

SCIENZA & POLITICA

per una storia delle dottrine



Infrastrutture e spazi politici nei processi globali: stati-piattaforma, agglomerati transnazionali, corridoi

Infrastructure and Political spaces in Global Processes: Platform-states, Transnational Agglomerations, Corridors

Giorgio Grappi

giorgio.grappi@unibo.it

Università di Bologna

ABSTRACT

Le infrastrutture e la logistica sono dimensioni costitutive dei processi globali e un campo di costante ridefinizione del rapporto tra spazi politici e spazi del capitale. Utilizzando contributi provenienti da diversi ambiti disciplinari, l'articolo analizza il rapporto tra un quadro internazionale segnato dagli effetti delle trasformazioni logistiche, dai processi di infrastrutturazione e dal rinnovato attivismo statale, concentrandosi sull'emergere degli Stati-piattaforma, degli agglomerati transnazionali e dei corridoi come spazi politici.

PAROLE CHIAVE: Processi globali; Spazi politici; Stati-piattaforma; Corridoi; Agglomerati transnazionali.

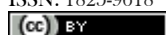
Infrastructure and logistics are constitutive dimensions of global processes and a constant field for redefining the relationship between political spaces and spaces of capital. Using contributions from various disciplinary fields, the article analyzes the relationship between an international framework marked by the effects of logistic transformations, processes of infrastructuring and renewed state activism. It focuses on the emergence of platform-states, transnational agglomerates and corridors as political spaces.

KEYWORDS: Global Processes; Political Spaces; Platform-States; Corridors; Transnational Agglomerates.

SCIENZA & POLITICA, vol. XXXV, no. 69, 2023, pp. 53-71

DOI: <https://doi.org/10.6092/issn.1825-9618/19050>.

ISSN: 1825-9618



1. La guerra tra spazi politici e spazi del capitale

Questo contributo si propone di introdurre alcune ipotesi di ricerca sulla formazione di spazi politici in relazione ai processi globali alimentati da logistica e infrastrutture, analizzando l'intreccio tra il protagonismo degli Stati, la dimensione transnazionale e la valorizzazione attraverso i concetti di Stato-piattaforma, agglomerati transnazionali e corridoi. L'articolo cerca di individuare alcune tendenze di fondo confrontandosi con una congiuntura internazionale segnata da forti elementi di rottura e instabilità. Rispetto agli entusiasmi sulla connettività come cifra di una globalizzazione ormai trionfante, al riparo di un ordine internazionale sostanzialmente unitario e ben rappresentato dall'ingresso della Cina nel WTO, gli Stati sono infatti diventati più assertivi nel plasmare dinamiche politiche ed economiche attraverso l'imposizione di barriere doganali, sussidi, spese militari¹. È in questo contesto che la guerra è tornata ad occupare il panorama politico: combattuta, preparata o considerata come un orizzonte che orienta discorsi pubblici, strategie, investimenti. Portando alla luce un processo attivo almeno dalla crisi economica del 2007-2008, l'invasione dell'Ucraina da parte dell'esercito russo, avvenuta pochi mesi dopo lo shock globale provocato dalla pandemia da COVID-19, e il riacutizzarsi su una scala senza precedenti del conflitto in Palestina, alimentano tensioni e smottamenti che hanno un impatto profondo sugli equilibri politici e le filiere globali².

Questa situazione è stata letta nei termini di una tendenza verso una sorta di «ritorno al futuro» che includerebbe «lo spettro della de-globalizzazione» e una radicale messa in discussione del rapporto tra la forma organizzativa delle reti produttive e il potere economico e militare degli Stati³. Prospettive come quella del *decoupling* e del *friend-shoring*, intese come separazione delle *supply chain* in blocchi politicamente orientati, sono state affiancate a visioni che hanno posto al centro concetti come il *de-risking* e la diversificazione⁴. Tra le nebbie della guerra, ciò che

¹THE ECONOMIST, *Globalisation, Already slowing, is Suffering a New Assault*, «The Economist», Jan. 12, 2023, <https://www.economist.com/briefing/2023/01/12/globalisation-already-slowng-is-suffering-a-new-assault>, letto il 5 dicembre 2023.

²Si veda ad esempio la ricostruzione e il parallelismo tra le spinte protezioniste seguite alla crisi finanziaria del 2008 e la situazione attuale in S. MARIOTTI, *A Warning from the Russian-Ukrainian War: Avoiding a Future that Rhymes with the Past*, «Journal of Industrial and Business Economics», 49/2022, pp. 761-782.

³A. MAGRI - P. COLOMBO (eds), *Back to The Future*, ISPI Report 2023, «Ispi Online», <https://www.ispi-online.it/en/publication/ispi-report-2023-back-to-the-future-114884>, letto il 5 dicembre 2023; M.A. WITT, *De-globalization: Theories, Predictions, and Opportunities for International Business Research*, «Journal of International Business Studies», 50, 7/2019, pp. 1053-1077.

⁴Per una panoramica su queste discussioni da diverse angolature di politica estera, relazioni internazionali e *business studies* cfr. G. MAIHOLD, *A New Geopolitics of Supply Chains. The Rise of Friend-Shoring*, «SWP (German Institute for International and Security Affairs) Comment», 45/2022, <https://www.swp-berlin.org/en/publication/a-new-geopolitics-of-supply-chains>, letto il 5 dicembre 2023; J. MISCIK - P. ORSZAG - T. BUNZEL, *The U.S.-Chinese Economic Relationship Is Changing-But Not Vanishing. How "De-Risking" Can Preserve Heavily Integration*, «Foreign Affairs», <https://www.foreignaffairs.com/united-states/us-chinese-economic-relationship-changing-not-vanishing>, letto il 5 dicembre 2023; I. VERTINSKY - Y. KUANG - D. ZHOU, *The Political Economy and Dynamics of Bifurcated World Governance and the Decoupling of Value Chains: An Alternative Perspective*, «J Int Bus Stud», 54/2023, pp. 1351-1377. È importante osservare come l'utilizzo di termini come «friend-shoring» o «ally-shoring» da parte dell'amministrazione Biden preceda la guerra Ucraina, in una certa continuità con la strategia di competizione nei confronti della Cina inaugurata dalla presidenza Trump, Cfr. MARIOTTI, *A Warning from the Russian-Ukrainian War* e E.A. COLBY -



emerge con chiarezza è come in gioco non vi sia un concetto astratto di globalizzazione, ma i processi di trasformazione e le caratteristiche di una dimensione “mondiale” dove i confini tra politica economica e politica estera, strategie energetiche e militari, investimenti e diplomazia, tendono a farsi sempre meno netti⁵. Questo generale processo di riconfigurazione dei rapporti tra agire degli Stati e capitale nel comporre le strategie di valorizzazione ha messo in luce una certa irriducibilità da parte del capitale stesso ad essere governato da scelte politiche che, tuttavia, producono effetti.

Vi sono in questo senso esempi espliciti: nella riluttanza delle imprese nel seguire le scelte politiche dei governi che impongono sanzioni economiche, nell'emergere di rotte alternative per i commerci, triangolazioni e pratiche non standard, o nel tentativo da parte delle multinazionali di mettere le proprie attività al riparo da turbolenze geopolitiche isolandole tramite il *siloining*⁶. Si tratta di tensioni ben espresse dallo scarto esistente tra le concezioni politiche di sicurezza delle *supply chain* e le strategie aziendali per assicurare la continuità della valorizzazione, per le quali le scelte strategiche degli Stati e il confronto geopolitico si manifestano soprattutto come rischio. Il significato stesso dell'ottimizzazione, concetto centrale nella *governance* logistica, è ormai poliedrico: dall'accelerare la catena di produzione, all'impiego del *just-in-time*, alla necessità di addomesticare e contenere l'imprevedibilità per garantire la continuità della valorizzazione. In apparente contrasto con un contesto segnato dalla guerra e crescenti tensioni internazionali, questo cambiamento di focus ha reso ancora più rilevante per le imprese avere una proiezione globale e comprendere l'intera rete produttiva, aumentando esponenzialmente l'attenzione verso la visibilità delle filiere e l'utilizzo di strumenti digitali per governare una complessità crescente nel nome della diversificazione e della resilienza⁷.

A.W. MITCHELL, *The Age of Great-Power Competition. How the Trump Administration Refashioned American Strategy*, «Foreign Affairs», <https://www.foreignaffairs.com/ united-states/age-great-power-competition>, letto il 5 dicembre 2023.

⁵ Uso qui il termine mondiale in senso descrittivo, ma anche in riferimento all'uso marxiano di «mercato mondiale» come orizzonte del capitale e «struttura di potere - comunicativa, economica e istituzionale - che ridefinisce ripetutamente la geografia del capitale», M. BATTISTINI - E. CAPPUCCELLI - M. RICCIARDI (eds), *Global Marx. Storia e critica del movimento sociale nel mercato mondiale*, Milano, Meltemi, 2020, p. 11.

