



Antropologia della logistica urbana

Turismo, infrastrutture e località a Exarchia, Atene

Anthropology of urban logistics

Tourism, infrastructure, and localities in
Exarchia, Athens

Anna Giulia Della Puppa, Sapienza Università di Roma
ORCID: 0009-0005-1917-3213; annagiulia.dellapuppa@uniroma1.it

Abstract: This paper focuses on the transformative impacts of tourism mobility on urban spaces, with a particular focus on the role of infrastructures as tools of power and control. Through an ethnographic exploration of Exarchia, Athens, we investigate how the construction of Metro Line 4 station, as a key infrastructure project, entangles with gentrification processes and spatial inequalities.

Infrastructures, as socio-material assemblages, are deeply embedded within broader social, political, and cultural contexts, shaping patterns of inclusion and exclusion. The influx of mass tourism and its overburdening of existing infrastructures, results in spatial transformations that privilege specific modes of mobility and consumption.

The case of Exarchia highlights how infrastructures are implicated in processes of social control, inequality, but also resistance. By adopting an ethnographic approach, we delve into the complex relationships between people, places, and *things*, and underscore the temporal dimension of infrastructures in shaping urban imaginaries and experiences.

The paper emphasizes the Metro Line 4 station as a potential tool for gentrification, analyzing how its development may contribute to reinforce existing power structures and create new forms of marginalization. However, it also acknowledges the potential for counter-use and resistance within these infrastructures. By reframing infrastructures as political elements of the urban landscape, it becomes possible to envision spaces for genuine and non-rhetorical participation in urban planning, where infrastructures can serve as a true infrastructure of care.

Keywords: Infrastructure; Mobilities; Athens; Socio-materiality; Biopolitics.



Introduzione

Negli ultimi anni il tema del cosiddetto *overtourism* e delle trasformazioni che questo comporta negli ecosistemi urbani è uscito dalla nicchia dell'attivismo e si è affermato anche presso la stampa *mainstream*. Nel 2023 la Grecia ha registrato il record di 32,7 milioni di turisti stranieri (Nafemporikoi 2023), con le aspettative di aumentare del 10% gli introiti derivati dal turismo l'anno prossimo (Reuters 2024). Come ormai noto, due dei nodi più pressanti sono la trasformazione dello stock immobiliare disponibile in residenze *short-term* e l'innalzamento dei tassi di affitto che, nel caso del paese di cui stiamo parlando, il vero e proprio spauracchio europeo negli anni della *crisi*, hanno rappresentato una modalità individuale di fare fronte alla durezza delle misure di *austerity* e alla povertà, ma anche, contemporaneamente, l'insorgere di un diffuso problema di giustizia abitativa (Eteron 2022). Come mettono in evidenza i geografi Dimitris Balabanidis, Thomas Maloutas, Evi Papatzani e Dimitris Pettas, è stato proprio l'arrivo delle infrastrutture digitali, con la conseguente "piattaformizzazione" della mediazione tra la domanda e l'offerta residenziale turistica che ha permesso a processi di tipo gentrificativo di insinuarsi nei quartieri cittadini, privilegiando un uso turistico dello spazio (Balamanidis *et al.* 2021). Ad Atene, città caratterizzata dalla tendenziale assenza di "segregazione residenziale" nei quartieri centrali (Maloutas, Spyrellis 2015) che permetta la rigenerazione di intere aree "degradate", questo processo è infatti considerato "la maggiore forza trasformativa dello spazio urbano, dell'economia e della società" (Balamanidis *et al.* 2021) dallo scoppio della crisi economica. Ancora, il *sovraffollamento* di questa particolare categoria *city users* ha portato nelle prime settimane estive a richieste che mettono in luce l'ingiustizia spaziale insita in questo fenomeno, come quella del giornalista televisivo vicino al partito di governo Aris Portosaltè che invitava i greci a non andare in ferie a luglio e ad agosto per permettere l'arrivo dei turisti e del loro denaro; o del sindaco di Santorini, che chiedeva ai suoi cittadini di rimanere quanto più possibile in casa, in concomitanza dell'arrivo di due navi da crociera sull'isola. Lo *Staycation*, la nuova moda che all'inizio dell'estate secondo la stampa greca avrebbe dato l'opportunità ai greci e alle greche di scoprire i loro luoghi di residenza durante le ferie,¹ è stato presto sbeffeggiato dalla satira e dai social media come un goffo tentativo di coprire la grande ingiustizia territoriale che l'*overtourism* porta con sé. Ma c'è un aspetto di questo fenomeno che è ormai possibile considerare un *fatto sociale totale* per molti paesi del Mediterraneo, che spesso sfugge e che in-

¹ urly.it/310q9s (consultato il 29/08/2024).

vece merita di essere ricentrato, perché permette di cogliere la natura insieme materiale e sociale di trasformazioni che comportano per gli abitanti dei luoghi “colpiti” non solo l’esacerbarsi di gerarchie e diseguaglianze sociali, ma anche grandi sforzi di riadattamento a spazi e ritmi di vita che vengono fortemente riconfigurati: è quello delle infrastrutture. Il turismo, infatti, non solo ha le sue infrastrutture, ma è sostenuto dalle infrastrutture urbane esistenti. Quando fenomeni come il turismo di massa “atterrano” sui territori, generando il famigerato *overtourism*, questo non crea “solo” affollamento o ingiustizia abitativa, specie nel contesto contemporaneo del cosiddetto *platform capitalism* (Srnicek 2016); ma ha anche a che fare con un *sovraffollato* di quelle componenti urbanistiche che *sostengono* le attività ordinarie delle persone nelle città e coi modi in cui tutto il territorio si riconfigura infrastrutturalmente per agevolare questo tipo di mobilità privilegiata. Così, la rigenerazione di un quartiere in senso turistico pesa sul ciclo dei rifiuti, sulla fornitura energetica o delle reti internet. Questi *sovraffollati* e i processi di trasformazione materiale dello spazio per farvi fronte influiscono fortemente sui modi socialmente connotati con cui quello spazio è vissuto e attraversato, perché impongono nuovi regimi *socio-materiali*, dove per *socio-materialità* si intende “l’idea che la tecnologia e l’interazione umana con essa siano interconnesse in modo tale che i due concetti non possano essere studiati separatamente proprio per questo loro *entanglement*” (Cox cit. in Pirina 2022, p. 56). Questi sovraffollati, e la riconfigurazione infrastrutturale che comportano, possono dirci molto su come agisce la biopolitica urbana, nel determinare chi e in che modo abbia accesso a un determinato spazio. In questo senso, osservare il modo in cui la mobilità e le sue infrastrutture si intreccino con queste trasformazioni può essere una prospettiva antropologica proficua per investigare la *vita sociale*, i valori condivisi (o disgiuntivi) degli apparati che, per la loro tecnicità, *appaiono* fondamentalmente neutri (Latour 1996). L’efficienza delle flotte, i percorsi e la frequenza del trasporto urbano, ad esempio, sono in grado di determinare l’andamento dei prezzi, della qualità e degli stili di vita di intere aree urbane; possono essere indicatori della pressione turistica e possono dirci molto degli immaginari di città da cui emanano e che concorrono a costruire. Non solo *di chi* o *per chi* è la città, per citare un famoso slogan dei movimenti anti-turistificazione, ma anche *come essa viene (ri)progettata*. Si tratta, in effetti, di una questione *logistica*, dove per logistica si intende “un eterogeneo apparato di tecniche, saperi e infrastrutture finalizzati alla circolazione” (Into the Black Box 2022) che ha il compito di organizzare o, più propriamente, *creare* uno spazio (Cowen 2014) dove la mobilità possa essere il più fluida possibile. Il turismo in questo senso è pienamente integrato nella logica logistica globale nelle sue componenti più proprie, ovvero la *circolazione* e la *produzione dislocata*, di spazi, di immagini, immaginari, esperienze e dati.



La ricerca sul campo per la mia tesi di dottorato, svolta tra luglio 2023 e ottobre 2023 – parte della mia decennale ricerca etnografica sul quartiere di Exarchia e il centro di Atene – cerca di mettere in luce le strette relazioni che la dimensione della mobilità turistica, come fenomeno globale e al contempo sempre *spazializzato* (Low 2016), intesse con le infrastrutture urbane: gli immaginari, spesso conflittuali, in cui queste sono coinvolte, le loro temporalità (Gupta 2018; 2015; Bowker 2015; Addie 2024), la loro materialità (Harvey 2015; Bennett 2010), i loro usi e contro-usi.

Questo contributo intende mettere in luce, attraverso il caso etnografico di Exarchia e della sua piazza, che: 1. le infrastrutture non funzionano mai indipendentemente, ma sono sempre strettamente imbricate (*entangled*) con il contesto spaziale e sociale dove sorgono, tanto che è consono parlare di assemblaggi infrastrutturali (Farias, Bender 2009; Hohone 2019); 2. che hanno una temporalità estesa che non si riduce solo al tempo dell'operabilità, ma che comprende il tempo del progetto e della costruzione, così come dell'eventuale decadimento (Dalakoglou 2018; Truscello 2020); 3. che la dimensione “minuta” e quotidiana che emerge attraverso la ricerca etnografica può rivelare aspetti che spesso sfuggono alle indagini macro-sociali e, allo stesso tempo, che è nei nodi locali e attraverso le infrastrutture urbane che la logica della logistica globale viene implementata; una logica che spesso prevede la possibilità della violenza urbana come presupposto all'inclusione di un luogo tra gli spazi infrastrutturali del capitalismo globale (Wiig, Silver 2019, p. 915).

La “scala minima” della relazione etnografica, poi, ci informa sui reali impatti di un’infrastruttura sul territorio, che spesso rimangono nell’ombra nelle roboanti narrazioni del e sul capitalismo.

