

Francesco Marchi*, Claudio Minca*

*Il “corpo notturno” dell’infrastruttura.
Riflessioni geografiche su colonialità e differenziale
di mobilità nel borderscape di Trieste*

Questo articolo riflette sul rapporto tra l’infrastruttura e i differenti regimi di mobilità nell’Europa contemporanea, con particolare riferimento al caso del *borderscape* di Trieste. Se in questo ultimo decennio diversi studi hanno adottato una lente infrastrutturale per analizzare distinti regimi di mobilità, resta da esplorare quali siano le relazioni tra gli stessi. Considerando la matrice coloniale della logica infrastrutturale, l’articolo propone il concetto di “corpo notturno” dell’infrastruttura per mostrare in che modo, sin dalle sue origini, la logica infrastrutturale abbia implicato forme duali e differenziate di mobilità. Se per specifici gruppi sociali le infrastrutture garantiscono determinati spazi, ritmi e condizioni di sicurezza della circolazione, altri gruppi sono costretti a muoversi attraverso il suo “corpo notturno”. Questo “corpo” rappresenta uno spazio sociale e politico segnato da violenza e rischi elevati, ma anche la condizione di possibilità, simbolica e materiale, per l’esistenza del corpo più sicuro e visibile dell’infrastruttura stessa.

Parole chiave: colonialità, infrastruttura, differenziale della mobilità, il corpo notturno dell’infrastruttura.

The “nocturnal body” of the infrastructure: Geographical reflections on coloniality and differential mobility in the Trieste borderscape. – This article reflects on the relationship between infrastructure and different mobility regimes in contemporary Europe, focusing particularly on Trieste’s borderscape. Although several studies in the last decade have adopted an infrastructural approach to analyse different mobility regimes, the relationships between them remains to be fully explored. Taking into account the colonial origin of the infrastructural logic, this article introduces the concept of the “nocturnal body” of the infrastructure, illustrating how such logic has always implied the imposition of differential forms of mobility. While infrastructures ensure safe and fast mobility for certain social groups in specific spaces, at the same time other groups are forced to move through its nocturnal body. This “body” represents a social and political space

* Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Via Guerrazzi, 20 40125 Bologna, Dipartimento di Storia Culture Civiltà, francesco.marchi23@unibo.it, claudio.minca@unibo.it.

Saggio proposto alla redazione l’8 ottobre 2025, accettato il 15 febbraio 2026.

characterised by violence and high risk, but also the material precondition for the very existence of the safer, more visible workings of the infrastructure.

Keywords: coloniality, infrastructure, differential mobilities, the nocturnal body of the infrastructure.

1. INTRODUZIONE. – Al centro del presente articolo vi è una riflessione sulle infrastrutture e il differenziale di mobilità che sta alla base del loro funzionamento e che, in alcuni casi, implica uno sdoppiamento strategico della loro spazialità. Con il termine infrastruttura non ci riferiamo semplicemente alla sua materialità e relativa dimensione spaziale, ma a un più ampio e trasversale sistema di relazioni che comprende specifiche razionalità e forme di sapere, legislazioni, apparati burocratici e sistemi tecnologici, attori e fattori socio-materiali che corrispondono a specifici regimi di mobilità e, di conseguenza, di riproduzione sociale (si vedano, tra gli altri, Star, 1999; McFarlane e Rutherford, 2008; Larkin, 2013). Sulla scia di alcuni lavori recenti sul tema (Cowen, 2019; Cupers, 2021; Novak, 2025), cercheremo pertanto di analizzare la suddetta logica differenziale dell’infrastruttura a partire dalla sua *origine e matrice coloniale*.

Per fare ciò, porremo la nostra attenzione sui dispositivi che quotidianamente riproducono differenti regimi di mobilità presso il valico internazionale di Ferneti, nella provincia di Trieste. Ferneti rappresenta uno tra i maggiori snodi infrastrutturali tra il nord-est italiano e l’Europa dell’Est, ma anche un punto di passaggio, nelle sue adiacenze, di un’articolazione importante della cosiddetta Rotta Balcanica, il principale corridoio migratorio terrestre d’Europa, rispetto alla quale la città giuliana rappresenta uno dei punti di arrivo e transito fondamentali (Minca e Umek, 2024, 2026)¹. Come discuteremo nelle pagine seguenti, il framework analitico che insiste sulla “colonialità dell’infrastruttura” (Cupers, 2021) non si focalizza semplicemente sulla presenza di regimi della mobilità alternativi dal punto di vista del ritmo e dei rischi associati alla circolazione delle persone. Esso ci invita a leggere la logica infrastrutturale come differenziale in quanto dispositivo dialogico e relazionale. In altri termini, questo approccio muove dall’assunto che sia proprio grazie alla riproduzione di specifiche condizioni di circolazione e connettività rischiose ed estenuanti per determinati gruppi sociali che si possono dare, dall’altro lato dell’infrastruttura, condizioni di movimento rapido e sicuro per altri soggetti.