⁶ A. SWANSON, *Russia Sidesteps Western Punishments, With Help From Friends*, «New York Times», Jan. 1, 2023; G. MILLER, *Welcome to the Dark Side: The Rise of Tanker Shipping's 'Shadow Fleet'*, «Freight Waves», <https://www.freightwaves.com/news/welcome-to-the-dark-side-the-rise-of-tanker-shippings-shadow-fleet>, letto il 5 dicembre 2023; E. YU - Y. KUBOTA, *Companies Try New Strategy to Stay in China: Siloining*, «Wall Street Journal», giugno 25, 2023.

⁷ Le ricadute concrete di questi principi risultano spesso oscure, rendendo urgente un'indagine più approfondita della riorganizzazione delle imprese, di cui si discute da anni, ma considerata ineludibile in seguito alla pandemia e in cui la guerra rappresenta un ulteriore fattore, che bilancia sicurezza, costi, ricerca di nuovi mercati, diversificazione, strategie di *governance* e dimensioni contrattuali. Cfr. J. HILSENATH - A. DEBARROS, *Globalization Isn't Dead. But It's Changing*, «Wall Street Journal», Jan. 16, 2023; N. VYAS - J. WEISS, *Effective Supply Chain Management in an Era of Decoupling*, «Bloomberg Law», <https://www.bloomberglaw.com/external/document/X9F3SLR4000000/corporate-compliance-professional-perspective-effective-supply-c>, letto il 5 dicembre 2023; D. SIMCHI-LEVI - P. HAREN, *How the War in Ukraine Is Further Disrupting Global Supply Chains*, «Harvard Business Review», Mar. 17, 2022, <https://hbr.org/2022/03/how-the-war-in-ukraine-is-further-disrupting-global-supply-chains>, letto il 5 dicembre 2023.

L'attenzione dedicata in particolare nell'ultimo decennio alla logistica e al ruolo delle infrastrutture in ambiti disciplinari diversi, ha permesso di affrontare le trasformazioni del capitalismo contemporaneo ancorando i processi di globalizzazione alle loro dimensioni materiali, e ha mostrato la politicità delle *operation* in modi che permettono di guardare alle trasformazioni del presente senza cadere in semplificazioni⁸. Questa attenzione ha aperto la strada a una comprensione diversa della relazione tra capitalismo e spazi politici, e del ruolo degli Stati all'interno di questa relazione, collocando in una cornice più generale una serie di ipotesi sull'ascesa di diversi assemblaggi globali, dimensioni della sovranità e forme di territorialità transnazionale⁹. Le *supply chain* in particolare, come insieme di elementi materiali, possibilità tecniche e logiche di governo, sono emerse come *modelli* per descrivere la simultaneità di processi di integrazione su scala globale ed eterogeneità di condizioni che ha caratterizzato la rimessa in moto del rapporto tra spazi politici e spazi economici¹⁰.

Di questi processi le infrastrutture, diversamente intese tanto nella loro dimensione materiale, quanto in modo più ampio come elementi costitutivi del tessuto della produzione e riproduzione sociale, costituiscono un fondamento dotato di logiche interne, capaci di produrre spazi infrastrutturali il cui significato emerge dalla loro collocazione dentro una matrice transnazionale¹¹. Anche se non sono mancate le semplificazioni, che hanno enfatizzato l'immagine *seamless* proposta dal discorso logistico mettendo in secondo piano la persistenza del ruolo giocato dalle istituzioni politiche, questi contributi forniscono una base solida per interrogare il rapporto tra spazi politici e spazi economici sullo sfondo della riconfigurazione del panorama internazionale. Oggi, Stati dotati di diversa forza e capacità intervengono nella dimensione transnazionale dei processi logistici e nella formazione di spazi infrastrutturali nel tentativo di attrarre, influenzare e dirottare i processi di valorizzazione, alimentando lo scontro geopolitico segnato dalla guerra. Il rinnovato attivismo statale non è tuttavia semplicemente il frutto di nuove politiche di potenza che segnano un ritorno all'indietro rispetto alla rilevanza dei processi globali, né si realizza in un vuoto. Esso appare piuttosto come la risposta alla necessità di affermare una presenza da parte degli attori politico-economici in un

⁸ D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014; G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016; S. MEZZADRA – B. NEILSON, *The Politics of Operations: Excavating Contemporary Capitalism*, Durham-NC-London, Duke University Press, 2019.

⁹ S. SASSEN, *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'Età Globale* (2006), Milano, Bruno Mondadori, 2008; A. ONG, *Neoliberalism as Exception. Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Durham-London, Duke University Press, 2006.

¹⁰ A. TSING, *Supply Chains and the Human Condition*, «Rethinking marxism», 21, 2/2011, pp. 148-176. Sul concetto di spazi politici si veda C. GALLI, *Spazi Politici. L'età moderna e l'età globale*, Bologna, il Mulino, 2001.

¹¹ K. EASTERLING, *Lo spazio in cui si muoviamo. L'infrastruttura come sistema operativo* (2014), Roma, Treccani, 2019.



contesto transnazionale che sfugge ogni stabilizzazione, dove essi convivono con processi e attori solo parzialmente governabili.

2. Dimensione transnazionale e protagonismo degli Stati-piattaforma

Il nesso tra Stati e infrastrutture ha assunto una nuova dimensione spaziale: dall'essere principalmente al servizio della coesione politica all'interno dello stato territoriale, la pianificazione e realizzazione di infrastrutture sono oggi processi che hanno assorbito capacità statali mettendole al servizio dell'attrattività finanziaria e della definizione di spazi transnazionali¹². L'ascesa dello «stato infrastrutturale del XXI secolo» ha prodotto effetti simultanei di maggiore centralizzazione del comando e frammentazione della territorialità statale¹³. L'attivismo statale si è infatti progressivamente rivolto verso un protagonismo infrastrutturale che risponde al crescente consenso sul legame tra infrastrutture, sviluppo e crescita economica, riportando al centro l'idea dell'organizzazione territoriale e della pianificazione spaziale non più come monopolio statale, ma come chiave per la *governance* di processi economici transnazionali. Questo segna secondo alcuni osservatori una discontinuità rispetto alla centralità delle politiche monetarie e delle istituzioni finanziarie internazionali nei processi politici globali¹⁴.

Di questa fase è stata grande protagonista la Cina che, dopo aver sperimentato la riorganizzazione spaziale tramite l'ampio uso delle zone e l'investimento nei porti, ha lanciato nel 2013 la Belt and Road Initiative, strategia che unisce lo sviluppo interno del «capitalismo infrastrutturale» e l'assunzione delle infrastrutture come elemento centrale di una proiezione politica globale¹⁵. Ma su questo hanno insistito per anni diverse istituzioni internazionali e agenzie, dalla Banca Mondiale all'Asian Development Bank, da McKinsey al G20, promuovendo la produzione di «territori transnazionali» funzionali allo sviluppo delle reti del valore come elemento della pianificazione territoriale nazionale¹⁶. A questo quadro internazionale possiamo far corrispondere una nuova identità dello Stato, descritta dalla locuzione di «Stato infrastrutturato»¹⁷. Esso registra il fatto che anche quando le infrastrutture sono viste come rivolte al rafforzamento di sistemi nazionali - tanto sul piano delle infrastrutture fisiche, digitali e sociali, quanto delle cosiddette *soft infrastructure*,

¹² I. BRENNER, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004; S. SCHINDLER - J. DI CARLO - D. PAUDEL, *The New Cold War and the Rise Of The 21st-Century Infrastructure State*, «Transactions of the Institute of British Geographers», 47/2022, pp. 331-346.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ S. SCHINDLER - J.M. KANAI, *Getting the Territory Right: Infrastructure-Led Development and the Re-Emergence of Spatial Planning Strategies*, «Regional Studies», 55, 1/2021, pp. 40-51.

¹⁵ Sul «capitalismo infrastrutturale» cfr. l'analisi di Pun Ngai in questo numero.

¹⁶ S. SCHINDLER - J.M. KANAI, *Getting the Territory Right*.

¹⁷ C. TURNER, *The Infrastructured State: Territoriality and the National Infrastructure System*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2020.

quel complesso di normative, aggiustamenti amministrativi, adozione di standard e protocolli che permettono lo svolgimento di determinati processi – ciò si realizza attraverso l’inserimento in vasti sistemi transnazionali e giurisdizionali, sovrapposti e non esclusivi. Ciò significa che è sempre più difficile distinguere le strategie territoriali degli Stati dall’azione geopolitica e geostrategica, e che essi devono costantemente fare i conti con altri attori, statali e non, a loro volta portatori di strategie territoriali nelle loro politiche spaziali.