A partire da una disamina dei temi e degli autori e delle autrici che hanno affrontato il tema delle infrastrutture come oggetti al contempo materiali e relazionali, ci soffermeremo sulla specificità socio-spaziale del quartiere di Exarchia, andando poi a guardare che tipo di ecologia urbana gli attuali assemblaggi infrastrutturali costruiscono. L’obiettivo applicativo è quello di far uscire le infrastrutture dal “cono d’ombra” che le fa percepire come elementi ineluttabili e neutri (quando non acriticamente *sostenibili*, come nel caso delle linee metropolitane) negli ecosistemi urbani che viviamo. Se infatti caratteristica delle infrastrutture è quella di essere insieme “una cosa e una relazione tra le cose” (Larkin 2013, p. 329) è importante mettere in luce la politicità di questi artefatti nella pianificazione urbana e sociale delle città, al fine di immaginare spazi di partecipazione reali e non retorici e infrastrutture urbane che possano servire da vere e proprie *infrastrutture di cura* (Binet *et al.* 2023).

Antropologia e infrastrutture

Infrastruttura (dal latino *infra-structura*) significa etimologicamente “costruzione sottostante”. L’attenzione dell’antropologia per questi artefatti sta nel riconoscerli come elementi al contempo materiali e simbolico-relazionali, come concrezioni che catalizzano immaginari, anche conflittuali, sul futuro, sullo spazio e, soprattutto, sulle relazioni tra persone e tra persone e *cose*, che esse stesse sono chiamate ad attivare, costruendo sempre una serie di disuguaglianze che possiamo definire *ingiustizia infrastrutturale*. In questi termini, già il fondamentale testo degli urbanisti Steve Graham e Simon Marvin *Splintering urbanism* (2001), metteva in evidenza come le infrastrutture, un tempo immaginate e progettate con l’intento di connettere e facilitare l’azione delle persone nelle e tra le città e con grandi dispendi di denaro da parte di Stati e amministrazioni animati da uno spirito di modernità, oggi sono sempre più *splintering*. Con questo termine gli autori intendevano che esse non sono solo frammentarie, ma anche frammentanti in termini di accessibilità e delle conseguenze spazializzate che producono, rinforzando oppure creando ex novo processi di marginalizzazione e di gerarchizzazione social. Nel processo di connettere e sconnettere, facilitare e impedire, le infrastrutture sono, nelle parole dell’antropologo indiano Nikhil Anand, “le concrezioni friabili dei processi socio-materiali che emergono dalla relazione dei corpi umani coi regimi discorsivi e con altre cose” (Anand 2017, p. 13).

L’antropologia delle infrastrutture, inoltre, fa parte di una corrente che attraversa le scienze sociali da circa un ventennio nota come *infrastructural turn*, che originariamente ha preso profondo nutrimento dagli studi tecnologici (Star 1999; Latour 1996; Addie *et al.* 2019). Estremamente rilevante, in questo senso, il testo di Susan Leigh Star dove si definiscono *boundary objects* quelle cose (o *sistemi di cose*, come lei definiva le infrastrutture) su cui le persone possono agire contemporaneamente, ma che non presuppongono un consenso (Star 2010, p. 602), rimanendo quindi sempre *polisemiche*. Sono queste prime “prove etnografiche” sui generis che mettono in evidenza la natura fortemente relazionale delle infrastrutture, non solo come elementi che *mettono* in relazione (ad esempio, una strada che connette due punti nello spazio), ma che *creano* una relazione tra persone mediata dalla materia e tra le persone e la materia stessa. La natura delle infrastrutture è quindi quella di essere *concetti relazionali*, ma attenzione: il fatto che le infrastrutture siano considerate nella loro componente concettuale non comporta un’abdicazione alla materialità di questi siti di interesse, tutt’altro. Emergono, piuttosto, come un campo etnografico ideale per guardare come ordinamenti sociali astratti quali lo Stato, la cittadinanza, la criminalità, la “razza” e la classe agiscano a livello delle pratiche



quotidiane, rivelando le forme tangibili di queste relazioni di potere (Rodger, O'Neill 2012, p. 402). Proprio in questo senso, Dimitris Dalakoglou, nella sua etnografia dell'infrastruttura autostradale in Albania, mostra quanto la storia e la politica, così come le storie minime, locali, personali, i miti e gli immaginari contribuiscano a costruire l'infrastruttura per quello che è, anche quando potrebbe sembrare un fallimento, se vista dal punto di vista strettamente urbanistico (Dalakoglou 2017).

Le relazioni con le *cose*, insomma, o meglio, le relazioni che le *cose* istituiscono, nella rete dei significati in cui sono immerse, hanno un fortissimo valore culturale e non possono essere ridotte a mere relazioni tecniche. Con Stephen Collier e Ahiwa Ong, si possono quindi considerare le infrastrutture come ciò che “designa condizioni istituzionali, materiali e sociali specifiche attraverso le quali il funzionamento di una certa tecnologia, di un certo regime etico, di una certa forma di regolazione o modo di comunicazione sono abilitati o impediti” (2003, p. 423). A tal proposito vale la pena citare il celebre *Do artifacts have politics?* di Langdon Winner nel quale, per dimostrare la risposta affermativa alla domanda del titolo, l'autore portava l'esempio eloquente di come Robert Moses, la figura più influente nella pianificazione urbana di New York, aveva progettato i sottopassaggi della città in modo che i mezzi pubblici, utilizzati dalle persone con basso reddito, non potessero raggiungere le ricche zone residenziali di Long Island (Winner 1980).

Quello che infatti gli antropologi e le antropologhe delle infrastrutture intendono mettere in evidenza è la *consustanzialità* della materialità e del lavoro sociale e simbolico nella costruzione e nel funzionamento di un'infrastruttura così come la capacità che queste hanno di rivelare i modi in cui poteri, proiezioni di futuro, valori e discorsi interagiscono con le vite delle persone in modi sempre imprevisti (Harvey, Knox 2012; Larkin 2013; Dalakoglou 2017).

In questo senso sono due i filoni che, insieme, pongono le basi per l'interesse antropologico verso le infrastrutture: oltre allo studio della cultura materiale (Appadurai 1986; Tilley 1991; Miller 1998), c'è l'analisi delle connessioni che il capitalismo ha costruito nel suo farsi “globale” (Trouillot 2003; Tsing 2004). Tra la fine degli anni '90 e l'inizio dei 2000, infatti, alcuni antropologi sfidavano la disciplina a confrontarsi con il “globale”, uscendo dai temi classici dell'epoca. Il primo testo che può essere considerato un precursore dell'antropologia delle infrastrutture si intitola *Global transformations: Anthropology and the modern world* (2003) dell'antropologo haitiano Michel-Rolf Trouillot e si interessava al modo in cui, ad Haiti, la scala locale delle relazioni istituzionali, ma anche umane, sia “invischiata”, “intrecciata” ai sistemi di larga scala e di come questa scala non venga solo *impattata* dai grandi sistemi globali, ma piuttosto li “metta in forma”. Ancora, solo un anno dopo, anche l'antropologa sinoamericana Anna

Tsing pubblicava *Friction: an ethnography of global connections* (2004) nel quale approfondiva e arricchiva questa prospettiva con la sua etnografia indonesiana, ricordandoci come, per capire questi processi di interazione e di incorporazione del (e di adattamento e di resistenza al) “globale” nella scala locale, fosse fondamentale un approccio di *longue durée* e *multiscalare*. Il suo obiettivo era rendere conto del modo in cui i processi globali non travolgano semplicemente il locale, causando danni e shock culturali, ma come scale diverse siano implicate in processi di *frizione* scatenanti forze che non è possibile stabilire a priori. Più o meno negli stessi anni in cui autori di altre discipline, in particolare il sociologo Manuel Castells, teorizzavano il concetto di *rete* (1996), questi antropologi entravano *etnograficamente* nei nessi relazionali di queste connessioni, mettendo quindi l’accento non tanto sulla teoria delle connessioni globali, ma sulla materialità di tale relazionalità.

Non pare casuale che questi testi, ancora non riportanti la dicitura *infrastructure* nei titoli, siano stati scritti da autori con *background* non occidentali, interessati a spazi che costruiscono con ciò che loro stessi definiscono “globale” relazioni particolari. Fare etnografia in e di questi luoghi, insomma, significa guardare ai modi in cui la grande narrazione del capitalismo si contorce a contatto con le pratiche, i poteri e le semantiche locali.

Il primo testo antropologico che reca apertamente la parola *infrastruttura* nel titolo è dell’antropologo americano Brian Larkin, si intitola *The politics and poetics of infrastructure* (2013) ed è di dieci anni successivo alla monografia di Trouillot. Qui l’africanista Larkin, mettendo in connessione queste importanti etnografie con gli studi infrastrutturali, fa un passo ulteriore nominando quali siano i costrutti materiali attraverso cui i sistemi globali interagiscono con il locale. “Le infrastrutture sono le forme materiali attraverso cui si dà la possibilità di uno scambio attraverso lo spazio. Sono le reti fisiche attraverso cui beni, idee, rifiuti, potere, persone e capitali vengono scambiati” (2013, p. 328).