¹ La Provincia di Trieste conta 22 valichi di frontiera con la Slovenia classificati in: valichi di prima categoria o internazionali (6), seconda categoria (7) e agricoli (9). I valichi agricoli sono solitamente piccoli sentieri o strade bianche che attraversano zone boschive; quelli di seconda categoria si trovano presso strade statali o provinciali. Al valico internazionale di Ferneti sono presenti uno svincolo autostradale, una strada statale, un interporto per camion merci e uno svincolo ferroviario.

Per riflettere sulla colonialità dell'infrastruttura mobileremo strategicamente il concetto di “corpo notturno della democrazia”. Achille Mbembe (2017, pp. 12-20) utilizza questa figura per sintetizzare il funzionamento dello stato imperiale moderno: la democrazia (neo)liberale si fonda, a suo avviso, su uno spazio, quello coloniale, nel quale sono sistematicamente rovesciati e negati i suoi stessi principi costitutivi, come lo stato di diritto, l'uguaglianza, la libertà, la ragione. È proprio grazie alla presenza e alla riproduzione di questo “corpo notturno” – segnato da violenza razziale, spesso incontrollata e impunita, ma anche deperimento sociale e morte – che può esistere quello che Mbembe (2017, p. 23) definisce il “corpo solare” della democrazia, uno spazio sociale che si regge sui principi liberali sopra citati.

Traendo ispirazione da questa suggestione teorica, il presente articolo sviluppa la nozione di corpo notturno dell'infrastruttura secondo una duplice prospettiva. In primis, per concettualizzare ciò che chiameremo il rovescio costitutivo della logica infrastrutturale. Articolando il *framework* della colonialità dell'infrastruttura, partiamo dal presupposto che la riproduzione di spazi e condizioni di mobilità sicure e rapide per alcuni soggetti (ad esempio, i cittadini europei) sia intrinsecamente legata all'esistenza di altri spazi e condizioni caratterizzati da violenza, (im)mobilità forzata e varie forme di controllo e contenimento per altri gruppi sociali. In secondo luogo, parlando di corpo notturno ci riferiamo ai corpi delle persone che percorrono informalmente da anni la Rotta Balcanica per raggiungere il cuore dell'Europa, le quali, abitando e attraversando il “corpo” più violento e rischioso dell'infrastruttura, adottano a loro volta specifiche tattiche di invisibilizzazione e nascondimento strumentali al loro bisogno e desiderio di muoversi (Minca e Collins, 2021).

Sempre da un punto di vista teorico, la nozione di corpo notturno ci serve per insistere su un aspetto ancora poco sviluppato all'interno degli studi che, da circa un decennio, hanno adottato una lente infrastrutturale per analizzare la mobilità umana (vedi Xiang e Lindquist, 2014; Lin *et al.*, 2017; Leurs, 2019; Düvell e Preiss, 2022). Questa letteratura ha prodotto infatti una serie di riflessioni puntuali sulla dimensione multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare (Raeymakers, 2023) inerente all'organizzazione della mobilità, focalizzandosi, tuttavia, perlopiù su specifici e isolati regimi di mobilità. Prendendo in considerazione la colonialità dell'infrastruttura e, in particolare, l'esistenza del suo corpo notturno, cercheremo di ampliare questa prospettiva avanzando una specifica ipotesi teorica che, auspichiamo, possa essere fatta propria da ricerche future anche di impianto empirico. Ovverosia, che lo stesso sviluppo infrastrutturale implichi la sistematica riproduzione di regimi di mobilità differenziali che si co-costituiscono vicendevolmente. Si tratta, beninteso, di una suggestiva speculazione teorica, che nel presente articolo fa riferimento ad un esempio concreto (il confine di Ferneti) come stratagemma

argomentativo a sostegno della tesi su cui si regge la nostra analisi. Qui, pertanto, ci limitiamo ad approfondire la dimensione teorico-concettuale di questa ipotesi di lavoro, anche alla luce del dibattito nella letteratura internazionale sull’infrastruttura in relazione al differenziale della mobilità.

Esistono, infatti, diversi studi che hanno inquadrato questo differenziale come manifestazione di processi di lunga durata legati, in buona parte, al progetto coloniale europeo e alla sua eredità nel tardo capitalismo (Lake e Reynolds, 2008; Gutiérrez Rodríguez, 2018; Sheller, 2018; Pallister-Wilkins, 2022). Queste ricerche hanno il merito di mostrare come il diritto a una mobilità sicura e rapida sia garantito – attraverso la riproduzione di composite geografie di classe, razza e genere – esclusivamente a determinati gruppi di popolazione, mentre altri soggetti, provenienti spesso dalle ex colonie europee in direzione dei vecchi centri imperiali, sono costretti a una mobilità caratterizzata da ostacoli di ogni genere e violenza. Un punto che rimane da approfondire concettualmente riguarda quale sia la relazione, storica e politica, materiale e simbolica, tra diverse, se non opposte, declinazioni della mobilità come quelle da noi individuate al confine di Ferneti. Affidandoci alla prospettiva offerta dalla letteratura che sottolinea la colonialità inerente all’infrastruttura moderna, porremo perciò la nostra attenzione sulla spazialità di ciò che definiamo come il suo corpo notturno, per sostenere che i diversi (nonché coesistenti e paralleli) regimi di mobilità che su di essa insistono (come nel caso di Ferneti) siano strettamente dipendenti l’uno dall’altro.