Queste diverse dimensioni del ruolo delle infrastrutture – come elementi di costruzione nazionale e di radicamento all’interno di spazi transnazionali – sono ben lungi dall’essere mutualmente esclusive. Questa apparente contraddizione segnala infatti la tensione che attraversa la pretesa di governare gli spazi del capitale e il ruolo acquisito dagli Stati stessi come attori economici diretti. Gli investimenti in infrastrutture non sono d’altra parte i soli attraverso i quali gli Stati manifestano la loro presenza transnazionale, intervenendo al tempo stesso all’interno delle reti globali del valore e nelle dinamiche che coinvolgono territori e scelte politiche di altri Stati. Si pensi ad esempio a come, al di là della contrapposizione tra ‘modelli’ di capitalismo, l’attivismo statale per favorire e indirizzare gli investimenti sia cresciuto a cospetto delle imprese multinazionali, e non il contrario, o al ruolo degli Stati nei mercati finanziari tramite diverse forme di fondi sovrani, investimenti, imprese partecipate o controllate¹⁸. Il livello di intreccio funzionale ed operativo in cui è inserita oggi la dimensione infrastrutturale richiede di aggiornare il modo in cui interpretiamo il ruolo e la proiezione internazionale dello Stato contemporaneo. L’ipotesi che intendo avanzare è che ciò possa essere fatto utilizzando il concetto di Stato-piattaforma.

Nell’utilizzare il concetto di Stato-piattaforma intendo indirizzare l’attenzione non tanto sul ruolo politico delle piattaforme in quanto tali, né su come le piattaforme siano ormai entrate come strumenti di *governance* statale in ambiti specifici, ma considerare come la forma piattaforma possa essere un riferimento per pensare il funzionamento dello Stato nella nuova dimensione transnazionale¹⁹. Il rapporto tra piattaforme e infrastrutture non è del tutto definito. Spesso considerate come

¹⁸ Si veda ad esempio O. PETRICEVIC – D.J. TEECE, *The Structural Reshaping of Globalization: Implications For Strategic Sectors, Profiting From Innovation, And The Multinational Enterprise*, «Journal of International Business Studies», 50/2019, pp. 1487-1512. Anche M. BABIC – J. GARCIA-BERNARDO – E.M. HEEMSKERK, *The Rise of Transnational State Capital: State-Led Foreign Investment in the 21st Century*, «Review of International Political Economy», 27, 3/2020, pp. 433-475; sul ruolo delle imprese statali, Chin Kwan Lee ha segnalato come l’accento spesso posto sulle imprese statali in Cina abbia sottovalutato la presenza di imprese di Stato in settori strategici anche nei paesi occidentali, contribuendo ad una divisione concettuale tra statale e privato che non permette di vedere le diverse «varietà di capitale» piuttosto che di «capitalismi» e come queste interagiscano in diversi contesti istituzionali. Per questo Lee descrive la Cina Globale come un «fenomeno» di espansione economica e strategia di stabilizzazione, e non come un’entità. C.K. LEE, *The Specter of Global China. Politics, Labor, and Foreign Investment in Africa*, Chicago, Chicago University Press, 2017.

¹⁹ Benjamin Bratton considera le piattaforme *cloud* come «nuovi formati» per pensare lo Stato come *layer*, B. BRATTON, *The Stack. On Software and Sovereignty*, Cambridge – Londra, The MIT Press, 2015, p. 295. Maurizio Ricciardi osserva che il carattere globale assunto dallo Stato «lo vincola molto più alle sue funzioni amministrative internazionali che non al suo territorio», M. RICCIARDI, *Il presente assoluto*, p. 108.



modelli di infrastruttura sociale, che forniscono la cornice tecnologica per l'esecuzione di determinati processi, applicazioni o servizi, esse si distinguono nelle architetture digitali ponendosi come *layer* intermedio tra l'infrastruttura propriamente detta e il software²⁰. La dimensione infrastrutturale delle piattaforme dipende dunque dalla prospettiva che si adotta, esse sono tuttavia costantemente attraversate da una certa tensione tra centralizzazione e decentralizzazione nella gestione dei processi²¹. In questo senso parlare di Stato-piattaforma significa fare riferimento a diversi elementi di intervento degli Stati, che comprendono strumenti di indirizzo e incentivo delle strategie economiche, l'intervento diretto, l'attrazione di investimenti, politiche di promozione infrastrutturale e politiche commerciali che comportano interventi puntuali, ma che devono tuttavia costantemente relazionarsi con altri soggetti e fare i conti con dimensioni tecnico-operative e processi che possono essere solo relativamente determinati e governati dagli Stati stessi. Un elemento da considerare è che gli Stati non possono avere una comprensione olistica dei processi che intendono indirizzare, in particolare quando questi sono inseriti all'interno di un quadro transnazionale che non è sotto il loro controllo esclusivo, né realizzare *data lake* sui quali intervenire in modalità che non siano parziali e temporanee²².

La prospettiva degli Stati-piattaforma può essere utilizzata anche per analizzare il rapporto tra gli Stati e le piattaforme che costituiscono gli attori principali del cosiddetto capitalismo di piattaforma²³. La letteratura critica in anni recenti ha mostrato la tendenza alla «piattaformizzazione della società», per sottolineare come le piattaforme digitali non siano solo attori economici tra gli altri, ma nuove infrastrutture sociali con capacità governamentali²⁴. Mentre i giganti delle piattaforme

²⁰ Questa distinzione è presente ad esempio nei servizi di *cloud* che si differenziano tra *Infrastructure as a Service* (IaaS), *Platform as a service* (PaaS) e *Software as a service* (SaaS) in base all'utilizzo previsto, si vedano le descrizioni presentate da Google Cloud alla pagina <https://cloud.google.com/learn/paas-vs-iaas-vs-saas?hl=it>, letto il 5 dicembre 2023. Per una discussione sui significati politici delle piattaforme si veda T. GILLESPIE, *The Politics of "Platforms"*, «New Media & Society», 12, 3/2010, pp. 347-364. Gillespie in particolare rileva i caratteri ideologici del termine, che rimandano ad una posizione elevata, ma al tempo stesso accessibile e aperta, e invita a considerare le implicazioni in termini di messaggio, responsabilità e inquadramento giuridico date dalla decisione da parte di aziende emergenti nei primi anni duemila di definirsi come piattaforme, contribuendo alla diffusione del suo utilizzo al di fuori della *computer science*.

²¹ Cfr. a partire dalla diffusione della piattaforma nel web A. HELMOND, *The Platformization of the Web: Making Web Data Platform Ready*, «Social Media+Society», 1, 2/2015, pp. 1-11. Se consideriamo la piattaforma come sistema operativo, i software possono essere scritti per una specifica piattaforma o essere agnostici rispetto alla piattaforma.

²² I *data lake* sono nel linguaggio digitale l'insieme di tutti i dati generati all'interno di determinati processi, non organizzati, ma che necessitano di una lettura successiva. La possibilità di una organizzazione politica centralizzata delle informazioni attraversa da tempo i dibattiti sulla cibernetica e si intreccia con le riflessioni sull'uso politico della forma-piattaforma, cfr. G. GRAPPI, *L'ordine logistico come problema politico, tra esperienze storiche di cibernetica per il socialismo e la piattaforma come piano*, in R. BARITONO - M. RICCIARDI (eds), *Strategie dell'ordine: categorie, fratture, soggetti*, «Quaderni di Scienza & Politica», 8/2020, Bologna, Dipartimento delle Arti, pp. 3331-356.

²³ S. MEZZADRA - N. CUPPINI - M. FRAPPORTI - M. PIRONE, *Il capitalismo nel tempo delle piattaforme. Infrastrutture digitali, nuovi spazi e soggettività algoritmiche*, «Rivista italiana di filosofia politica», 2/2022, pp. 103-124.

²⁴ Cfr. la ricostruzione presente in *ibidem*.

assumono ruoli sempre più rilevanti per la riproduzione sociale, l'erogazione di servizi e l'amministrazione pubblica, l'interventismo statale in questo campo, attualmente agganciato alla rivalità tra le due principali potenze di piattaforma, Stati Uniti e Cina, segnala il tentativo di acquisire una capacità di impronta e di indirizzo nel mondo delle piattaforme da parte degli attori politici attraverso un coinvolgimento diretto²⁵. Per le imprese si tratta di un limite potenziale, attraverso l'introduzione di regolamentazioni, che tuttavia nel contesto di volatilità globale caratterizzato da forze in competizione tra loro rappresenta anche una forma di protezione e di sostegno politico alla valorizzazione. Questa forma di capitalismo di Stato si articola attraverso una competizione per integrare aziende e territori all'interno di sfere di influenza che comportano il rafforzamento di infrastrutture, network logistici e specifiche filiere tecnologiche, di risorse e materie prime. Il processo che ha reso le piattaforme elementi centrali nella produzione e riproduzione sociale è dunque anche il prodotto di traiettorie che permettono loro di espandere la presenza di mercato e le funzioni svolte grazie al ruolo attivo degli Stati, che tentano così di arruolarle all'interno di strategie di competizione geostrategica e sovranità digitale²⁶. Tuttavia, questa visione può essere rovesciata se, anziché adottare la prospettiva del techno-nazionalismo, una visione che stigmatizza l'intervento statale ponendolo in contrasto con il mercato, ci interroghiamo sul modo in cui le piattaforme si integrano nel governo e nello Stato e a come lo Stato interagisca con il mercato mondiale.