Nel suo testo, inoltre, Larkin riferisce del quadro entro cui la disciplina si è mossa, quali influenze, quali dialoghi interdisciplinari, quali questioni ontologiche e filosofiche hanno intrapreso con l’antropologia uno scambio affinché oggi si possa effettivamente parlare di un’antropologia delle infrastrutture (2013). Le prospettive e gli interessi di ricerca dei ricercatori, antropologi e non, mostrano per altro la stretta relazione tra i grandi lavori infrastrutturali e i progetti coloniali e neocoloniali che li coinvolgono. C’è infatti un intrinseco aspetto estrattivo nell’implementazione delle infrastrutture che ne rispecchia la loro lunga storia coloniale (Cowen 2020; Dunlap 2020) e che si perpetua nella loro condizione di essere, come spiega l’architetta Keller Easterling, degli artefatti che costruiscono spazi *extra-statali* (2014), dove cioè il potere e le relazioni trascendono la scala locale. Anche la Grecia, con la sua storia moderna e con-



temporanea, così neglette rispetto al mito che la vorrebbe ipostatizzata nel suo ruolo di “culla della civiltà occidentale”, è stata letta, tutt’altro che a sproposito, come spazio coloniale (Kosmatopoulos *et al.* 2024) o cripto-coloniale (Herzfeld 2002). È infatti indispensabile riconoscere il modo in cui

l’Hellas è stata costruita materialmente e ideologicamente andando a costituire il mito fondativo della tradizione occidentale, un argine geopolitico e un confine culturale, e al contempo il campo privilegiato di applicazione, riadattamento e rivitalizzazione delle tecnologie coloniali nella politica, nell’economia e nella società (Kosmatopoulos *et al.* 2024, p. 8).

Allo stesso tempo, è da considerare la “curiosa alchimia” che si è qui verificata, come in altre “buffer zones” situate tra le terre già colonizzate e quelle rimaste indomite, la cui indipendenza politica è stata concessa al prezzo di una massiccia dipendenza economica” (Herzfeld 2002, p. 901). Questa ha certamente avuto diversi eclatanti momenti di emersione durante la storia moderna e contemporanea del paese, ma è stata la *crisi* cominciata nel 2008 a dimostrarlo in modo cristallino, nella doppia dimensione della gestione internazionale del debito e della vigilanza continua del rispetto delle misure di *austerity* (Graeber 2011). In questo senso, le infrastrutture, con la loro caratteristica di connettere scale molteplici, ci permettono di andare oltre alla grande narrazione del capitalismo che travolge, spesso insufficiente a spiegare cosa succeda allo spazio e alle relazioni spaziali in tempi critici. In tal senso, ad esempio, l’antropologo Yannis Kallianos, studiando il sito della discarica di Fyllis, in Attica, e i flussi dei rifiuti di cui è parte, mette in evidenza come il paradigma del *governing through disorder* (Boyle, Haggerty 2011, p. 3198) ha permesso, nei fatti, una ristrutturazione in senso neoliberale delle governance urbane durante la crisi (Kallianos 2018). Inoltre, come emerge anche dal mio lavoro di campo, le infrastrutture, con la capacità di estendere i loro effetti spaziali e di assemblarsi anche oltre la loro operatività effettiva, sono coinvolte nella diversa percezione di tempo, spazio, visibilità/invisibilità. Per esempio, nell’ecosistema infrastrutturale che sostiene le trasformazioni urbane del quartiere di Exarchia, a cui concorrono infrastrutture fisiche e digitali, spesso intrecciate tra loro nei presupposti, negli sviluppi e negli *entanglement* socio-spaziali, almeno una di queste infrastrutture, paradossalmente la più visibile, ancora non esiste.

La futura linea 4 della metropolitana, infatti, della quale la stazione che sorgerà in piazza *Exarcheion* è una delle quindici previste, il cantiere più presidiato e più recintato di tutta l’opera, con i suoi quattro metri di jersey metallico sormontato da filo spinato a occupare per intero l’unica piazza del quartiere, è ancora solo alla fase preliminare. Il lavoro, il più importante e il più costoso

mai costruito in Grecia, come si legge dall'informativa del Fondo di Coesione dell'Unione Europea che co-finanzia il progetto insieme allo Stato greco, previo debito con la *European Central Bank*, è stato definitivamente approvato nel 2017 e, nelle originali intenzioni, doveva essere consegnato entro il 2029 ("seri ritardi" sono però già stati comunicati dal Ministero dei trasporti). Seppure, quindi, si tratti di una infrastruttura che ancora non svolge la sua funzione, gli effetti e le interazioni che la legano al territorio di cui parliamo sono tutt'altro che effimeri. Il caso del quartiere di Exarchia – con la sua storia che lo pone al centro dei conflitti sociali e urbani della capitale greca e con la sua lunga *legacy* socio-politica – e della sua futura stazione della metropolitana rappresenta bene la materializzazione dell'*intenzionalità* dell'infrastruttura, cioè il suo non essere mai neutrale, ma "politica perseguita con altri mezzi" (MacFarlane, Rutherford 2008). Ancora, esso mostra anche come le infrastrutture siano *dispositivi performativi* più-che-materiali attraverso cui sono mobilizzate condotte morali specifiche (Kallianos *et al.* 2022, p. 8), che permettono ai suoi effetti di insinuarsi a lungo termine, "modificando l'ambiente, i costumi abituali e il tessuto sociale" (Ivi, p. 6).

L'insistenza degli antropologi sulla materialità/più-che-materialità delle infrastrutture, insomma, vuole esaltarne il loro essere uno spazio etnografico, non solo teorico o solo tecnico ma reale, costituito dalle relazioni tra individui e tra gruppi e che, a sua volta, costituisce queste relazioni in modi specifici e determinati.

Ancora, il ruolo delle infrastrutture nella conformazione degli spazi sembra meritevole di essere considerato perché, da un lato, la partecipazione alla modernità passa anche attraverso la proiezione immaginifica di uno spazio modernamente infrastrutturato e funzionante (Edwards 2003; Kaika 2006; Dalakoglou 2017), che si conformi a standard internazionali precisi (Easterling 2014), sui quali è necessario vigilare; dall'altro perché, come suggerisce il sociologo Michael Mann, "il potere [dello stato] di penetrare la società civile e di implementare decisioni politiche in modo logistico" (Mann 1984, p. 189) avviene attraverso quello che lui chiama, metaforicamente ma anche fuor di metafora, *potere infrastrutturale*. In questo senso Laurent Berlant sottolineava come fosse propriamente la natura infrastrutturale delle relazioni di potere a permettere a queste relazioni di *mobilizzarsi*, di entrare nella vita quotidiana, nelle abitudini e nei patterns delle persone, laddove le istituzioni tendono invece a cristallizzarle (2016, p. 403).

È proprio in virtù di questa dimensione dinamica, che gli spazi reali, etnografici delle infrastrutture sono però sempre *anche* spazi concettuali, spazi di conflitto. In questo senso, un elemento fondamentale per comprendere il ruolo delle infrastrutture nei processi di trasformazione spaziale è il modo in cui queste

sono funzionali agli imperativi *biopolitici* di organizzazione e gestione dello spazio. La *mobilità*, da questo punto di vista, è una pratica umana organizzata che rivela gerarchie di potere e valori che trovano materializzazione proprio nelle infrastrutture che agevolano lo spostamento di alcuni a discapito di altri. Non solo, come scriveva Marc Augé, infatti, la mobilità contemporanea è un tema intrinsecamente paradossale: vista come qualcosa di positivo e auspicabile, contempla sempre alcune mobilità considerate esecrabili (Augé 2007). È proprio per questo che il geografo John Urry poneva i quesiti “*Chi si muove? Chi muove chi? Chi deve muoversi? Chi può restare?*” come fondamentali per comprendere le diseguaglianze globali (Adey, Bissell 2010, p. 7). Un secondo paradosso è rappresentato dall’immobilità delle infrastrutture da cui dipende la mobilità (Sheller 2017) e dalla loro frammentarietà (Graham, Marvin 2001), dove il design e la pianificazione determinano fortemente le condizioni di accesso: come effetto, ma potenzialmente anche come fine. Il *potere logistico*, cioè la capacità di pianificare la mobilità e di (infra)strutturarla, infatti, può contribuire a formare e riprodurre differenziazioni e gerarchie sociali in modo *strategico* (Grappi 2018, p. 25). Uno degli esempi più noti di questa dinamica si ebbe durante il Secondo Impero, quando Napoleone III e il suo prefetto il barone Haussmann intrapresero un progetto ventennale che stravolse completamente la città di Parigi per come era allora, dandole per lo più l’aspetto con cui la conosciamo oggi. Uno degli intenti dichiarati di questa grande operazione, che rispondeva a necessità logistiche, costituendo percorsi più favorevoli alla mobilità delle merci, era anche quello di trasformare il terreno urbano che era stato congeniale alle rivolte durante la Rivoluzione del 1948, rendendo impossibile la costruzione delle barricate e più agevole l’avanzata delle forze di repressione.²

Come evidenzia Giorgio Grappi, infatti, sebbene si presenti “con un carattere apparentemente tecnico e seguendo una razionalità che si vorrebbe esclusivamente economica” (Grappi 2018, p. 24) la logistica e le sue infrastrutture trasformano e riproducono le relazioni sociali e gli equilibri di potere negli spazi (Harney, Moten 2013), ma rivelano anche “le forme di razionalità politica che i progetti tecnologici presuppongono e che determinano precisi apparati di governamentalità” (Larkin 2013, p. 329). In questo senso si può dire che lo spazio logistico sia sempre *biopolitico* (Cowen 2014; Truscello 2020). In questa prospettiva, la mobilità turistica, come mobilità globale pianificata e

² I grandi *boulevard* laddove prima si trovavano vicoli tortuosi, le piazze ampie e gli incroci rotondi con grandiosi monumenti, così come la divisione della città in venti arrondissement e l’apertura alla navigazione commerciale di alcuni canali, tra cui il più importante il canale Saint Martin nel X arrondissement che verrà da lì rinominato Entrepot.

settore economico che si poggia su infrastrutture specifiche, che ha impatti sullo spazio e costruisce specifiche relazioni con esso, fa parte a pieno titolo della logica logistica globale (Jin 2017; Chicchi 2024). Per questo, la dimensione infrastrutturale dell'ingiustizia e della violenza spaziale che questa crea (Anand 2017; Rodger, O'Neill 2012; Cowen 2020; Kallianos *et al.* 2022) non può essere elusa.