Il materiale empirico richiamato a questo proposito nelle prossime pagine si basa su un lavoro sul campo svolto lungo il confine italo-sloveno nella zona di Trieste nel quadro di due distinti progetti. In particolare, il primo autore ha condotto, nell’ambito del progetto PRIN “The border is no more, long live the border”, un esteso lavoro etnografico presso il valico di Ferneti e nelle aree boschive limitrofe, interessate dal passaggio di migranti provenienti dalla Rotta Balcanica. Durante un periodo di 45 giorni, ha attraversato quotidianamente il valico Ferneti con la propria automobile e si è mosso a piedi lungo le aree boschive che costeggiano il valico con l’obiettivo di analizzare la presenza di differenti regimi di mobilità, anche da un punto di vista dei ritmi e dei rischi per i soggetti coinvolti. Questo lavoro ha inoltre incluso 12 interviste formali e decine di conversazioni informali con forze di polizia, lavoratori transfrontalieri, avvocati e mediatori culturali, tramite le quali ha raccolto una serie di dati riguardanti le differenti pratiche e condizioni di mobilità, con particolare attenzione al rapporto tra il traffico automobilistico al valico ufficiale e quello a piedi nelle aree boschive limitrofe.

Il secondo autore, nel quadro del progetto ERC Advanced “TheGAME - Counter-mapping informal refugee mobilities along the Balkan Route”², ha con-

² <https://site.unibo.it/thegame/en> (consultato il 13/3/2026).

dotto un esteso e ripetuto lavoro sul campo lungo la maggior parte delle aree boschive nelle zone di confine tra Trieste e la Slovenia, e in particolare lungo i sentieri frequentati dai migranti in arrivo dalla Rotta. Nell'ambito dello stesso progetto, sono state condotte, tra il 2023 e il 2025, oltre 80 interviste e decine di conversazioni informali con migranti arrivati a Trieste³. Durante il lavoro sul campo nei boschi, entrambi gli autori hanno rinvenuto molteplici tracce di passaggi 'invisibili' e 'notturni' (scarpe, sacchi a pelo, prodotti di prima necessità, ecc.), spesso a poche centinaia di metri dai valichi ufficiali, compreso quello di Ferneti (si veda anche Marchi *et al.*, 2026). Da un lato dell'infrastruttura, abbiamo perciò potuto constatare la presenza continua di mobilità regolari, sicure e veloci, sostenute da specifici mezzi e tecnologie di trasporto e controllo. In quello che abbiamo definito come il suo corpo notturno, invece, è emersa l'esistenza di forme di mobilità molto diverse, sia per quanto riguarda la velocità dei passaggi sia per i rischi inerenti all'attraversamento del confine.

Alla luce di questo inquadramento preliminare, l'articolo è organizzato in tre parti. Nella prima illustriamo la co-esistenza, spazialmente attigua, di regimi di mobilità distinti, se non opposti, per quanto riguarda i ritmi e i rischi, presso il valico Ferneti. La "presenza assente" dei migranti in transito lungo la Rotta Balcanica nei boschi adiacenti al valico è pertanto discussa come esempio concreto del corpo notturno dell'infrastruttura. Nella seconda sezione, passiamo in rassegna la letteratura, a cavallo tra i *migration studies* e i *border studies*, che si è focalizzata sul nesso tra infrastruttura e (organizzazione della) mobilità. Sottolineandone potenzialità e meriti, cerchiamo altresì di insistere su una questione relativamente poco sviluppata nell'ambito di questi studi, ossia le possibili connessioni, storiche e politiche, materiali e simboliche, tra differenti regimi di mobilità. Addentrando in questa questione, nella terza sezione utilizziamo il framework analitico della colonialità dell'infrastruttura per sostenere che per sua stessa natura essa non possa che implicare regimi di mobilità differenziali. Anche quando si parla di infrastruttura al singolare, dunque, riteniamo sia necessario tenere presente l'operazione di sdoppiamento – spaziale e/o operativo – intrinseca al suo stesso funzionamento. La figura del corpo notturno ci serve precisamente per insistere su questa tensione e relazionalità strutturale. Nelle conclusioni riprendiamo pertanto brevemente la tesi argomentativa che fa da *fil rouge* dell'articolo per proporre alcune linee di riflessione generali sulla colonialità dell'infrastruttura e sul modo in cui questo framework analitico possa contribuire al dibattito geografico su infrastruttura, migrazioni e mobilità.

³ Le interviste sono state condotte assieme a Dragan Umek e Shahid Aziz.