La prospettiva degli Stati-piattaforma permette di affrontare la distinzione tra la dimensione territoriale della sovranità e il principio del *cloud* che informa la teoria critica delle piattaforme. Essi mostrano infatti l'integrazione tra questi diversi piani, tanto sul livello operativo, con funzioni statali che vengono svolte dalle piattaforme o attraverso le piattaforme, quanto sul livello delle logiche e della razionalità messa in campo, dove lo Stato diventa attore il cui ruolo non dipende dalle capacità esclusive che è in grado di esercitare, ma dalle sue capacità di intervento e orientamento, e dalla forza con la quale riesce a sostenere gli attori economici²⁷. Il riferimento alla piattaforma è dunque concettuale e racchiude al suo interno diverse derivazioni ed utilizzo del termine stesso, con l'intento di aprire prospettive analitiche più che offrire una definizione ultima. Questo permette di raccogliere contributi che vengono dagli studi sul capitalismo di piattaforma, così come dalla scienza dell'amministrazione che riflette sulle conseguenze per la statualità dell'*open government*, l'uso dei *big data* e il tentativo di prendere in carico le infrastrutture digitali

²⁵ S. ROLF - S. SCHINDLER, *The US-China Rivalry and the Emergence of State Platform Capitalism*, «Economy and Space A», 55, 5/2022, pp. 1-26.

²⁶ J.-C. PLANTIN - G. DE SETA, *WeChat as Infrastructure: the Techno-Nationalist Shaping of Chinese Digital Platforms*, «Chinese Journal of Communication», 12, 3/2019, pp. 257-273.

²⁷ Questo ultimo punto è ben rappresentato dalla locuzione *business friendly environment*, una delle formule più diffuse nelle politiche a sostegno delle imprese che comprendono l'istituzione di zone, investimenti in infrastrutture, regimi normativi particolari.



fondamentali, con l'obiettivo di mettere a fuoco il diverso ruolo degli Stati e i meccanismi di governo sviluppati insieme alle strategie di apertura dello spazio politico-economico²⁸. In questo senso, la storia dello sviluppo delle piattaforme in Cina, non assimilabile al modello delle grandi aziende su cui si è formata l'analisi del capitalismo di piattaforma, spinge a porsi domande diverse rispetto a quelle che riguardano la loro *governance*, per osservare come la crescita del ruolo delle piattaforme vada insieme alle 'ambizioni infrastrutturali' delle autorità cinesi nella ricerca di strumenti di indirizzo dei processi tecnologici ed economici anche quando non si riesce ad esercitare un controllo diretto²⁹.

3. Agglomerati transnazionali nel multipolarismo logistico

La prospettiva degli Stati-piattaforma permette di riconoscere diversi elementi contemporaneamente presenti: una crescita dell'attivismo degli Stati nel tentativo di indirizzare i processi globali, con capacità di intervento variano a seconda della forza geoeconomica, tecnologica e militare; che tutti gli Stati si misurano con la parzialità degli interventi e l'impossibilità di pretendere un ruolo esclusivo; il fatto che la dimensione transnazionale fa ormai pienamente parte delle politiche 'interne' degli Stati³⁰. L'ipotesi su cui intendo proseguire è che l'intreccio tra la forza trainante dei processi infrastrutturali e logistici «nelle trasformazioni del tempo, dello spazio e del territorio che producono la globalizzazione» e il protagonismo degli Stati-piattaforma porti alla formazione di agglomerati transnazionali, spazi politici che chiamano in causa e mettono in tensione il rapporto tra processi globali e territorialità³¹. Il campo semantico dell'agglomerato è ampiamente utilizzato in ambiti quali l'urbanistica – in particolare nell'accezione di agglomerazione urbana – la statistica o la geografia economica³². Nelle scienze geologiche e dei materiali, gli

²⁸ S. MEZZADRA – N. CUPPINI – M. FRAPPORTI – M. PIRONE, *Il capitalismo nel tempo delle piattaforme*, J. CHEVALLIER, *Vers l'État-plateforme?*, «Revue française d'administration publique», 167/2018, pp. 627-638. Chevallier invita a prendere seriamente le conseguenze potenziali di tale slittamento, mettendo in luce come esso ambisca ad installare una nuova forma di sovranità al centro del digitale mentre, al tempo stesso, espone i processi amministrativi e le scelte pubbliche a processi automatizzati e mette a disposizione il patrimonio comune di informazioni per la valorizzazione privata.

²⁹ M. DAVIS – J. XIAO, *De-Westernizing Platform Studies: History and Logics of Chinese and US Platforms*, «International Journal of Communication», 15/2021, pp. 103-122; J. DE KLOET – T. POELL – Z. GUOHUA – C.Y. FAI, *The Platformization of Chinese Society: Infrastructure, Governance, and Practice*, «Chinese Journal of Communication», 12, 3/2019, pp. 249-256.

³⁰ In questo senso va complicato l'uso della categoria di imperialismo che, a partire dal protagonismo degli Stati più forti, rischia di nascondere il fatto che tutti gli Stati vivono oggi questa compenetrazione tra dimensione transnazionale e politiche interne, così come una proiezione transnazionale del loro ruolo. Si possono fare diversi esempi in questo senso: la rilevanza delle infrastrutture dei trasporti e digitali per Singapore, l'economia dei *data center* in Norvegia, i progetti infrastrutturali che intrecciano gli equilibri interni con il posizionamento geostrategico in Serbia, il coinvolgimento nelle *supply chain* globali a fronte della retorica nazionalista in Ungheria, l'importanza dell'industria dei semiconduttori in Olanda.

³¹ D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, p. 10.

³² Il termine è in uso comune nella *governance* territoriale locale e regionale, in generale con riferimento ad una soglia di densità urbanistica, di popolazione o di attività economiche, che rende possibile e giustifica un'azione amministrativa e infrastrutturale coordinata relativa all'offerta di servizi o al monitoraggio di variabili, come ad esempio la qualità dell'aria. In geografia economica il termine indica anche il risultato della

agglomerati descrivono un materiale formato dall'unione di particelle incoerenti per effetto di un conglomerante. Questa funzione conglomerante è oggi svolta in misura variabile dalle diverse forze che costituiscono il campo di rapporto tra comando politico e dinamiche del capitale. Pensare gli agglomerati transnazionali come spazi politici ha lo scopo di descrivere la formazione di regioni di densità politica e di valorizzazione che si compongono dal legame tra diversi assemblaggi in una dimensione spaziale integrata dai processi di infrastrutturazione e di valorizzazione, e dove insistono gli interventi degli Stati-piattaforma, ma non unitariamente centralizzata né necessariamente territorialmente contigua³³. L'ipotesi che intendo avanzare è che sia intorno e all'interno alla composizione di questi agglomerati che si ridefinisce oggi il rapporto tra gli spazi del capitale e gli spazi degli Stati.

La dimensione politica si trova così ad essere rimessa in gioco e gli Stati-piattaforma ricoprono un ruolo rilevante nella definizione di questi campi di forze. Riconoscere questa rilevanza non significa attribuire agli Stati-piattaforma la capacità di determinare ogni aspetto di questa definizione, ma che le funzioni statali e i rapporti geopolitici incidono sui processi di formazione e sulle dinamiche interne di queste regioni. Al tempo stesso, l'azione degli Stati e la stessa definizione delle condizioni locali può essere compresa solo all'interno del loro rapporto con gli agglomerati transnazionali. Ciò significa d'altra parte che la politicità della dimensione transnazionale non corrisponde esclusivamente allo scontro tra blocchi definiti secondo i parametri della geopolitica. Da questa prospettiva possiamo affrontare e ripensare il concetto oggi ampiamente discusso di multipolarismo: esso emerge infatti materialmente come una conseguenza della diffusione dei processi logistici su scala globale e gli Stati, che vi agiscono come Stati-piattaforma, non sono gli unici attori né gli unici 'spazi' nei quali si articola il multipolarismo. Nella sua concezione più semplice, il multipolarismo si riferisce alla frammentazione dell'ordine globale dopo il bipolarismo della guerra fredda e il monopolarismo dell'egemonia degli Stati Uniti. In questo senso il multipolarismo rimanda all'emergere di altre potenze concorrenti con diversi gradi di potere, in particolare la Cina, ma anche la Russia, l'India o altri paesi dei BRICS. Questa impostazione finisce tuttavia

concentrazione di diverse attività economiche, la cui forma spaziale è strettamente legata ai processi logistici. Più limitata l'accezione di *agglomeration economies* che rimanda ad economie di scala e processi di specializzazione.