Oggi, per altro, le infrastrutture materiali che sostengono i flussi turistici sono profondamente *entangled* con quelle digitali, creando ecosistemi infrastrutturali complessi nei quali si assiste a una contemporanea “piattaformizzazione” delle infrastrutture, che ricorrono a strategie operative sempre più basate sulle piattaforme digitali (private) che ne aumentano l’efficienza (geolocalizzazione, *internet of things*, software di simulazione dei flussi, *Building information modeling*, sistemi di sorveglianza, app di acquisto, solo per fare alcuni esempi) e a una infrastrutturazione delle piattaforme che, proprio in virtù della loro efficienza, diventano elementi sempre più indispensabili a sostenere l’azione sullo spazio urbano e attraverso di esso (Plantin *et al.* 2018). Questo “groviglio di flussi e reti” (Amin, Thrift 2002, p. 78), che Ignacio Farias, Thomas Bender (2009) e Colin MacFarlane (2011) definiscono *assemblaggi urbani*, è particolarmente calzante per mettere in evidenza la natura al contempo estremamente locale e grandiosamente globale delle infrastrutture e degli spazi che esse vanno a costituire.

Il termine *assemblaggio* viene mutuato dagli autori dal concetto di *agencement* che Gilles Deleuze e Felix Guattari introdussero in *Millepiani* per definire la capacità delle componenti umane e non umane (intendendo con questo sia gli elementi materiali che quelli simbolici e discorsivi) di costituire composizioni socio-spaziali eterogenee e *filogenetiche* sempre soggette al cambiamento (2010, p. 477). A tal proposito va per altro evidenziato come, nelle traduzioni italiane, il termine *agencement* sia spesso tradotto come *concatenamento*, rendendo terribilmente difficile per la critica italiana situarsi entro un dibattito internazionale che fa risalire l’idea di *assemblaggio* a una genesi più articolata dell’*Actor-Network Theory* di Bruno Latour (2007) che ne è un’emanazione.

Dal punto di vista antropologico, comunque, questo si traduce in una radicale trasformazione dello spazio di vita delle persone non scevro da violenza e da ingiustizie territoriali, così come di usi e contro-usi imprevisti che fanno parte di uno stesso assemblaggio urbano e che non potrebbero essere compresi se non *in relazione*.

Così, Exarchia non è solo travolta dalle trasformazioni che la attraversano, ma concorre a *metterle in forma* attraverso un *assemblaggio* di azioni e contro-azioni, di discorsi, di burocrazie, di memorie e valori, non sempre coerenti, che si intrecciano con l’infrastruttura e con la sua intenzionalità.



Biopolitica infrastrutturale

La scelta di guardare a questi processi spazializzandoli nel quartiere di Exarchia ad Atene non è casuale. Il contenimento della particolare *legacy* storico-politica del quartiere – ipostatizzata in immaginario turistico internazionale e messa a rischio dalle trasformazioni socio-spaziali che lo investono – è infatti agito in maniera determinante attraverso la costruzione della stazione “Exarchia” della nuova linea 4 della metropolitana, nell'unica e simbolica piazza del quartiere laddove, similmente al caso della Parigi haussmanniana, uno degli obiettivi è la riconfigurazione del quartiere in *spazio di flussi* o *spazio logistico*.

Nei mesi della mia ricerca sul campo, infatti, e in un periodo nel quale gran parte della pianificazione delle città europee si svolge all'insegna delle consultazioni pubbliche e dei processi partecipativi, reali o retorici che siano (Tozzi 2023; Bolzoni, Semi 2023; Semi 2022), mi è parso di cogliere una carenza di questo genere di percorsi per quanto riguarda l'implementazione di progetti infrastrutturali per la mobilità urbana che, pure, non mancano (Atene, Madrid, Bruxelles e Roma sono solo alcuni esempi). Questo, senza dubbio, è frutto di una concezione delle infrastrutture e delle loro funzioni come qualcosa di prettamente tecnico, “non politico” e, prevalentemente, appannaggio dello Stato. Spesso guardate come il mero strumento attraverso cui un'azione o una progettualità sociale si danno, le infrastrutture rimangono *invisibili*, anche quando la loro materialità sembra difficilmente eludibile. Così, ad esempio, nel famoso libro di Marc Augé che si svolge nella metropolitana di Parigi (1986), l'autore dipinge magistralmente le vite, le storie, le mode, gli stili dei passeggeri, ma la metropolitana *non si vede*.

Queste tre caratteristiche, la *tecnicità*, la *non politicità* e l'*invisibilità* delle infrastrutture, le rendono in qualche modo *opaque* e, in effetti, quello dell'*opacità* delle infrastrutture è l'ennesimo paradosso degli oggetti a cui stiamo guardando. Come afferma Susan Leigh Star nei suoi studi sulle infrastrutture informatiche, siamo soliti dare al concetto di *opacità* un significato diametralmente opposto a quello attribuitogli dai programmati (Star 2002). Nel linguaggio delle scienze sociali, *opaco* è qualcosa che sfugge, che non si lascia catturare, ma, se riportato nell'ambito delle infrastrutture informatiche (ma si potrebbe dire delle infrastrutture *tout court*), l'*opacità* è relativa alla qualità dell'essere *visible*, del non essere, nei fatti, *trasparente*.

Un'infrastruttura opaca, in questi termini, è una infrastruttura che si vede, che si mostra. E, in effetti, meno le infrastrutture si vedono, meglio sostengono e rendono fluida l'azione per cui sono costruite. Cosa succede, infatti, quando una strada è dissestata, quando un ponte non manutenuto crolla o quando azioni di sabotaggio interrompono la corsa dei treni, come è recentemente successo

alla vigilia dell'inaugurazione dei giochi olimpici di Parigi? Non è forse lì che l'infrastruttura diventa *visibile*? Ecco, quindi, che con l'opacità dell'infrastruttura emerge anche la sua politicità. “Le qualità, normalmente invisibili, delle infrastrutture funzionanti diventano visibili quando queste si rompono” (Star 1999, p. 382, trad. dell'autrice). Tuttavia, come sottolinea lo studioso britannico Michael Truscello, il regime di visibilità o invisibilità dipende in gran parte anche da chi è coinvolto nell'atto di vedere l'infrastruttura (Truscello 2020, p. 35). Infatti, scrive Brian Larkin, “L'invisibilità è certamente una caratteristica dell'infrastruttura, ma è solo una all'estremità di una gamma di visibilità che va dal non visto allo spettacolo grandioso attraverso tutto quello che sta in mezzo” (Larkin 2013, p. 336). E il cantiere della stazione “Exarchia” della futura linea 4 è tutt'altro che invisibile, pur non essendo *rotto*: per l'esattezza, pur non essendo (ancora) un'infrastruttura operativa.

È pur vero però che il momento della *rottura* spesso rivela chiaramente *quando* l'infrastruttura diventa violenta, per chi, in che situazione e perché (Rodger, O'Neill 2012, p. 402). Tutti gli autori, infatti, che si sono occupati di come le infrastrutture vengono (o non vengono) implementate, le retoriche che le accompagnano, a che scopi e soprattutto come funzionino e come vengono utilizzate, ri-significate o compensate mettono in evidenza come il concetto di “rottura” (*breakdown*), di “deterioramento” (*decay*), di “interruzione” (*interruption*), di “disordine” (*disorder*) e di “scomparsa” (*dys-appearace*) dell'infrastruttura siano centrali nella comprensione delle relazioni formali, informali e di potere nelle quali essa è coinvolta e che produce e riproduce (Graham, Marvin 2001; Graham 2010; Gupta 2021; Silver 2016; 2021; Niewöhner 2015; Kallianos 2018; Lawhon *et al.* 2018).

Per capire questo passaggio, vale la pena riportare, a titolo di esempio, una particolare circostanza, avvenuta il 18 marzo 2024, durante la seduta della Commissione Europea di Bruxelles quando sono state presentate due petizioni, entrambe introdotte da *petitioner* greci.

La prima riguardava il disastro ferroviario di Tempi, in Tessaglia.

Il 28 febbraio 2023 alle 23.21, vicino al paesino di Tempi, un treno intercity che viaggiava in direzione di Salonicco e un treno merci che correva in direzione opposta si sono scontrati frontalmente, uccidendo cinquantasette persone. È stato uno dei disastri ferroviari più gravi della storia d'Europa. Nel 2017, le ferrovie greche sono state privatizzate come parte delle riforme imposte dalla Troika, durante i dolorosi anni della crisi economica. Solo qualche giorno prima dell'incidente, il 24 febbraio, la Confederazione Nazionale dei Ferrovieri aveva rilasciato un comunicato nel quale denunciava il grave deterioramento del sistema ferroviario e i conseguenti rischi per la sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori: nonostante una spesa di 460 milioni di euro e nove diversi con-

tratti, tutti i sistemi di segnalazione nei punti critici della linea, come nella Valle di Tempi, erano fuori servizio e mancavano (e tuttora mancano) i telecomandi indispensabili agli scambiatori e al funzionamento ordinario delle linee, obbligando il personale a comunicare attraverso i propri telefoni cellulari e attivare tutto manualmente. In seguito al disastro e alla comunicazione dello stato in cui versavano le infrastrutture ferroviarie, alcune interviste ai superstiti hanno fatto emergere la condizione di assoluta incertezza in cui il viaggio era cominciato. Alcuni passeggeri hanno dichiarato di aver sentito dalle ricetrasmittenti dei ferrovieri la frase “*pame kai opou vgei*”, “andiamo e sia quel che sia”. Se da un lato questa condizione di assoluta insicurezza prodotta materialmente e psicologicamente dalla *crisi* si è condensata nello slogan di quei giorni “*apo tyxi zou-me*”, “siamo vivi per caso”, dall’altro ha attivato da parte del governo processi di *blaming* atti a costruire l’immagine di un nemico impuro e riconoscibile da tutta la comunità, concentrando sul capostazione tutta la responsabilità del disastro e cercando di stabilire una contiguità tra il male fisico dell’evento disastroso e l’immoralità di chi l’aveva perpetrato (Douglas 1966).