2. IL CORPO NOTTURNO DELL’INFRASTRUTTURA PRESSO IL VALICO FERNETTI. – Dal 21 ottobre 2023, le autorità italiane hanno sospeso il trattato di Schengen con la Slovenia⁴. Questa misura, secondo una nota ufficiale del Ministro dell’Interno Matteo Piantedosi (2023), è stata attivata “per motivi di sicurezza legati alle ‘policrisi’ presenti alle porte d’Europa e alla possibile infiltrazione di terroristi lungo la rotta balcanica”. Come affermato dallo stesso ministro anche in altre occasioni, questa politica di controllo vuole essere altamente selettiva, evitando di impattare su alcuni gruppi di persone che dalla Slovenia transitano “regolarmente in Italia, quali, per esempio, lavoratori transfrontalieri e turisti di rientro dalle vacanze” (Coloni, 2023; Piantedosi, 2023; si veda anche Morelli, 2025). L’individuazione e la gestione delle persone in transito lungo la Rotta Balcanica, dunque, sono l’obiettivo principale sul quale si concentra la nuova politica di gestione del confine.

La securitizzazione selettiva del confine con lo scopo – quantomeno da un punto di vista retorico e secondo una logica populista (si veda Casaglia *et al.*, 2020) – di ridurre gli arrivi ‘illegali’ dalla Rotta Balcanica, non rappresenta però un momento di svolta radicale rispetto al periodo precedente il 21 ottobre 2023. Come mostrato da alcune ricerche e da una vasta letteratura grigia sul tema, a partire dalla “lunga estate della migrazione” del 2015 (Kasperek e Speer, 2017) durante la quale la Rotta Balcanica è stata attraversata da circa un milione di persone (Hess e Kasperek, 2021), le forze di polizia italiane hanno intensificato le loro attività di controllo dei flussi in entrata al confine con la Slovenia, concentrandosi, a partire dal 2018 in particolare, proprio sulle persone in cammino verso Trieste (Minca e Umek, 2020, 2026).

Da qualche anno, infatti, Trieste è diventata un importante snodo e per alcuni un punto di arrivo, seppur precario e temporaneo, all’interno delle geografie informali della stessa rotta, in particolare per gruppi provenienti da paesi quali Afghanistan, Pakistan, Bangladesh, e dal Medio Oriente, con l’intenzione di raggiungere l’Europa continentale (sull’evoluzione della Rotta Balcanica si vedano Carter White e Minca, 2025; Minca e Weima, 2026a). Se dunque la sospensione del trattato di Schengen nei confronti della Slovenia ha rappresentato un evento di rottura anche da un punto di vista simbolico per le comunità transfrontaliere (Aru *et al.*, 2026; Marchi *et al.*, 2026), è doveroso sottolineare come, a seconda delle congiunture (geo)politiche, da almeno una decina d’anni quest’area di confine presenta una specifica connotazione securitaria, che comporta variabili fattori di rischio e ripercussioni biopolitiche per specifici gruppi sociali negativamente razzializzati (Minca, 2026).

⁴ Al momento della stesura del presente articolo, la sospensione è attiva, salvo ulteriori estensioni, fino al 18 giugno 2026.

In risposta al differenziale di mobilità che si rende maggiormente evidente in alcune aree di confine, come per esempio presso il valico in questione (per altri esempi si veda Pallister-Wilkins, 2022), i migranti provenienti dalla Rotta Balcanica attuano una serie di tattiche di sconfinamento (Minca e Collins, 2021; Minca e Umek, 2026). Per esempio, nelle zone boschive adiacenti al valico Ferneti, essi tendono a muoversi verso Trieste alle prime luci dell'alba, spesso attraversando zone impervie in un'area, quella dell'Altipiano Carsico, caratterizzata da anfratti, buche e grotte che possono rivelarsi delle vere e proprie trappole naturali, soprattutto in situazioni di visibilità limitata. Oppure, decidono di costeggiare la linea ferroviaria che da Sezana, ultima cittadina slovena prima del confine, giunge in città. Se, da un lato, muoversi attraverso questi spazi, e a specifici orari, può rivelarsi rischioso per varie ragioni (conformazione ostile dell'ambiente, treni in movimento, ecc.), dall'altro, permette a questi soggetti di rendersi relativamente invisibili rispetto a possibili operazioni di controllo dell'area confinaria da parte della polizia slovena in particolare.

Durante le nostre ricerche sul campo, la presenza di questi corpi al confine è stata di tipo spettrale, una sorta di "presenza assente". Avendo frequentato le aree boschive in prossimità di Ferneti durante il giorno abbiamo raramente incontrato persone in cammino verso Trieste. Abbiamo però potuto renderci conto dei loro attraversamenti seguendo tracce lasciate sul terreno. Ai bordi di piccoli sentieri sterrati o all'interno della macchia boschiva, abbiamo infatti individuato la presenza di scarpe, coperte, vestiti, bottiglie e lattine, medicinali, documenti di registrazione emessi da autorità slovene o bosniache, spesso strappati, scontrini di acquisti di cibi e bevande nei pressi di Lubiana risalenti a pochi giorni prima. La presenza di queste tracce è stata costante, e a ogni ulteriore nostra visita zona ci siamo imbattuti in oggetti che solo qualche giorno prima non c'erano, lasciando dunque presagire un passaggio continuo di persone, nell'ombra, attraverso quest'area di confine (del resto confermato dai dati degli arrivi a Trieste, si veda IRC, 2025).