³³ La non contiguità territoriale dei processi di territorializzazione è stata affrontata in misura crescente facendo ricorso al concetto di spazio topologico. Per una discussione sulle implicazioni e i rischi nell'uso del termine si veda S. MEZZADRA - B. NELSON, *Between Inclusion and Exclusion: On the Topology of Global Space and Borders*, «Theory, Culture & Society», 29, 4-5/2012, pp. 58-75. Il concetto di regione qui avanzato non va dunque inteso nella sua eccezione geografico-amministrativa, ma come allusione al significato delle regioni nelle scienze termiche, computer science e fisica, dove richiama una dimensione processuale di concatenazione o correlazione (*entanglement*) tra elementi anche disomogenei e distanti, più che una struttura omogenea. La coerenza di una regione è frutto del processo, eventualmente di un equilibrio, non di uno status formale.



per fare dello Stato l'unità principale del panorama politico, restituendo al contempo un'immagine statica dello Stato stesso³⁴.

Ma come possiamo collegare il multipolarismo alle trasformazioni qui discusse, in particolare intorno al ruolo dei processi che riguardano le infrastrutture, l'azione degli Stati-piattaforma e la formazione di agglomerati transnazionali? Dobbiamo prima riconoscere che i 'poli' si sono moltiplicati: non solo perché il numero di Stati che possono rivendicare questo ruolo è cresciuto, ma anche perché il numero e la qualità degli attori e, in ultima analisi, il numero di spazi che possono funzionare come aggregatori di 'poli' si è moltiplicato, includendo aree metropolitane, regioni, *hub*, reti e cluster di potere sociale, tecnologico ed economico. In mezzo a questa moltiplicazione, mentre anche le superpotenze vivono processi di fratturazione interna, vediamo come anche gli Stati 'minori' abbiano guadagnato una nuova voce per il loro ruolo infrastrutturale o specifiche condizioni come la presenza di risorse, la collocazione geografica, i fattori di specializzazione³⁵. Visto da questa prospettiva, approcci selettivi come il *friend-shoring* possono portare ad una relativa riorganizzazione delle filiere, ma ciò avviene lungo coordinate che contribuiscono a definire geografie che comprendono in misura variabile l'investimento diretto, il controllo, l'uso di specifici standard tecnici e software, la gestione della sicurezza, le strutture di *governance* o la distribuzione della forza lavoro, più che una riaffermazione della sovranità degli Stati. Nel complesso questi processi segnalano come siano cambiate le coordinate della competizione in un panorama transnazionale di Stati-piattaforma e agglomerati. Si può menzionare il modo in cui la RAND Corporation ha recentemente ridefinito il concetto stesso di egemonia in uno dei suoi prodotti di *gaming*, utilizzando il neologismo «hedgemony»³⁶. Il termine deriva dal

³⁴ Il multipolarismo è oggetto di discussione nelle relazioni internazionali da alcuni decenni, ma è diventato un riferimento più costante a seguito dell'ascesa della Cina come potenza globale e dell'invasione russa dell'Ucraina. Il suo significato esatto è costantemente oggetto di discussione. Per un'analisi del multipolarismo oltre la dimensione geopolitica si veda il volume di prossima pubblicazione S. MEZZADRA - B. NEILSON, *The Rest and the West. Capital and Power in a Multipolar World*, London, Verso, 2024. Nello stesso volume alcuni processi qui discussi in relazione agli agglomerati transnazionali sono discussi attraverso il concetto di «spazi operativi».

³⁵ La fratturazione interna degli Stati si manifesta non solo attraverso l'impatto della zonizzazione e della formazione di sovranità multiple, ma attraverso una forte differenziazione e regionalizzazione anche della presenza transnazionale, e nelle tensioni tra i diversi livelli del potere politico che caratterizzano tanto gli Stati Uniti quanto la Cina o la potenza emergente dell'India. Cfr. J. BDNAR - M-F. CUÉLLAR, *The Fractured Superpower. Federalism Is Remaking U.S. Democracy Foreign Policy*, «Foreign Affairs», Sept. 6, 2022, <https://www.foreignaffairs.com/united-states/fractured-superpower-federalism-remaking-us-democracy-foreign-policy>, letto il 5 dicembre 2023, e H. ZHANG, *How the Bri Changed China*, in I. FRANCESCHINI ET. AL. (eds), «Global China Pulse», 2, 1/2023, pp. 131-134, che mette in luce il ruolo dei governi locali, la competizione amministrativa e l'effetto di frammentazione prodotto dalle esperienze di zonizzazione, sottolineando come uno degli obiettivi interni della BRI sia quello di introdurre forme di centralizzazione in processi spesso disomogenei. È inoltre importante considerare come porzioni di territori degli Stati possono svolgere il ruolo di infrastruttura attraverso mezzi che non richiedono necessariamente la costruzione di infrastrutture fisiche, la guerra in Ucraina e le sanzioni economiche contro la Russia hanno ad esempio portato alcuni paesi a guadagnare nuovo peso diventando spazi di trasbordo per eludere le sanzioni, o grazie alla competizione infrastrutturale.

³⁶ RAND CORPORATION, *Hedgemony: A Game of Strategic Choices. Players Guide*, «RAND», https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/tools/TL300/TL301/RAND_TL301.guide.pdf, letto il 5 dicembre 2023.

linguaggio finanziario, dove le ‘strategie di copertura’ sono adottate per gestire l’incertezza nei mercati finanziari bilanciando possibili perdite con altri vantaggi, con l’obiettivo di ridurre il rischio. Tradotto in termini politici, la «hedgemony» è una strategia in cui la competizione non è focalizzata sulla vittoria o sulla sconfitta, ma piuttosto su punti di influenza continuamente sfruttati politicamente. In altre parole: la posta in palio non è una nuova egemonia, né la semplice spartizione di spazi politici, ma una capacità di influenza all’interno del contesto instabile e solo parzialmente governabile dei processi transnazionali³⁷.

Nel contesto della competizione *hedgemonica* internazionale e di territorialità non sempre contigua degli agglomerati, l’azione degli Stati-piattaforma si articola e si intreccia con la dimensione spaziale e territoriale della produzione e degli scambi, attribuendo ai corridoi una rilevanza inedita all’interno dei processi globali. Da forma specifica di spazialità infrastrutturale, i corridoi hanno infatti assunto i contorni di spazi politici dove si condensano i processi transnazionali, una delle arene in cui si articolano le mappe degli equilibri globali e il rapporto tra gli Stati-piattaforma, le strategie di valorizzazione degli attori economici e le molteplici forme di resistenza e insubordinazione che le attraversano.

4. Corridoi e agglomerati tra spazi infrastrutturali e spazi politici

L’immagine del corridoio è associata in particolare alle infrastrutture fisiche dei trasporti, strade, ferrovie, rotte navali o aeree. Tuttavia, essa rimanda ad un insieme di strutture e processi che riguardano anche l’approvvigionamento di materie prime, l’energia, gli strumenti digitali e le *soft infrastructure* che costituiscono una forma di *governance* logistica capace di tagliare trasversalmente le giurisdizioni e i territori³⁸. I corridoi hanno dunque una doppia dimensione spaziale: una non territoriale e una territoriale, composta dagli spazi infrastrutturali e dalle dinamiche materiali che legano i processi transnazionali a forme di occupazione, controllo e governo. Nel processo di formazione degli agglomerati transnazionali, il protagonismo infrastrutturale degli Stati-piattaforma porta gli attori politici a competere per avere un’impronta attraverso i corridoi, al punto che l’interesse strategico degli Stati verso i corridoi è oggi diffuso su scala planetaria. Ho descritto altrove questa diffusione come ‘politica dei corridoi’, una locuzione prodotta delle trasformazioni favorite dall’integrazione logistica, con la quale si può descrivere il legame sempre

³⁷ M. RICCIARDI, *Il presente assoluto*, pp. 107-108. Sulla questione dell’egemonia e l’ampio dibattito che fa riferimento alle tesi di Giovanni Arrighi sulla transizione egemonica cfr. AA. VV., *Tempi di crisi e di riconfigurazione della geografia dei poteri. In margine alla ripubblicazione di “Adam Smith a Pechino” di Giovanni Arrighi*, «Rivista Geografica Italiana», 3/2023, pp. 93-140. Il tema è stato discusso anche nel corso di un ciclo di seminari organizzati dal collettivo Into The Black Box, di cui alcune relazioni sono raccolte in N. CUPPINI - M. FRAPPORTI - M. PIRONE (eds), *Sguardi continentali. Scenari dal disordine planetario*, Bologna, Dipartimento delle Arti, 2023.