Maria Karystianou, madre di una delle giovani vittime e portavoce dei parenti delle vittime e dei sopravvissuti, nei suoi cinque minuti a disposizione per illustrare la petizione, in piedi e vestita di nero per rispetto ai morti, ha portato l’attenzione della Commissione su come questa attribuzione di colpa nascondesse prevalentemente il tentativo del governo di insabbiare le indagini e respingere ogni tipo di responsabilità. Una responsabilità *politica*.

Si può dire che nel disastro di Tempi sia ravvisabile quella che Achille Mbembe definisce *necropolitica*, il potere, cioè, di decidere sulla vita e sulla morte delle persone e il diritto sovrano di esporre le persone a rischi mortali e alla morte (Mbembe 2019), qualcosa che avviene comunemente nella gestione *topdown* delle crisi. Nel suo libro *Infrastructural brutalism*, Michael Truscello (2020), ispirandosi al romanzo distopico di James Graham Ballard *L’isola di cemento*, definisce *brutalismo* quell’agglomerato al contempo estetico, politico e materiale che le infrastrutture portano con sé, contraltare negativo della loro convenzionale rappresentazione di neutrali, o addirittura avanzati strumenti di mobilità e connettività (per alcuni), e mette in luce la condizione di isolamento, depravazione, tossicità e, persino, morte a cui queste obbligano (altri). In questo senso, l’infrastruttura diventa visibile nel momento della rottura,

o perché questa spezza una semiotica che la maggior parte delle persone trova comprensibile (la modernità capitalista, il mito del progresso e altre convinzioni ideologiche che rendono invisibile il portato necropolitico [...]), o perché la rottura è una interruzione periodica che rende possibile la costruzione del discorso dominante (Truscello 2020, p. 37; Kallianos 2018).

D'altra parte, infatti, come evidenziano Yannis Kallianos, Alex Dunlap e Dimitris Dalakoglou, spesso la *nocività infrastrutturale* e i suoi effetti sono integrati nel sistema di funzionamento dell'infrastruttura stessa (Kallianos *et al.* 2022). Il disastro di Tempi ha segnato un punto di non ritorno nel modo in cui, in Grecia, si percepiscono le infrastrutture, perché ha reso evidenti e “materiali” i nessi profondi tra la loro gestione e funzionamento, invischiati come sono in scale di potere estremamente varie, e la *nuda vita* (Agamben, 1995), come mostra lo slogan “*apo tyxi zoume*”. Proprio questo slogan è stato evocato dai membri dell’assemblea che si oppone alla costruzione della metropolitana nella piazza di Exarchia quando, il 13 maggio 2024, è cominciato l'allargamento del cantiere della metropolitana all'intero perimetro della piazza che, come vedremo, rappresenta anche un rischio per l'incolumità degli abitanti. Com'è chiaro, però, la *nocività infrastrutturale* che questi ravvedono nel progetto della stazione e nel suo assemblaggio urbano non è solo relativa alla sicurezza del suo cantiere, sebbene essa rappresenti un punto fortemente critico. Come scrive Abdou-Maliq Simone, infatti:

Qui, l'intimità sociale della vita collettiva – tutti i sistemi di supporto del quartiere, gli spazi protetti e le strade degli incontri imprevisti – è sotto attacco, attraverso un'intenzionale strategia che fomenta la frammentazione e la diffidenza. Qui, si sta smantellando un'infrastruttura e il linguaggio operativo diventa lo svuotamento, la rottura, il crollo e la frattura (Simone 2021, pp. 1344-45).

Ecco *quale* infrastruttura si rompe: quei legami sociali spazializzati che costituiscono l'intricato, ma familiare, groviglio che è la vita del loro quartiere: la *communitas* (Esposito 1998) di Exarchia.

Exarchia

Quando il quartiere di Exarchia ha cominciato a essere formalmente abitato, alla fine del XIX secolo, era ancora l'estrema periferia di Atene. Qui, studenti, professori, ma anche tipografi e botteghe che rappresentavano l'indotto del nuovo Politecnico, da poco rilocato in zona, sono stati la caratteristica produttiva e sociale fino al recente *boom* turistico. Prima, Exarchia era l'area circostante una cava di marmo sul colle Aghesimos (poi rinominato collina di Strefi) di proprietà della famiglia Strefis, che l'aveva piantumata e donata al Comune come area verde.

La famosa eredità politica di questo luogo, quindi, è data anche da contingenze storiche, essendo questo un quartiere da sempre attraversato e popolato dalle

avanguardie culturali e intellettuali della città e dagli ambienti studenteschi: è stato infatti un avamposto partigiano durante la Seconda Guerra Mondiale, un luogo dove intellettuali e giovani hanno cospirato contro la giunta militare del 1967-1974, dando vita al Movimento del '73 e portando all'occupazione del Politecnico, che ha spianato la strada alla liberazione dai colonnelli, nel 1974. Dopo la giunta, il quartiere, e soprattutto la sua piazza, si è popolato di coloro che, disillusi dalle prospettive politiche del post-dittatura, volevano rimanere intorno a quello che era stato il simbolo e il momento di un possibile cambiamento sociale, ovvero il Politecnico.

Esiste molta letteratura e un vivo e appassionato ricordo degli abitanti sui cosiddetti *Santi di Exarchia*, poeti e poetesse, artisti e intellettuali che popolavano il quartiere sul finire degli anni '70 e poi negli anni '80 e '90 (es. Christakis 2008). Erano, come moltissimi della loro generazione, "stranieri" a quel luogo, "migranti" da altrove, da altri quartieri o paesi dell'Attica o della Grecia e avevano scelto di stare lì, di diventare *exarchiotes*. Passavano le loro giornate sui cordoli e sulle panchine della piazza, parlando di musica e politica.

È così che Exarchia ha coltivato il suo appeal controculturale e, soprattutto, è diventata uno spazio di pratiche spazializzate di mutuo aiuto, non solo durante gli anni della *crisi*, ma ben prima, attraverso le reti informali degli *exarchiotes* e di chi *itan sto polytechnieio*, "era al Politecnico", aveva cioè partecipato alla lotta di liberazione contro i colonnelli.³ Durante gli anni della *crisi*, poi, questa *continuità di pratiche di cura* si è dispiegata nella *riproduzione*, *riparazione* e *riarticolazione* del quotidiano, del collettivo ed essenzialmente del politico, al di fuori del (nei fatti, in conflitto con) lo Stato e le sue istituzioni (Bonanno, Della Puppa 2023). La sua unica piazza incarna quello che Henri Lefebvre ne *La produzione dello spazio* definisce *spazio rappresentativo* (1974; trad. ing. 1991). Lefebvre, riconoscendo e spiegando la coesistenza della sua famosa triade spaziale (*spazio percepito* – *spazio concepito* – *spazio vissuto*), identifica nello *spazio rappresentativo* il terzo polo di questa tripartizione, definendolo come insubordinato alle regole della coerenza e dell'omogeneità; evocativo di immaginari ed elementi simbolici e avente la sua origine nella *storia*, intesa nella sua forza al contempo collettiva e individuale (ivi, p. 41). I ricordi e le pratiche che hanno la forza di riconnettere emotivamente le persone alla materialità dei loro spazi di vita sono, in questo senso, dei veri e propri elementi spaziali, non slegati ma *imbricati* in quegli elementi dello spazio costruito (*le rappresentazioni dello spazio*) che pertengono alla sfera della pianificazione e del design urbano *topdown*. Il riconoscimento e l'auto-riconoscimento del quartiere, infatti, passa soprattutto

³ Dall'intervista con T. Z., 20/11/2013.

tutto attraverso questo substrato *vissuto*, più che meramente immateriale, che connette lo spazio fisico all’investimento personale, collettivo ed emozionale che le persone vi imprimono.

Nella storia recente, l’eredità di questo luogo, attraverso un processo di ipostatizzazione della consistenza simbolica e relazionale di cui abbiamo ora parlato, è stata coinvolta nella costruzione di un *mito* che ha solo una relativa corrispondenza con la realtà, quello della “fortezza anarchica”, che si è diffuso e affermato in brochure turistiche e blog di viaggio.

Tre sono stati i momenti chiave che hanno contribuito a questo: le rivolte del 2008 in seguito all’omicidio del quattordicenne Alexandros Grigoropoulos da parte di un poliziotto nelle strade del quartiere, che hanno poi esercitato il loro fascino per tutti gli anni della *crisi*; le diffuse iniziative dal basso che durante gli anni della *crisi* hanno permesso agli abitanti del quartiere (così come di altri in città) di fare i conti con una quotidianità difficile; infine, la “*crisi*” migratoria del 2015, durante la quale il quartiere ha partecipato attivamente all’assistenza e all’accoglienza autogestita dei rifugiati con occupazioni e iniziative di solidarietà.

La piazza di Exarchia ha rappresentato, nel corso della storia del quartiere, contemporaneamente uno spazio di comunità e di aggregazione e uno spazio di conflitto nelle sue varie forme: da quello aperto contro la polizia, dove la “*messaggio in scena*” (Goffman 1969) dello scontro ha la piazza come suo fulcro e dove si assiste a una partecipazione corale, non solo di coloro che fisicamente si scontrano ma anche degli abitanti che convergono in piazza per *esserci*; a quello interno, dove usi e attraversamenti diversi dello spazio confliggono e si negano a vicenda. Così, ad esempio, lo spaccio e il consumo di droghe, sin dal primo post-dittatura, sono usati per indurre le trasformazioni urbane e per allontanare i riottosi dalla piazza.⁴

Oggi, attraverso un processo di *spettacolarizzazione* (Debord 1967)⁵ della complessità e della stratificazione sociale del quartiere, soprattutto attraverso la stampa *free press*, i molti blog di viaggi e gli articoli della stampa internazionale, il mito della “roccaforte anarchica” si è consolidato e le visite guidate promettono un attraversamento “sicuro” di questo luogo. Exarchia, con maggiore intensità dopo la Pandemia da Covid-19, ma a partire da quei tre momenti fondamentali, si sta trasformando da luogo di *legacy* spazializzata (*to xorio* “il villaggio”, come lo chiamano gli abitanti), in un luogo di interesse turistico, portando inevitabilmente a un massiccio *displacement* degli abitanti e a una va-

⁴ Dalle interviste con T.Z., 20/11/2013 e Y.F., 30/01/2013.