A causa di una serie di condizioni – quali mancanza di documenti per entrare legalmente nel territorio italiano ed europeo, e la correlata impossibilità di accedere a specifiche modalità di trasporto (es. aerei, treni veloci, ecc.), nonché le politiche di *profiling* etnico-razziale a cui sono spesso soggette lungo la rotta – queste popolazioni sono costrette a una mobilità informale, frastagliata e regressiva, segnata da variegata forme di violenza, diretta e/o indiretta (Minca e Weima, 2026b). La presenza di queste tracce in prossimità del valico può essere pertanto letta come manifestazione di specifiche forme di mobilità sostenute da una determinata operatività infrastrutturale.

A poche centinaia di metri in linea d'aria rispetto a queste macchie boschive, lavoratori transfrontalieri e cittadini Europei di ritorno dalle loro vacanze attraver-

Il “corpo notturno” dell’infrastruttura



Fonte: foto di Claudio Minca.

Fig. 1 - Tracce del passaggio di migranti

sano il valico a bordo delle loro automobili in maniera rapida, sicura e confortevole. In alcune ore di auto, questi viaggiatori percorrono distanze che per gruppi di migranti illegalizzati possono richiedere mesi, essendo forzati spesso ad attraversare a piedi aree di confine ostili e caratterizzate da una “violenza infrastrutturale” a volte anche letale (Rodgers e O’Neil, 2008; si veda anche Davies *et al.*, 2017; 2026).

Con il termine violenza infrastrutturale non ci riferiamo qui solamente a forme di violenza diretta esercitata da specifici attori e soggetti, come le polizie di confine, le agenzie private di sicurezza o le reti criminali, ma bensì a un più ampio regime (bio)politico che, forzando determinate gruppi ad attraversare quello che chiamiamo il corpo notturno dell’infrastruttura, implica plurime forme di debilitazione e deperimento, anche indiretto (Minca e Umek, 2026). Basti pensare, come sottolineato poco sopra, al fatto che molte persone sono *de facto* costrette a costeggiare una linea ferroviaria attiva o a spostarsi nelle ore notturne in aree boschive con grotte e anfratti profondi.

La violenza del corpo notturno dell’infrastruttura, secondo il nostro quadro teorico, si riferisce dunque a un complesso intreccio di potenziali forme di violenza diretta e indiretta all’interno di un più ampio regime (bio)politico di debilitazione, controllo e contenimento dei migranti. Durante il nostro *fieldwork* nella zona adiacente al valico Ferneti non sono infatti emerse forme documentate di violenza diretta da parte delle autorità, anche se un’inchiesta giudiziaria ha portato alla luce pratiche di ricatto ed estorsione attuate nella zona da parte di una rete criminale internazionale di trafficanti (Giraldi, 2025).

Guardando dunque a questa specifica area di confine come manifestazione di più ampi regimi di mobilità, che si sfiorano e alle volte sovrappongono, nelle pagine seguenti rifletteremo sulla possibile correlazione tra declinazioni opposte della mobilità lungo questo *borderscape* triestino⁵. In particolare, ci chiederemo: in che modo si relazionano questi diversi regimi di mobilità? In che modo l’origine e la matrice coloniale del progetto infrastrutturale moderno ci permette di concettualizzare questa relazione? Che rapporto esiste tra il valico Ferneti, come caso esemplare di una infrastruttura caratterizzata da una specifica rapidità e sicurezza di flusso, e le aree carsiche e boschive adiacenti, emblema di una mobilità segnata da violenza infrastrutturale diffusa, nonché da rischi incomparabilmente più elevati?

⁵ L’idea di *borderscape* a cui ci rifacciamo è stata descritta, tra gli altri, da Dell’Agnese e Amilhat Szary (2015, p. 6) come: “an area, shaped and reshaped by transnational flows, that goes beyond the modernist idea of clear-cut national territories”.



Fonte: foto di Francesco Marchi.

Fig. 2 - Il valico di Ferneti

3. L’INFRASTRUTTURA COME CONDIZIONE DI POSSIBILITÀ DELLA MOBILITÀ. – A partire da circa una decina d’anni, una prospettiva per così dire infrastrutturale ha iniziato a farsi strada all’interno dei *migration studies* e dei *border studies*. Quella che potremmo definire come “svolta infrastrutturale” nello studio delle migrazioni è stato uno sviluppo particolarmente proficuo e stimolante, visto il nesso stringente che esiste, anche dal punto funzionale, tra infrastrutture e mobilità. Come hanno sottolineato vari studi nel campo delle scienze sociali, inclusa la geografia⁶, con il termine di infrastruttura intendiamo quella serie complessa di intermediazioni tra attori e fattori socio-materiali e immateriali che, negoziati nel quadro di un orizzonte trans-scalare, consentono e garantiscono la riproduzione di determinati flussi di persone, informazioni, risorse, merci attraverso territori interconnessi (vedi, tra gli altri, Star, 1999; McFarlane e Rutherford, 2008; Larkin, 2013; Raeymaekers, 2023a). Se, pertanto, l’infrastruttura incorpora e produce mutevoli condizioni di possibilità della mobilità, umana e non, è bene sottolineare come essa non sia