³⁸ G. GRAPPI, *Asia’s Era of Infrastructure and the Politics of Corridors: Decoding the Language of Logistical Governance*, in B. NEILSON - N. ROSSITER - R. SAMADDAR (eds), *Logistical Asia: The Labour of Making a World Region*, Singapore, Springer, 2018.



più stretto tra geopolitica, proiezione geoeconomica e dimensione infrastrutturale dell'azione politica³⁹.

Il concetto di corridoio evidenzia lo spostamento provocato dal fascio di processi materiali associati alla globalizzazione rispetto alla possibilità di interpretare le trasformazioni del quadro politico globale attraverso ipotesi di stabilità del legame tra territorialismo e capitalismo. In questa nuova spazialità transnazionale, infatti, le infrastrutture sono strategicamente centrali all'interno di una varietà di progetti in cui esse rappresentano per gli Stati-piattaforma non solo un elemento di proiezione internazionale, ma l'opportunità di avere una sorta di impronta, di influenza e possibilità di governo da remoto⁴⁰. Questa impronta è tuttavia sempre parziale e deve misurarsi con la contemporanea presenza di altri Stati-piattaforma e delle scelte strategiche aziendali che concorrono, nel senso che intervengono insieme, a formare le geografie della valorizzazione. È all'interno di questo concorso di elementi che l'accento sulla interconnettività e sulle infrastrutture come chiave dello sviluppo, insieme all'attivismo infrastrutturale degli Stati-piattaforma, si traducono oggi nella corsa per avere voce in capitolo nella definizione e nel controllo dei corridoi. In questo contesto, sono diversi gli attori o le coalizioni di Stati che avanzano ambizioni quantomeno regionali, che trovano in particolare nel quadrante euroasiatico un luogo di intreccio, scontro e competizione⁴¹.

Tra questi, oltre alla già citata BRI e alle reti europee TEN-T, si possono menzionare il progetto IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor), presentato come uno dei principali risultati del G20 di New Delhi, il corridoio Nord Sud che coinvolge Russia e India, il protagonismo della Turchia intorno al corridoio di Zangezur nelle regioni contese del Nagorno Karakh e il progetto di Development Road tra Iraq e il porto in costruzione di Grand Al-Faw, l'iniziativa a guida polacca della Three Seas Initiative, il piano ASEAN Connectivity 2025⁴². Inoltre, gli Stati

³⁹ G. GRAPPI, *Logistica*, pp. 153-216.

⁴⁰ Questo è particolarmente presente nell'attenzione riposta verso le piattaforme, tanto che è stato osservato come da questa prospettiva il capitalismo della piattaforma "non inaugura una forma puramente privata, ma rappresenta una nuova grande opportunità per gli stati per esercitare una forma extraterritoriale di governance idiosincratica (ad esempio quando mobilitano con successo strumenti di governance per fini geopolitici o economici)", S. ROLF - S. SCHINDLER, *The US-China Rivalry and the Emergence of State Platform Capitalism*, p. 17.

⁴¹ È stato osservato come questa competizione porterebbe ad un ritorno degli immaginari che hanno segnato gli albori della geopolitica e alle idee di Halford Mackinder sulla *hearthland* euroasiatica e il ruolo del pivot geografico nella storia, tanto in Cina quanto in occidente, con visioni opposte sulle prospettive di una nuova era di benessere condiviso a guida cinese e di un pericolo orientale per la libertà, si veda J.D. SIDAWAY - C. YUAN WOON, *Chinese Narratives on "One Belt, One Road" (一带一路) in Geopolitical and Imperial Contexts*, «The Professional Geographer», 69, 4/2017, pp. 591-603.

⁴² CSIS, *Reconnecting Asia: Competing Visions for Asia*, «Reconasia», <https://reconasia.csis.org/competing-visions/>; B. ELMALI, *Türkiye's 'Development Road' and Geopolitics of Interconnectedness*, «Anadolu Ajansı», <https://www.aa.com.tr/en/analysis/opinion-turkiyes-development-road-and-geopolitics-of-interconnectedness/3005929#>; V. B. SHARMA, *The Political Economy of the International North-South Transport Corridor*, «The Wire», 30 giugno 2022, <https://thewire.in/world/political-economics-international-north-south-transport-corridor-india-iran-russia>; *What is the Zangezur Corridor and why does it matter to Eurasia?*, «Trt World», <https://www.trtworld.com/magazine/what-is-the-zangezur-corridor-and-why-does-it-matter-to-eurasia-58405>; *Biden, Modi and G20 Allies Unveil Oil and Shipping Project Linking India to Middle East*

Uniti sono impegnati nel promuovere la Partnership for Global Infrastructure and Investment nel contesto del G7, mentre l'Unione Europea promuove l'iniziativa Global Gateway, nella quale l'attenzione verso le infrastrutture rappresenta la principale discontinuità rispetto alle politiche di sviluppo per rilanciare la presenza internazionale dell'UE, con il chiaro intento di rispondere alla presenza cinese⁴³.

In tutti questi progetti è difficile distinguere tra l'imposizione di esigenze politiche e strategiche di autosufficienza e la ricerca da parte degli Stati-piattaforma di strumenti per incidere su, e al tempo stesso rincorrere, la definizione delle reti transnazionali del valore. La connettività è così mobilitata nel contesto delle tensioni geopolitiche e della guerra in modalità assertiva, ma questo avviene all'interno di dinamiche che, dovendo fare i conti con le tensioni e l'integrazione strutturale intorno alla definizione degli agglomerati transnazionali, hanno come risultato un insieme di interventi che rendono ancora più intricato il groviglio delle politiche infrastrutturali globali e producono un costante bisogno di riattivazione politica di immaginari, rapporti, possibilità, più che proporre un quadro composto da campi definiti e mutualmente alternativi⁴⁴. In questo senso il concetto stesso di corridoio emerge come spazio politico che eccede la dimensione infrastrutturale e la cui forza si manifesta soprattutto nella capacità di cambiare segno ai rapporti sociali, istituzionali ed economici esistenti, delineando nuovi equilibri e squilibri di potere, forme di cooperazione e soggettività⁴⁵.

L'instabilità delle relazioni internazionali è embricata al bisogno di pianificazione degli spazi infrastrutturali. Si tratta infatti di una pianificazione che assume tratti particolari: essa produce un allineamento competitivo tra diversi attori politici ed economici, mentre deve fare i conti con elementi materiali e tecnici che

and Europe, «Associated Press», 10 settembre 2023, <https://apnews.com/article/biden-modi-infrastruttura-g20-europe-middle-east-eb8988dfbd6c9c6f2c411c893d548333>; C. JAKOUBEK, *Three Seas Initiative: History, Challenges and Realities*, «Security Outlines», 13 febbraio 2023, <https://www.securityoutlines.cz/three-seas-initiative-history-challenges-and-realities/>. Letti il 5 dicembre 2023.

⁴³ THE ECONOMIST, *The G7 at Last Presents an Alternative to China's Belt and Road Initiative*, «The Economist», 7 luglio 2022, <https://www.economist.com/china/2022/07/07/the-g7-at-last-presents-an-alternative-to-chinas-belt-and-road-initiative>. Letto il 5 dicembre 2023; C. TEEVAN - S. BILAL - E. DOMINGO - A. MEDINILLA, *The Global Gateway: a Recipe for EU Geopolitical Relevance?* «ECDPM», Discussion Paper no. 323, <https://ecdpm.org/work/global-gateway-recipe-eu-geopolitical-relevance>, letto il 5 dicembre 2023 e J. ABELS - H.J. BIELING, *Infrastructures of Globalisation. Shifts in Global Order and Europe's Strategic Choices*, «Competition & Change», 27, 3-4/2023, pp. 516-533.

⁴⁴ La guerra costituisce un freno materiale nei passaggi tra Asia ed Europa, ma amplifica i progetti intra-asiatici e strategie di integrazione infra-asiatica. L'ASEAN, ad esempio, sta cercando di rafforzare un'area di libero scambio che coinvolga l'Unione economica eurasiatica, che include Russia, Bielorussia, Kazakistan, Armenia e Kirghizistan. Prima dell'invasione russa, anche l'Ucraina era impegnata a promuoversi come "portale globale verso l'Europa" nei confronti della Cina. Cfr. A. MENDEZ - F.J. FORCADELL - K. HORIACHKO, *Russia-Ukraine crisis: China's Belt Road Initiative at the Crossroads*, «Asian Business & Management», 21, 4/2022, pp. 488-496. Anche la guerra tra Israele e Hamas rappresenta un momento significativo nel tentativo di ridefinizione delle relazioni internazionali nel tentativo di estendere e canalizzare la produzione di valore seguendo strategie politiche: uno degli elementi che ha aumentato la tensione nella regione è infatti legato agli accordi di Abramo firmati tra Israele, gli Emirati Arabi Uniti e il Bahrain, legati alla realizzazione dell'IMEC, una cui mappa rudimentale è stata disegnata da Netanyahu nel corso di un intervento all'ONU nel settembre 2023, cfr. ASSOCIATED PRESS, *Netanyahu Tells UN that Israel Is "at the Cusp" of a Historic Agreement with Saudi Arabia*, «AP News», <https://apnews.com/article/un-israel-netanyahu-politics-4d07d9fd0413c6893d1ddfb944919ae0>. Letto il 5 dicembre 2023.