⁵ Intendo la differenza tra “*messaggio in scena*” e “*spettacolarizzazione*” a partire da chi è il soggetto che la compie: nel primo caso è un’azione endogena, nel secondo caso esogena.



sta sostituzione dell'infrastruttura sociale e fisica di cura che esisteva in precedenza con flussi di nuovi immaginari, soprattutto estetici e di consumo, legati all'architettura modernista del quartiere e all'*allure* underground.

Nello spazio locale le infrastrutture turistiche si assemblano con altre infrastrutture non direttamente collegate al turismo che gli sono funzionali. Se gli obiettivi sono di natura prettamente economica – come la letteratura sulla gentrificazione delle città, specie occidentali, evidenzia – attraversare le strade del quartiere di Exarchia rende palpabile come questa spiegazione non sia sufficiente.

Come abbiamo visto, al di là del momento di rottura, anche *la capacità agentiva del non-umano* è, infatti, in grado di rivelare come i substrati materiali delle infrastrutture siano sia dispositivi di *governamentalità* (Kallianos 2018) che terreni di una messa in discussione delle strutture di potere dominanti (Stamato-poulou-Robbins 2014, p. 477). In questo senso:

La pianificazione e le proteste possono essere intese come elementi dei 'mondi sociali, delle istituzioni e dei ruoli contenuti nelle macchine' – o nelle macchine in potenza – attorno ai quali si concentrano le controversie infrastrutturali. [...] La protesta, in altre parole, è parte dell'infrastruttura come un assemblaggio, anche prima che l'assemblaggio si sia stabilmente conformato in un'infrastruttura (Callon, Law 1988).

Si rivela così la natura processuale, *in the making*, delle infrastrutture, che viene conformata, significata dalle interazioni delle persone ancor prima dell'operabilità e, talvolta, persino prima della costruzione dell'infrastruttura.

Subito dopo l'intervento di Maria Karystirianou alla Commissione Europea, infatti, un'altra petizione dalla Grecia, firmata da 90 abitanti di Exarchia, è stata presentata lo stesso giorno, per essere discussa: riguardava il caso della piazza e del cantiere della stazione della metropolitana. La portavoce dei firmatari, in piedi e vestita di nero come la precedente e dopo aver espresso la sua solidarietà alle famiglie e ai sopravvissuti del disastro di Tempi, ha riportato l'attenzione dell'aula sulla richiesta di maggior sicurezza e giustizia che accomuna le due istanze: "Tutti qua chiediamo sicurezza e giustizia".⁶ La petizione chiedeva alla Commissione Europea di vigilare sul processo della costruzione della stazione

avvenuto senza consultazione né informazione ai cittadini, né che ci siano stati studi di impatto ambientale o idrogeologico, né che siano stati identificati luoghi di concentramento alternativi alla piazza in caso di incendio per gli alunni e gli studenti

⁶ Dalla trascrizione dell'intervento: <https://webcast.ec.europa.eu/> (consultato l'11/07/2024).



delle scuole del quartiere o prese in considerazione proposte alternative sul luogo di costruzione, anche se questa stazione sembra essere l'unica ad Atene a essere costruita in una piazza dalle dimensioni esigue, tanto che l'intera superficie è appena sufficiente per il cantiere.⁷

Sulla base di queste considerazioni, venivano enunciate all'aula l'incongruenza del cantiere con le normative europee in materia di diritto all'ambiente (art. 191) – dato lo scempio ambientale dovuto al taglio di tutti i 74 alberi della piazza – e diritti personali, per quanto riguarda l'integrità psico-fisica delle persone (art. 3) in una condizione di militarizzazione totale dell'area, dovuta alla sorveglianza continua del cantiere da parte della polizia antisommossa. In greco, con voce pacata e un po' teatrale, a nome degli abitanti e delle varie assemblee di quartiere (riunite a seguire la seduta da remoto, dalla sede dell'*Iniziativa degli abitanti di Exarchia*, un piccolo spazio in affitto in via Kallidromiou, dove ogni sabato si svolge il mercato ortofrutticolo più visitato dai turisti, fotografato e ormai più costoso della città) la relatrice ha esposto il suo discorso, preparato insieme agli altri membri dell'assemblea che si oppone alla costruzione della stazione della metropolitana.

Oggi parliamo della piazza del nostro quartiere. Per quale motivo merita di essere salvata? Il motivo è che c'è una vera e propria identità di questa piazza che esiste ormai dal secolo scorso [...] questa piazza era anche il punto di ritrovo per tutte le manifestazioni contro la dittatura dei colonnelli, è un luogo di lotta contro il fascismo. È un luogo dove si esprime la solidarietà dei cittadini ed è questo che caratterizza il nostro quartiere, non certo la visione proposta dal nostro governo. Ci chiediamo: tutto questo si perderà solo perdendo questa piazza? Ebbene questa piazza significa spazio, significa luogo di ritrovo e di incontro di persone per costruire insieme identità culturale. Significa democrazia. Che la piazza di Exarchia venga trasformata in un luogo di transito dei passeggeri significa abolire il diritto della comunità di ritrovarsi insieme riflettendo e immaginando insieme il proprio futuro.⁸

All'alba del 9 agosto 2022, un gruppo di operai, scortati dalla polizia antisommossa, ha recintato la piazza di Exarchia, il cuore della sua *legacy* spazializzata, identificata come il luogo designato per la stazione "Exarchia" della futura linea 4 della metropolitana. La metropolitana di nuova generazione, completamente automatizzata, secondo gli studi di flusso avrà una capacità di 340.000 passeggeri al giorno. Studi, inoltre, stimano un aumento nel valore degli immobili

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*



nelle vicinanze delle stazioni di almeno il 9% (Lopez-Morales *et al.* 2023) e, nel caso di Exarchia, i prezzi degli affitti sono già aumentati, tra il 2017 e il 2024, di circa 130% (Remax 2017, 2024).

Nel frattempo, durante la mia permanenza sul campo, nonostante le proteste degli abitanti costituiti in assemblea e l'essere in sospeso il parere della Corte Suprema, tutti i 74 alberi di piazza Exarchia sono stati tagliati e le recinzioni sono state estese lungo tutto il perimetro della piazza, rendendola un luogo inaccessibile, rumoroso, polveroso e assolutamente ostile alle temperature estive.⁹ Inoltre, la polizia antisommossa, situata ai tre vertici della piazza triangolare, è di pattuglia notte e giorno. Minacciosamente presente durante qualsiasi raduno si svolga, spesso ferma e controlla anche singoli cittadini e diverse situazioni di tensione si sono infatti verificate nel corso dei miei mesi sul campo.

La paradossale immobilità a cui questo cantiere – un cantiere della *mobilità urbana* – costringe un luogo di vita ricco di contraddizioni stride con la *vita* che è stata espulsa dalla grande area recintata, ma che si è spostata al suo margine. L'altissimo jersey metallico sormontato da filo spinato, infatti, è stato riempito di striscioni non solo contro l'opera che lì sorgerà, ma è letteralmente usato da supporto per messaggi riguardanti altri contesti: una grande bandiera della Palestina, un ricordo per un abitante morto recentemente, un lungo murales dipinto dai bambini durante una festa di quartiere, cartelli contro la turistificazione, chiamate a cortei e scioperi. Ancora, l'inattraversabilità del cantiere è sfidata dalla prossimità dei palazzi, dai quali talvolta volano “inavvertitamente” uova e altri residui organici e dai quali gli abitanti possono monitorare lo stato di avanzamento dei lavori e contribuire alla comunicazione di ciò che avviene dentro il cantiere. È la stessa materialità dell'infrastruttura che, nella sua polisemia, concretizza quella “strana, sbilanciata, instabile e generativa connessione tra differenze” (Tsing 2004, p. 4) che Anna Tsing definisce *frizione*.

La piazza, ridotta a un incrocio di due strade e un passaggio pedonale di meno di un metro e mezzo, seppure cristallizzata nella sua vuotezza, non è meno vissuta: non solo le battaglie contro la stazione della metropolitana nelle loro molteplici forme (nelle sedi legali e per la strada) la costituiscono come un luogo che è ancora *vivo* ma pure i racconti e i ricordi degli abitanti fanno da contrastare alla spettralità alla quale invece sembra condannata.

AbdouMaliq Simone, ha definito *people as infrastructure* (2004) la “congiuntura” che mira a trarre il massimo risultato da elementi esigui, generando composizioni sociali determinate da necessità e capacità molteplici (Simone 2004, p.

⁹ urly.it/310q9p (consultato il 29/08/2024).

411). Questo è uno dei tratti caratteristici di come il quartiere abbia fatto fronte alle “crisi” che l’hanno attraversato e si ritrova nei piccoli atti di sabotaggio e sovversione del cantiere e nei legami inediti che questa battaglia sta costruendo. La pratica di appendere striscioni sulle recinzioni del cantiere che, nella sua innocuità, è diventata oggi oggetto di divieto, con interventi armati e fermi da parte della polizia, mostra inoltre l’importanza della piazza come luogo di riferimento e riconoscimento. In ciò emerge anche il differente regime di visibilità che questo cantiere costruisce: se per gli abitanti, infatti, la piazza transennata, interdetta, continua a essere la *loro* piazza, per molti turisti che ho potuto osservare avvicinarsi, l’enorme recinzione costituisce un impedimento *naturale*, un ostacolo impossibile da aggirare: “How do I get there?”, ha chiesto una turista americana al *kafeneio* della piazza, indicando su google maps il lato opposto del cantiere.