⁶ In ambito italiano, per un approccio geografico allo studio delle infrastrutture, si vedano Raeymaekers (2023b) e Vals Griz (2025).

considerata da questa letteratura come un agente neutrale, bensì una “politica perseguita con altri mezzi” (McFarlane e Rutherford, 2008, p. 270; si vedano anche Mann, 1984; Della Puppa, 2023; Frapporti, 2024). In altri termini, è anche grazie allo sviluppo infrastrutturale che si riproducono e consolidano specifici rapporti di potere e, di conseguenza, si differenziano gruppi sociali che possono beneficiare, o meno, di questo stesso sviluppo (Cupers, 2021). Emblematica, a questo proposito, la situazione sopra descritta presso il valico Ferneti. Se cittadini europei sono liberi di transitare attraverso uno svincolo autostradale inserito all’interno di una più ampia infrastruttura che consente la riproduzione di flussi veloci e sicuri, altri soggetti, non europei, sono costretti a muoversi ai margini di questo corridoio con ritmi più lenti e assumendosi rischi molto più elevati. Con il termine infrastruttura, ormai dovrebbe essere chiaro, non ci riferiamo solamente alla “materialità architettonica” inerente alla mobilità: un ponte, una strada, un porto o la loro integrazione. Facciamo invece riferimento a un più ampio sistema di funzioni e relazioni che include, per esempio, specifici mezzi di trasporto, tecnologie di comunicazione e controllo (digitale e differenziale) della mobilità, il sistema dei visti che preclude, per esempio, a specifici gruppi sociali l’utilizzo di specifici mezzi di trasporto (es. aerei) o il transito in aree e spazi più sicuri di questo complesso reticolo, in continua trasformazione ed evoluzione (Xiao e Lindquist, 2014; Minca, 2026; Novak, 2025).

Nelle prossime pagine cercheremo perciò di riflettere sul rapporto tra queste differenti forme di mobilità, proponendo di leggerle come manifestazione della colonialità dell’infrastruttura introdotta in apertura di questo articolo (Cupers, 2021). Si tratta di un tema ancora relativamente poco esplorato nel dibattito all’interno dei *migration studies* e *border studies* che si è focalizzato su un approccio infrastrutturale alla mobilità. Nel loro studio sulle forme di reclutamento del lavoro migrante tra Cina e Indonesia, per esempio, Biao Xiang e Johan Lindquist hanno avanzato una delle prime analisi di tipo infrastrutturale sulle migrazioni. Essi hanno infatti adottato il concetto di “migration infrastructure” per descrivere quell’intreccio costitutivo e inscindibile di “technologies, institutions, and actors that facilitate and condition mobility” (Xiang e Lindquist, 2014, p. 124). Studiare le migrazioni attraverso una lente infrastrutturale, secondo i due autori, permette di sviluppare uno sguardo analitico capace di prendere in considerazione al contempo differenti spazi (località di partenza, transito, arrivo), scale (locale, nazionale, globale), attori (i migranti, lo stato, le organizzazioni economiche) che, nel loro insieme, danno vita e co-costituiscono distinti regimi di mobilità. Nel caso di studio specifico, Xiang e Lindquist identificano cinque dimensioni che compongono la *migration infrastructure*: una dimensione commerciale, che riguarda le agenzie di intermediazione e reclutamento della forza lavoro; una che concerne gli aspetti normativi e più in generale di regolamentazione statale (sistema dei visti, documenti, ecc.); una più prettamente tecnologica che include sistemi di trasporto

e di comunicazione; una di tipo umanitario nella quale sono implicate le organizzazioni internazionali e le ONG; e, per finire, una dimensione sociale, che include la miriade di reti sociali sviluppate dalle stesse persone che emigrano (ibidem; si vedano anche Lin *et al.*, 2017; Leurs, 2019; Düvell e Preiss, 2022).

Detto questo, è necessario precisare come le diverse dimensioni dell’infrastruttura possano rispondere a razionalità e perseguire finalità differenti, a volte anche in conflitto tra di loro. Il concetto di *migration infrastructure* non si riferisce pertanto a un regime della mobilità armonico, stabile e immutabile nel tempo. Al contrario, questo concetto serve a mostrare come, nonostante la presenza di tensioni e conflitti tra le sue diverse componenti, in specifiche congiunture socio-economiche e geopolitiche vengano raggiunti dei “compromessi infrastrutturali” (Dijstelbloem, 2021) grazie ai quali si materializzano determinati *pattern* migratori. Come abbiamo anticipato poco sopra, per Xiang e Lindquist la *migration infrastructure* non si riferisce a un generico, astratto e universale regime migratorio, bensì allo specifico caso di studio preso da loro in esame. Potremmo perciò affermare che esistano plurime infrastrutture della migrazione, con le loro peculiari caratteristiche e razionalità. Questo concetto, dunque, necessita di essere sempre (ri)definito rispetto alle sue diverse, e peculiari, declinazioni concrete, quali: attori, istituzioni, razionalità, spazialità, effetti (biopolitici) sulle popolazioni interessate.