⁴⁵ I. DEY - G. GRAPPI, *Beyond Zoning: India's Corridors of «Development» and New Frontiers of Capital*, «South Atlantic Quarterly», 114, 1/2014, pp. 153-170.



costituiscono condizioni non indifferenti per la riuscita dei processi e per le reti del valore, ponendo costantemente in tensione ogni ipotesi di chiara direzione politica e, in particolare, la possibilità di imporre scelte sovrane del tutto autonome da essi⁴⁶. Nel parlare di corridoi va per questo considerata la difficoltà di misurare il loro reale effetto sul terreno. Gli studi sugli sviluppi reali dei progetti che fanno riferimento all'immagine del corridoio hanno infatti confermato l'ipotesi secondo cui questi siano spesso molto lontani e molto più articolati e complessi rispetto all'immagine di una pianificazione capillare e centralizzata riassunta nell'adozione di *master plan*⁴⁷. Gli ostacoli sono molti, e non esclusivamente di tipo geopolitico. Questi progetti realizzano spesso un *patchwork* di connettività selettive che dipendono da condizioni differenti e contribuiscono a moltiplicare le linee di frattura e di frizione, tanto di tipo verticale, quanto di tipo orizzontale, e producono nuove forme di spossessamento e finanziarizzazione⁴⁸. D'altra parte, l'incontro tra questi progetti, le diverse condizioni, la mobilitazione di risorse, materie prime e forza lavoro che essi comportano, sono fonte di molteplici forme di resistenza⁴⁹.

La politica dei corridoi coinvolge anche la trasformazione delle città in aree metropolitane in cui si condensa la crescita della popolazione e la valorizzazione⁵⁰. Diversi studi hanno infatti rilevato come lo sviluppo di infrastrutture transnazionali e la formazione di corridoi influenzino oggi l'urbanizzazione e gli spazi metropolitani. Concetti come «urbanismo infrastrutturale» o «del corridoio» sono stati evocati per segnalare l'emergere di paesaggi operativi urbani che acquisiscono significato in relazione ad essi⁵¹. La stessa BRI è stata descritta come una rete di città connesse, in cui al tempo stesso la logica del corridoio produce di nuove forme di urbanizzazione⁵². Elementi comuni dell'urbanizzazione postcoloniale nell'era neoliberale,

⁴⁶Questo complica ulteriormente il significato di categorie come 'tecno nazionalismo' o 'sovranità digitale'. Cfr. B. NELSON - N. ROSSITER, *Automating Labour and the Spatial Politics of Data Centre Technologies*, in C. ROTH-EBNER - M. WILL-ZOCHOLL (eds.), *Topologies of Digital Work: How Digitisation and Virtualisation Shape Working Spaces and Places*, Cham, Palgrave Macmillan, 2021, pp. 77-101. Sul concetto di «elemento» in relazione ai processi logistici rimando a G. GRAPPI - B. NELSON, *Elements of Logistics: Along the Line of Copper*, «Environment and Planning D-Society and Space», 37, 5/2019, pp. 833-849.

⁴⁷G. OLIVEIRA - G. MURTON - A. RIPPA - T. HARLAN - Y. YANG (eds), *China's Belt and Road Initiative: Views from the ground*, «Political Geography», 82/2020. Esiste inoltre una traiettoria storica di insuccessi che accompagna i mega-progetti infrastrutturali, A. CARSE - D. KNEAS, *Unbuilt and Unfinished. The Temporalities of Infrastructure*, «Environment and Society: Advances in Research», 10, 1/2019, pp. 9-28.

⁴⁸S. SCHINDLER - J.M. KANAI, *Getting the Territory Right*, pp. 47-48; C. THAME, *The Economic Corridors Paradigm as Extractivism: Four Theses for A Historical Materialist Framework*, «Review of International Studies», 2021, pp. 1-21; I. DEY - G. GRAPPI, *Beyond Zoning*.

⁴⁹S. SCHINDLER, *Contemporary Megaprojects*, «Environment and Society: Advances in Research», 10, 1/2019, pp. 1-8.

⁵⁰Per una discussione sulle trasformazioni delle metropoli che presta particolare attenzione al legame tra queste trasformazioni, processi logistici e spazi infrastrutturali si veda N. CUPPINI, *Metropoli Planetaria 4.0* Beta Testing. *Genealogie urbane tra infrastrutture e conflitti*, Milano, Meltemi, 2023.

⁵¹J. SILVER, *Corridor Urbanism*, in M. LANCIONE - C. MCFARLANE (eds), *Global Urbanism: Knowledge, Power and the City*, London, Routledge, 2021; T. OAKES, *From Creation City to Infrastructural Urbanism*, in M. HIRSH - T. MOSTOWLANSKY (eds), *Infrastructure and the Remaking of Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 2023, pp. 157-177.

⁵²E. APOSTOLOPOULOU - H. CHENG - J. SILVER - A. WIIG, *Cities On The New Silk Road: The Global Urban Geographies of China's Belt and Road Initiative*, «Urban Geography», Dec. 6, 2023; E. APOSTOLOPOULOU, *A Novel Geographical Research Agenda on Silk Road Urbanization*, «The Geographical

come l'ampia privatizzazione e lo spossessamento e l'espulsione delle comunità locali, si incontrano con l'economia dei corridoi nel riorganizzare gli spazi sovrapposti e le relazioni sociali della metropoli contemporanea⁵³. La priorità data all'inserimento all'interno di processi transnazionali rispetto ai bisogni sociali produce così anche forme di resistenza e opportunità di traiettorie socio-urbane divergenti. Gli spazi in questo modo ridefiniti diventano nuovi «paesaggi» che influenzano «i percorsi della contestazione socio-spaziale»⁵⁴.

Una domanda da porsi a riguardo è come questi percorsi di contestazione, così strettamente legati ai processi transnazionali che innervano la definizione dei territori e degli spazi metropolitani, possano trovare forme di organizzazione capaci di interferire non soltanto con le declinazioni locali di tali processi, ma con gli equilibri di potere su cui essi si appoggiano e che contribuiscono a definire. In questo senso l'immagine del corridoio può svolgere un doppio ruolo: descrittivo, per dare conto di come la politica dei corridoi intervenga nel ridefinire e riallineare le geografie metropolitane e delle reti del valore insieme alla formazione degli agglomerati, e di immaginazione, come possibile riferimento topologico per organizzare le tante esperienze di resistenza che attraversano gli spazi transnazionali e immaginare forme di contestazione capaci di produrre possibilità di azione collettiva. Nel fare questo, occorre considerare come la dimensione connettiva dei processi transnazionali produca una situazione in cui la prossimità di condizioni non corrisponde necessariamente ad una prossimità territoriale, alla vicinanza, mentre al tempo stesso si riproducono esperienze condivise e di massa di mobilità e messa al lavoro che tendono a spaccare socialmente gli spazi di prossimità. Questo può essere sintetizzato ad esempio nella figura dei lavoratori migranti «in transito», mobilitati tanto per il lavoro di piattaforma e nella logistica, quanto nei grandi cantieri edili e di costruzione di infrastrutture nelle grandi aree metropolitane globali⁵⁵. Su entrambe questi piani, l'azione degli Stati-piattaforma, ancor più nel contesto della guerra, viene mobilitata anche sul livello dell'immaginario come riaffermazione di un orizzonte nazionale che non è più, tuttavia, quello sul quale si determinano i contorni della politica globale, e le articolazioni particolari degli agglomerati transnazionali finiscono per frammentare le esperienze condivise occludendone la concreta materialità. Per superare questi blocchi non è dunque sufficiente approfondire l'analisi dei processi che riguardano l'azione degli Stati e del capitale, ma è necessaria l'elaborazione di nuove mappe cognitive anche rispetto ai percorsi di soggettivazione e cambiamento sociale.

Journal», 187, 4/2021, pp. 386-393; APOSTOLOPOULOU, *The Urban Geographies of China's Belt and Road Initiative*, in I. FRANCESCHINI ET AL. (eds), «Global China Pulse», pp. 139-142.

⁵³ J. SILVER, *Corridor Urbanism*.

⁵⁴ E. APOSTOLOPOULOU - H. CHENG - J. SILVER - A. WIIG, *Cities on the New Silk Road*.

⁵⁵ Si veda su questo la declinazione di «città logistica» fornita in R. SAMADDAR, *The Logistical City*, «IIC Quarterly», 43, 3-4/2017, pp. 104-115.