Perché questa piccola piazza, l’unica in un quartiere densamente popolato nel centro di una metropoli da quattro milioni di abitanti, è stata scelta per diventare una fermata della metropolitana e, in attesa di ciò, uno spazio brullo e inattraversabile per tutto il tempo del suo cantiere?

Durante la mia etnografia, la risposta è stata in modo imprevisto unanime e trasversale a tutti i miei interlocutori (architetti, progettisti, abitanti, avvocati): è stata una scelta *politica*. La piazza di Exarchia, con il suo portato *rappresentativo*, doveva essere riconfigurata in uno spazio controllato e i flussi (turistici, ma non solo) sono uno strumento di questo controllo.

La politicità, l’abbiamo visto, è uno degli aspetti più importanti e trascurati della logistica e delle sue infrastrutture, tuttavia, la questione della politicità delle infrastrutture può essere guardata da almeno due prospettive. Da un lato, infatti, come disciplina prettamente, tecnica la logistica risponde agli imperativi dell’efficienza e della velocità; la politicità delle sue infrastrutture, quindi, risiede nell’*indifferenza* della competitività capitalistica. D’altra parte, però, la logistica è più di un imperativo economico. Può essere anche lo strumento attraverso il quale viene perpetrata la *scelta* di trasformare un luogo simbolico, di vita e di pratica, in un luogo di transito.

Nel suo corso al College de France dell’anno 1978-79 dal titolo *Nascita della Biopolitica*, Michel Foucaut identificava la *biopolitica* come l’ambito di azione delle pratiche di potere sui corpi. In questo senso, il *biopotere*, di fatto quella rete di poteri che agisce nell’ambito della vita e che è la forza motrice della biopolitica, non è solo configurabile con la gestione del corpo umano nelle sue funzioni vitali, che sarà il fulcro centrale di tutta l’opera sulla *Storia della Sessualità*, ma si presenta, contemporaneamente, anche come gestione dei corpi per perseguire fini economici (Foucault 1979). Da questo punto di vista, le infrastrutture, come dimostra il caso della metropolitana a Exarchia,



possono essere intese come veri e propri dispositivi biopolitici che tengono insieme il livello del biopotere economico e quello del controllo, riconnettendo la dimensione globale a quella locale.

Il grande numero di capitali, interessi e soggetti (la Comunità e la Banca Centrale Europee, le aziende internazionali, la manodopera, sino ai residenti che protestano e i futuri passeggeri) coinvolti nella costruzione e nel funzionamento di un'infrastruttura della mobilità urbana come la metropolitana di Atene, infatti, configurano nello spazio un *assemblaggio* sempre particolare, che Stephen Collier e Aihwa Ong definiscono *technological zones*, dove “ambiti remoti vengono messi in strettissima relazione” (Collier, Ong 2005, p. 11). Come evidenziava anche Anna Tsing, infatti, il mondo contemporaneo e le sue mobilità sono sempre imbricati (*entangled*) in processi che sono al contempo locali e globali, in modi che rendono la distinzione di queste categorie estremamente complessa (2004). Attraverso il sistema degli standard internazionali (ISO), ma anche attraverso gli immaginari e le narrative che evocano la possibilità di un attraversamento *frictionless* dello spazio, le infrastrutture, al contempo immobili e *per la mobilità*, concorrono a questo processo (Easterling 2014). L'*ipermobilità*, infatti, si dà attraverso una circolazione puntiforme, fatta di una spazialità infrastrutturata che la consente (Cowen 2014), imbricandosi profondamente nella località delle pratiche urbane (Sassen 2002). Questi *assemblaggi globali*, di poteri, spazi, standard, pratiche, retoriche e infrastrutture, dove i sistemi di oppressione del capitalismo industriale godono di un supporto *semio-materiale* (Truscello 2020, p. 13), diventano così “dominii in cui sono problematizzati o comunque in gioco le forme e i valori dell'esistenza individuale e collettiva” (Collier, Ong 2005, p. 4) e sono per questo luoghi di conflitto.

Se infatti il “mito di Exarchia” è stato funzionale alla rappresentazione spazializzata della nemesi dello Stato greco, questo processo ha anche permesso una reificazione del dinamismo sociale del quartiere e della sua capacità di attivarsi nelle infrastrutture di cura per far fronte alle crisi urbane con l'autogestione, circoscrivendo il dissenso in uno spazio fisico e definito. Contestualmente, il cantiere della stazione della metropolitana si configura come un esercizio di (bio)potere, in quanto rappresenta l'infrastruttura, il costrutto materiale, che agevola la trasformazione dello spazio comunitario, per il momento bloccato e interdittivo, in uno spazio logistico attraverso l'imposizione di un nuovo, futuro flusso metropolitano.

Meglio detto: l'*intenzionalità* dell'infrastruttura sta nell'immobilizzare il dinamismo sociale e il suo potere riproduttivo, trasformandoli per mobilizzare *nuovi* flussi di persone, ma anche di denaro e di merci. Al contempo, però, il modo in cui gli abitanti interagiscono con l'infrastruttura e protestano interviene in questa intenzionalità obbligandola a modificarsi.

Conclusioni

Il caso di Exarchia può sembrare insignificante, soprattutto se lo confrontiamo con l'immane tragedia di Tempi o con l'analisi su larga scala dei corridoi logistici globali, ma è anche utile per evidenziare alcuni punti importanti sul funzionamento dei flussi globali e delle logiche logistiche nella bio/necro-politica delle infrastrutture. Ci aiuta infatti a capire che l'ingiustizia e la violenza infrastrutturale sono localizzate lungo l'intera catena di circolazione globale e ciò significa che i modelli logistici globali di mobilità sono messi in atto all'interno delle città e attraverso le infrastrutture urbane, rendendo la circolazione “un elemento della produzione piuttosto che un semplice servizio che segue la produzione” (Cowen 2014, p. 2). Ci invita anche a riflettere su come la dimensione intima della pratica quotidiana e la specificità locale diano forma alle infrastrutture e abbiano una capacità rizomatica di interagire con esse.

In questo senso, la concettualizzazione di Anna Tsing di *frizione* (2004) evidenzia come le dinamiche globali non abbiano semplicemente un impatto sullo spazio locale ma come la collisione di queste due dimensioni produca forze impreviste, lasciando tracce indelebili su entrambe e aggiustandone e alterandone le traiettorie.

Se è vero che le pratiche spazializzate di Exarchia sono stravolte e distorte dalle logiche del turismo e dal cantiere della metropolitana, questi ultimi si caratterizzano anche per gli “inceppi” che trovano davanti a sé: le proteste, i piccoli atti di sabotaggio quotidiani, le lotte degli abitanti per opporsi alla trasformazione del loro luogo di vita in un luogo di transito, in questo senso, conformano l'infrastruttura in modi imprevedibili e sempre specifici.

Bibliografia

- Agamben, G.
1995 *Homo Sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Einaudi, Torino.
- Addie, J.P.D.
2024 *Getting to Work on Time: The Temporalities of Urban Infrastructure*, in O. Coutard, D., Florentin (eds.), *Handbook of Infrastructures and Cities*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, pp. 431-450.
- Adey, P., Bissell, D.
2010 Mobilities, Meetings, and Futures: An Interview with John Urry, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28 (1), pp. 1-16. DOI: <https://doi.org/10.1068/d3709>.



- Amin, A., Thrift, N.
2002 *Cities: Reimagining the Urban*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Anand, N.
2017 *Hydraulic City: Water and the Infrastructures of Citizenship in Mumbai*, Duke University Press, Durham.
- Appadurai, A.
1986 *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Augé, M.
1986 *Un Ethnologue dans le Métro*, Hachette, Paris.
2007 *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, Payot & Rivages, Paris.
- Balabanidis, D., Maloutas, T., Papatzani, E., Pettas, D.
2019 Informal Urban Regeneration as a Way Out of the Crisis? Airbnb in Athens and its Effects on Space and Society. *Urban Research & Practice*, 14 (3), pp. 223-242. DOI: <https://doi.org/10.1080/17535069.2019.1600009>.
- Berlant, L.
2016 The Commons: Infrastructures for Troubling Times. *Environment and Planning D: Society and Space*, 34(3), pp. 393-419. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263775816645989>.
- Bennett, J.
2010 *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*, Duke University Press, Durham.
- Bolzoni, M., Semi, G.
2023 Adaptive Urbanism in Ordinary Cities: Gentrification and Temporalities in Turin (1993-2021). *Cities*, 134. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104144>.
- Bonanno, A., Della Puppa, A.G.
2023 Una controistoria di Atene: frammenti di spazialità, collettivizzazione e politiche della cura, Roots-Routes.org.
- Bowker, G.C.,
2015 Temporalities. *Fieldsights*, 24 Settembre 2015. <https://culanth.org/fieldsights/temporality> (consultato il 29/08/2024).
- Boyle, P., Haggerty, K.
2011 Civil Cities and Urban Governance: Regulating Disorder for the Vancouver Winter Olympics. *Urban Studies*, 48(15), pp. 3185-320. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098011422391>.
- Castells, M.
1996 *The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers, Oxford.