A questo proposito, altre ricerche si sono proposte di definire le peculiari caratteristiche inerenti la *migration infrastructure* emersa in Europa durante la cosiddetta “long summer of migration” del 2015 (Kasperek e Speer, 2017). Huub Dijstelbloem (2021), ad esempio, ha parlato di “Europe’s border infrastructure” per descrivere le molteplici mediazioni e tensioni emerse in quel contesto tra una serie di attori, tecnologie, forme di sapere, legislazioni e scale che, nel loro complesso e perpetuo ri-articolarsi, hanno prodotto una specifica geografia e politica della mobilità lungo la Rotta Balcanica e nel Mediterraneo. Prima di soffermarci sul quadro analitico proposto da Dijstelbloem, è necessario sottolineare come la nozione di *border-as-infrastrucure* (si veda anche Raeymaekers, 2023a, 2023b) non debba essere considerata come necessariamente opposta o slegata a quella di *migration infrastructure*. L’operazione concettuale portata avanti da Dijstelbloem può essere vista come relativamente affine all’approccio di Xiang e Lindquist. Egli cerca infatti di leggere il confine europeo come una rete multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare, cioè come un operatore politico che determina e organizza uno specifico regime di mobilità, con la sua razionalità e spazialità, nonché con delle precise gerarchie riguardo ai ritmi e ai rischi associati alla circolazione e al movimento di cose e persone.

A differenza da quella descritta da Xiang e Lindquist (2014), riguardante le politiche di (inter)mediazione del lavoro in Asia, l’infrastruttura analizzata da Dijstelbloem si caratterizza per la sua razionalità politica di tipo umanitario-secu-

ritario. Le popolazioni che si muovono all'interno del “confine infrastrutturale europeo”, secondo la sua interpretazione, sono (ri)prodotte come potenziali minacce che devono essere respinte, confinate ed espulse e, *allo stesso tempo*, come potenziali vittime da salvare (si veda anche Pallister-Wilkins, 2022). Alla burocrazia europea che si occupa dell'applicazione del regime d'asilo è demandata pertanto la selezione tra *deserving* e *undeserving victims*, cioè tra vittime meritevoli di aiuto e quelle non meritevoli (Sozer, 2019; Novak, 2021). All'interno di questa logica politica, secondo Dijstelbloem (2021), il confine europeo emerge come una “infrastruttura estrema” dove viene naturalizzato un orizzonte di morte, nel quale il confine tra biopolitica e necropolitica diviene sempre più sfuocato e ambiguo (sull'intreccio costitutivo tra questi due poli all'interno del governo umanitario-securitario, si vedano Garelli e Tazzioli, 2018; Mellino, 2019; Pallister-Wilkins, 2022).

Rispetto ai numerosi lavori sul regime migratorio europeo e la sua dimensione umanitario-securitaria (si vedano, tra gli altri, Walters, 2011; Fassin, 2012; Pallister-Wilkins, 2022), la prospettiva infrastrutturale di Dijstelbloem ne enfatizza la portata inter e trans-scalare. La relazione tra scale, che implica a sua volta uno specifico rapporto politico tra attori, istituzioni e tecnologie, assume nella sua analisi un carattere aperto, di tensione reciproca e multi-direzionalità: “borders-as-infrastructure consist of large-scale networks that connect to particular local situations. Not all infrastructures are grand projects designed and implemented from above; they also emerge out of singular events that form the building blocks of later structures” (Dijstelbloem, 2021, p. 26). Questa tensione infrastrutturale tra diverse scale si riflette anche nel rapporto tra esterno e interno. Il confine-come-infrastruttura così inteso, infatti, opera anche all'interno degli spazi politici, quali stati e/o entità sovranazionali, e non solo alle loro frontiere esterne (si vedano, tra gli altri, Mezzadra e Neilson, 2013). Se la logica umanitaria-securitaria è immediatamente visibile ad esempio ai confini dei Paesi attraversati dalla Rotta Balcanica, essa rimane operativa anche nelle loro aree interne, dove un intreccio tra le operazioni di attori istituzionali e paraistituzionali, apparati tecnologici di sorveglianza, spazi di cura e controllo quali i campi e centri di accoglienza, continua a proiettare questa stessa logica sulla gestione delle persone *en route* (Carter-White e Minca, 2025; Minca e Weima, 2026b).