5. Conclusioni: processi globali e spazi politici della protesta

In questo contributo ho analizzato come le trasformazioni legate ai processi logistici hanno modificato il ruolo delle infrastrutture in rapporto all'agire degli Stati, avanzando l'ipotesi che questo abbia portato alla definizione di spazi politici che si declinano nella forma di corridoi e agglomerati transnazionali nei quali agiscono gli Stati-piattaforma. Nel processo di formazione di questi spazi politici l'equilibrio tra l'organizzazione degli assetti politici territoriali e le traiettorie della valorizzazione viene rimesso in discussione, insieme alle forme della messa al lavoro e della soggettivazione politica. Non sono perciò solo le scelte strategiche degli Stati e delle imprese a ridefinire i rapporti globali, ma anche le tante forme di resistenza e le pressioni dei lavoratori e delle lavoratrici per avere migliori condizioni e salari, mentre esse a loro volta spingono gli Stati-piattaforma e le imprese ad adottare approcci flessibili e modificabili⁵⁶. La preoccupazione verso la conflittualità che attraversa il lavoro - insieme a quella nei confronti dei cambiamenti demografici, dell'instabilità geopolitica e della crisi climatica - emerge in modo evidente dai rapporti delle società di consulenza e delle istituzioni internazionali, che inseriscono le lotte dei lavoratori e la possibilità di sommovimenti sociali tra le minacce più rilevanti per la 'ripresa' economica⁵⁷. Nonostante lo sforzo di considerare la forza lavoro alla stregua di una variabile a disposizione delle reti del valore e la costante ricerca di spazi di spolticizzazione, i comportamenti del lavoro vivo e i percorsi di soggettivazione contribuiscono infatti ad impedire l'emergere di equilibri stabili, spingendo tanto gli attori politici quanto quelli economici ad aggiustare le loro strategie, ammantando di una cornice ideologica l'attivismo infrastrutturale degli Stati-piattaforma⁵⁸. L'esito di questi processi dipende anche dai conflitti che attraversano le *supply chain* globali, i grandi progetti di corridoi, le *new town* e i siti di estrazione, fino alla *gig economy* e al lavoro di piattaforma, e rende di stretta attualità la discussione sulle forme di lotta e di organizzazione e sulla loro efficacia.

La diffusione territoriale della produzione, la rilevanza assunta dal *just-in-time* e l'integrazione globale del trasporto che hanno contraddistinto la "rivoluzione

⁵⁶ Il caso cinese, di cui scrive Pun Ngai in questo numero in riferimento al capitalismo infrastrutturale, e nel quale dopo anni di forte conflittualità operaia nelle fabbriche che si dedicavano a produrre per l'export è notevolmente cresciuta l'attenzione per le tematiche ambientali e la capacità di organizzazione dei lavoratori all'interno dell'economia delle piattaforme nei contesti metropolitani, è in questo senso altamente significativo di questi smottamenti e rende oggi impossibile guardare alla Cina come la fabbrica del mondo e riserva inesauribile di lavoro a basso costo, alimentando la ricerca di *location* alternative per gli investimenti.

⁵⁷ Si vedano a titolo di esempio il rapporto ILO, *Monitor on the World of Work. Tenth edition. Multiple crises Threaten the Global Labour Market Recovery*, «ILO», https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-dgreports/-dcomm/-publ/documents/briefingnote/wcms_859255.pdf, letto il 5 dicembre 2023, e S. SHIFFLING - N.V. KANELLOS, *5 Challenges Facing Global Supply Chains*, «World Economic Forum», <https://www.weforum.org/agenda/2022/09/5-challenges-global-supply-chains-trade/>, letto il 5 dicembre 2023.

⁵⁸ Il riferimento è al discorso che accompagna lo sviluppo infrastrutturale all'interno delle amministrazioni e a livello pubblico. Q. SLOBODIAN, *Crack-Up Capitalism: Market Radicals and the Dream of a World Without Democracy*, London, Allen Lane, 2023 rileva come la diffusione delle 'zone' risponda alla ricerca di territorialità sottratte al controllo democratico.

logistica” hanno portato l’attenzione sul tema della circolazione. Gli studi critici hanno osservato come la cosiddetta ‘rivoluzione logistica’ possa essere letta in modo diverso, sottolineandone il carattere di «controrivoluzione» rispetto alla forza accumulata dalle forme organizzate del lavoro grazie a decenni di lotte operaie e sindacali⁵⁹. Questa prospettiva pone come centrale il tema delle forme di lotta e della loro efficacia. Nel corso dell’ultimo decennio si è sviluppato un acceso dibattito sulle strategie di lotta di fronte alle trasformazioni logistiche e al potere delle infrastrutture, all’interno del quale ha assunto un ruolo importante il tema dell’interruzione della circolazione nel contesto del *just-in-time*, portando allo sviluppo di pratiche sindacali, di lotta e di aggregazione che investono la produzione e riproduzione sociale nei contesti metropolitani nella forma dei blocchi⁶⁰. La messa in tensione della forma sindacale ha inoltre riportando l’attenzione sull’emergere di nuove soggettività del lavoro e sulle forme dell’organizzazione⁶¹. Proprio la riflessione sui limiti mostrati dal proliferare di diverse forme di blocco ha fatto riemergere la domanda su quali siano gli «spazi politici della protesta e della rivoluzione nel 21° secolo»⁶².

L’attualità di questa domanda chiama in causa il quadro generale tratteggiato nelle pagine precedenti, che possiamo dunque ora così riassumere: le infrastrutture sono oggi tra gli elementi che contribuiscono a definire spazi politici transnazionali che compongono specifiche configurazioni industriali e politiche. Queste configurazioni trovano nei corridoi e negli agglomerati transnazionali forme di connessione non semplicemente territoriale, ma sociale e politica che eccedono la dimensione infrastrutturale e sono attraversate da squilibri di potere e tensioni. Gli Stati, agendo come Stati-piattaforma, intervengono nella definizione dei processi globali contribuendo ad indirizzare l’azione economica e ad imporre specifiche condizioni di subordinazione e di potere, pur non determinandoli e non potendo interamente governarli. Tuttavia, questo non avviene in un vuoto: le resistenze e le forme di insubordinazione sono parte costitutiva di questi processi, che sono costretti a tenerne conto. Da questa prospettiva, la fase attuale, che trova nell’orizzonte della guerra non solo un elemento di disordine internazionale, ma un esplicito principio di comando e gerarchia sociale, si configura come risposta non tanto a forme organizzate di resistenza, ma nei confronti delle tensioni e delle forme diffuse di ingovernabilità che attraversano i processi globali e la dimensione transnazionale.

Di fronte ad una dimensione transnazionale attraversata al tempo stesso da principi di territorializzazione e di non prossimità nel determinare gli agglomerati dove

⁵⁹ INTO THE BLACK BOX, *Per una critica del capitalismo 4.0*, in INTO THE BLACK BOX (ed), *Capitalismo 4.0. Genealogia della rivoluzione digitale*, Roma, pp. 15-38.

⁶⁰ Una ricostruzione esaustiva si trova in C. CHUA - K. BOSWORTH, *Beyond the Chokepoint: Blockades as Social Struggles*, «Antipode», 55, 5/2023, pp. 1301-1320.

⁶¹ M. ATZENI - D. SACCHETTO (eds), *Special Issue on “Labour Conflict, Forms of Organization and Class”*, «Partecipazione e conflitto», 16, 2/2023, pp. 205-300.

⁶² C. CHUA - K. BOSWORTH, *Beyond the Chokepoint*, p. 1317.



si concentrano i processi di valorizzazione, è dunque importante sviluppare capacità critica e strumenti per comprendere le nuove geografie della lotta di classe. Si tratta di un passaggio necessario per sfuggire alla mimica rispetto al discorso e alla forma apparente dei processi logistici e infrastrutturali, a volte riscontrabile nell'immaginario "contrologistico" e nella proposizione di immagini semplificate della circolazione e dell'economia dei flussi, e per rispondere alla spinta centripeta definita dalla colonizzazione dello spazio e dell'immaginario prodotta dall'incontro-scontro tra gli spazi degli Stati e quelli del capitale. Ciò che viene spesso occultato è l'intermità delle dimensioni territoriali e locali rispetto alla formazione di spazi politici la cui definizione avviene in rapporto alla dimensione transnazionale. D'altra parte, l'immediatezza del transnazionale nel locale si presenta a noi come problema, più che come soluzione, e non significa che ci si possa accontentare di riconoscere le tante esperienze di resistenza e conflitto che attraversano il presente. Al contrario, la capacità di pensare queste nuove geografie come rapporti sociali, e di praticarle come spazi politici lungo i quali intessere percorsi di comunicazione e organizzazione capaci di affrontare i venti avversi delle politiche di guerra, è una sfida decisiva non solo per esprimere la forza presente in queste esperienze, ma anche per costruire una diversa immaginazione politica sul mondo.