- Chicchi, F.
- 2024 *Turismo come logistica delle Relazioni*, intotheblackbox.com.
- Christakis, L.
- 2008 Τα Εξάρχεια δεν υπάρχουν στην ιστορία, στο χάρτη, στη ζωή, Τυφλόμυγα, Αθηνα.
- Collier, S.J., Ong, A.
- 2003 Oikos/Anthropos: Rationality, Technology, Infrastructure. *Current Anthropology*, 44 (3), pp. 421-426. DOI: 10.1086/374902.
- 2005 *Technology, Politics, and Ethics as Anthropological Problems*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Cowen, D.
- 2014 *The Deadly Life of Logistics: Mapping the Global Supply Chain*, The MIT Press, Cambridge.
- Dalakoglou, D.
- 2017 *The Road: An Ethnography of (Im)mobility, Space, and Cross-border Infrastructures in the Balkans*, Manchester University Press, Manchester.
- Debord, G.
- 1967 *La Société du Spectacle*, Buchet-Chastel, Paris.
- Deleuze, G., Guattari, F.
- 1980 *Mille plateaux: Capitalisme et schizophrénie*, 2, Éditions de Minuit, Parigi.
- Douglas, M.
- 1966 *Purity and Danger: An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo*, Routledge, Londra.
- Dunlap, A.
- 2019 Wind, Coal, and Copper: The Politics of Land Grabbing, Counterinsurgency, and the Social Engineering of Extraction. *Globalizations*, 17 (4), pp. 661-682. DOI: <https://doi.org/10.1080/14747731.2019.1682789>.
- Easterling, K.
- 2014 *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Design*, The MIT Press, Cambridge.
- Espósito, R.
- 1998 *Communitas. Origine e destino della comunità*, Einaudi, Torino.
- Eteron
- 2022 Ερευνα ενοικία στα ύψη: Ο λόγος στις ενοικιάστριες και στους ενοικιαστές, eteron.org.
- Farias, I., Bender, B.
- 2009 *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, Routledge, Londra.



Foucault, M.

1979 *Naissance de la Biopolitique: Cours au Collège de France (1978-1979)*, Gallimard, Parigi.

Goffman, E.

1969 *The Presentation of Self in Everyday Life*, Allen Lane, Londra.

Graham, S.

2010 *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*, Routledge, Londra.

Graham, S., Marvin, S.

2001 *Splintering Urbanism*, Routledge, Londra.

Graeber, D.

2011 *Debt: The First 5000 Years*, Melville House, New York.

Grappi, G.

2018 Contro la trappola logistica: note su mobilità estetica e potere. *Zapruder*, 46, pp. 8-26.

Gupta, A.

2015 Suspension. *Fieldsights*, 24 Settembre 2015. <https://culanth.org/fieldsights/suspension> (consultato il 29/08/2024).

2018 *The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure*, in N. Anand, A., Gupta, H., Appel (eds.), *The Promise of Infrastructure*, Duke University Press, Durham.

2021 *Infrastructure as Decay and the Decay of Infrastructure*, in G., Hage (ed.), *Decay*, Duke University Press, Durham, pp. 37-46. DOI: <https://doi.org/10.1515/9781478022039>.

Harney, S., Moten, F.

2013 *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*, Duke University Press, Durham.

Harvey, P.

2015 Materials. *Fieldsights*, 24 Settembre 2015. <https://culanth.org/fieldsights/materials> (consultato il 28/08/2024).

Harvey, P., Knox, P.

2012 The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*, 7 (4), pp. 521-536. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>.

Herzfeld, M.

2002 The Absence Presence: Discourses of Crypto-Colonialism. *The South Atlantic Quarterly*, 101 (4), pp. 899-926.

Höhne, S.

2019 *An Endless Flow of Machines to Serve the City: Infrastructural Assemblages and the Quest for the Metropolis*, in D. Brantz, S., Disko, G., Wagner-Kyora (eds.), *Thick Space Ap-*



proaches to Metropolitanism, Transcript, Bielefeld, pp. 141-164. DOI: <https://doi.org/10.1515/transcript.9783839420430>.

Into the Black Box

2022 *Le frontiere del capitale: come la nuova organizzazione logistica e il potere degli algoritmi hanno cambiato il mondo*, RedPress, Bologna.

Jin, Z., Dai, K., Fu, G., Li, Y.

2017 Discussion on Tourism Logistics Based on the Separation and Combination of Tourists and Items Theory. *American Journal of Industrial and Business Management*, 7, pp. 537-547. DOI: <http://doi.org/10.4236/ajibm.2017.74039>.

Kaika, M.

2006 *City of Flows: Modernity, Nature, and the City*, Routledge, Londra.

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), pp. 758-775. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263775817740587>.

Kallianos, Y., Dunlap, A., Dalakoglou, D.

2022 Introducing Infrastructural Harm: Rethinking Moral Entanglements, Spatio-temporal Dynamics, and Resistance(s). *Globalizations*, 20 (6), pp. 829-848. DOI: <https://doi.org/10.1080/14747731.2022.2153493>.

Kosmatopoulos, N., Papailia, P., Tsimpirdou, F., Theodosiou, A., Lalaki, D.

2024 Ελληνικές Αποικιακότητες, Rosa Luxemburg Stiftung, Atene.

Larkin, B.

2013 The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, pp. 327-343. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-0 Jörg92412-155522>.

Latour, B.

1996 *Aramis, or the Love of Technology*, Harvard University Press, Cambridge, MA.

2007 *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford University Press, Oxford.

Lawhon, M., Nilsson, D., Silver, J., Ernstson, H., Lwasa, S.

2018 Thinking Through Heterogeneous Infrastructure Configurations. *Urban Studies*, 55 (4), pp. 720-732. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098017720149>.

Lefebvre, H.

1974 *La Production de l'Espace*, Anthropos, Parigi.



- Lopez-Morales, E., Sanhuesa, C., Herrera, N., Espinoza, S., Mosso, V.
2023 Land and Housing Price Increases due to Metro Effect: An Empirical Analysis of Santiago, Chile, 2008-2019. *Land Use Policy*, 132. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2023.106793>.
- MacFarlane, C.
2011 Assemblage and Critical Urbanism. *City*, 15 (2), pp. 204-224. DOI: <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.568715>.
- MacFarlane, C., Rutherford, S.
2008 Political Infrastructures: Governing and Experiencing the Fabric of the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (2), pp. 363-374. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00792.x>.
- Mann, M.
1984 The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results. *European Journal of Sociology*, 25 (2), pp. 185-213.
- Mbembe, A.
2019 *Necropolitics*, Duke University Press, Durham.
- Miller, D.
1998 *Material Culture and Mass Consumption*, Berg, Oxford.
- Nafemporikoi
2024 Τουρισμός: 32,7 εκατ. τουρίστες ήρθαν στην Ελλάδα το 2023 – Ποιοι «απογείωσαν» τα έσοδα, 21 febbraio 2024, nafemporikoi.gr.
- Niewöhner, J.
2015 *Infrastructures of Society, Anthropology of*, in J.D. Wright (ed), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, Elsevier, Londra, pp. 119-125. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.12201-9>.
- Pirina, G.
2022 *Connessioni Globali. Una ricerca sul lavoro nel capitalismo delle piattaforme*, Franco Angeli, Milano.
- Plantin, J., Lagoze, C., Edwards, P.N., Sandvig, C.
2018 Infrastructure Studies Meet Platform Studies in the Age of Google and Facebook. *New Media & Society*, 20 (1), pp. 293-310. DOI: <https://doi.org/10.1177/1461444816661553>.
- Remax,
2017 Πανελλαδική έρευνα RE/MAX Ελλάς για τις ενοικιάσεις κατοικιών για το έτος 2017, remax.gr.
2024 Πανελλαδική έρευνα RE/MAX Ελλάς για τις ενοικιάσεις κατοικιών για το έτος 2024, remax.gr.



Reuters

2024 *Greece expects record tourism revenue of 22 bln euros this year, says minister*, 10 dicembre 2024, reuters.com.

Rodger, I., O'Neill, K.

2012 Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue. *Ethnography*, 13 (4), pp. 401-412. DOI: <http://doi.org/10.1177/1466138111435738>.

Sassen, S.

2002 *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton.

Semi, G.

2022 *Breve manuale per una gentrificazione carina*, Mimesis, Milano.

Sheller, M.

2017 *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Insecurity*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Silver, J.

2016 Disrupted Infrastructures: An Urban Political Ecology of Interrupted Electricity in Accra. *Journal of Urban and Regional Studies*, 39 (5), pp. 984-1003. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12317>.

2021 Decaying Infrastructures in the Post-industrial City: An Urban Political Ecology of the US Pipeline Crisis. *Environment and Planning E: Nature and Space*, 4 (3), pp. 756-777. DOI: <https://doi.org/10.1177/2514848619890513>.

Simone, A.M.,

2004 People as Infrastructure. *Public Culture*, 16, 3, pp. 407-429.

2021 Ritornello: "People as Infrastructure". *Urban Geography*, 42, 9, pp. 1341-1348. DOI: <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1894397>.

Stamatopoulou-Robbins, S.

2014 Occupational Hazards. *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, 34 (3), pp. 476-496. DOI: <https://doi.org/10.1215/1089201X-2826049>.

Star, S.L.

1999 The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43 (3), pp. 377-391. DOI: <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.

2010 This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept. *Science, Technology, & Human Values*, 35 (5), pp. 601-617. DOI: <https://doi.org/10.1177/0162243910377624>.

Tilley, C.

1991 *Material Culture and Text: The Art of Ambiguity*, Routledge, Londra.

Tozzi, L.

2023 *L'invenzione di Milano. Culto della comunicazione e politiche urbane*, Cronopio, Napoli.



Trouillot, M.R.

2003 *Global Transformations: Anthropology and the Modern World*, Palgrave Macmillan, New York.

Truscello, M.

2020 *Infrastructural Brutalism: Art and the Necropolitics of Design*, The MIT Press, Cambridge.

Tsing, A.

2004 *Friction: An Ethnography of Global Connection*, Princeton University Press, Princeton.

Wiig, A., Silver, J.

2019 Turbulent presents, precarious futures: urbanization and the deployment of global infrastructure. *Regional Studies*, 53 (6), pp. 912-923. DOI: <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1566703>.