In aggiunta, considerando la crescente rilevanza delle tecnologie digitali all'interno della politica della mobilità – come il programma EUROSUR (Tazzioli, 2018) e l'emergere del cosiddetto confine biometrico (Amoore, 2006; Scheel, 2013, 2019) – Dijstelbloem sottolinea il nesso tra quest'ultime e l'*agency* umana (si vedano anche Pollozeck e Hendrick Passoth, 2019; Scheel, 2019; Glouftsios, 2021; Trauttmansdorff e Felt, 2021) interrogandosi sul modo in cui le tecnologie digitali influenzino e/o trasformino le politiche di gestione della mobilità e, in ultima analisi, il principio stesso di sovranità connesso a tali politiche. La nozione di confine-

come-infrastruttura, per Dijstelbloem, serve infatti a comprendere appieno il ruolo delle *mediazioni* tra i diversi elementi (attori, scale, tecnologie, legislazioni, ecc.) che, nel loro complesso e mutevole intreccio, danno vita a determinate politiche della mobilità e, di riflesso, a diverse logiche operative della sovranità.

Sulla scia del lavoro di Dijstelbloem (2021), una serie di studi hanno adottato uno sguardo infrastrutturale per indagare la crescente rilevanza delle tecnologie digitali nel quadro del regime migratorio europeo. All’interno di questa letteratura, la nozione di infrastruttura si riferisce prevalentemente a sistemi informatici, database interoperabili, tecnologie di controllo e sorveglianza biometrica dei confini, che costituiscono una componente fondamentale, ma certamente non esaustiva, della più ampia infrastruttura del confine Europeo (su questo si vedano: Pollozeck e Hendrick Passoth, 2019; Scheel, 2019; Glouftsios, 2021; Trauttmansdorff e Felt, 2021).

Nel relativo dibattito centrato sul rapporto tra infrastruttura e (controllo della) mobilità umana nel contesto europeo, ma non solo, vi è tuttavia una sostanziale mancanza di attenzione nei confronti delle possibili correlazioni tra i differenti regimi della mobilità resi operativi dalle infrastrutture così intese. Ciò che manca, a nostro modo di vedere, è una riflessione organica sui possibili nessi tra forme di mobilità alquanto differenti che, come nel caso di Ferneti, in alcuni contesti vengono quasi a sovrapporsi da un punto di vista spaziale. Affidandoci dunque alla cornice interpretativa offerta dalla colonialità dell’infrastruttura, nelle prossime pagine tenteremo di sviluppare una specifica ipotesi teorica sul rapporto tra i diversi regimi di mobilità che emergono presso Ferneti e le aree immediatamente adiacenti. Seguendo questa prospettiva, approfondiremo la nozione di corpo notturno dell’infrastruttura allo scopo di riflettere sul modo in cui l’infrastruttura stessa funzioni come un dispositivo che implica necessariamente un potente differenziale della mobilità.

4. LA COLONIALITÀ DELL’INFRASTRUTTURA COME SDOPPIAMENTO SPAZIALE/OPERATIVO. – Come sottolineato nella sezione precedente, da circa una decina d’anni i *migration studies* e i *border studies* hanno adottato uno sguardo infrastrutturale per analizzare la mobilità delle persone e le sue forme di gestione e controllo. Mentre il rapporto tra spazi, territori e scale è stato ampiamente dibattuto, l’origine storica inerente allo sviluppo infrastrutturale è stata tuttavia in buona parte trascurata da questo dibattito. L’infrastruttura moderna possiede tuttavia una sua specifica connotazione storica che può dirci molto riguardo la sua stessa logica operativa. Esiste, a questo proposito, un’ampia letteratura, di stampo prevalentemente storico, che colloca la nascita e lo sviluppo del progetto infrastrutturale all’interno del moderno imperialismo coloniale europeo (Headrick, 1979; Edwards, 2003; Guldi, 2012; Carse, 2016). Sulla scia di queste analisi, Kenny Cupers (2021) ha

proposto una serie di riflessioni inerenti la colonialità dell'infrastruttura. Enfatizzando il nesso originario tra sviluppo infrastrutturale ed espansione coloniale, il suo lavoro si prefigge di riflettere sulle implicazioni politiche di tale rapporto nel presente postcoloniale. Parlare della colonialità dell'infrastruttura, afferma Cupers (2021), è un modo per rendere visibile la natura differenziale, in quanto dialogica e relazionale, dello sviluppo infrastrutturale. Se da un lato, l'infrastrutturazione del mondo moderno è stata caratterizzata da forme di mobilità, circolazione e connettività – di popolazioni, forme del sapere, risorse, merci – sicure e sempre più rapide, dall'altro, essa ha prodotto condizioni di immobilità, migrazione forzata, confinamento e abbandono per altri gruppi sociali, nonché l'accumulo generalizzato di “scarti ecologici” su scala planetaria (si veda anche Ferdinand, 2022). Come sostiene infatti lo stesso Cupers: “Infrastructure shapes territories and governs the movements and processes within and across them. But infrastructure excludes, contains, and subjugates as much as it includes, moves, or liberates. The effects of infrastructure, therefore, are often *multiple, paradoxical, or inconsistent*” (2021, p. 3; corsivo aggiunto).

In una simile direzione si muove anche il lavoro di Michael Truscello. Nel suo *Infrastructural Brutalism* (2020) egli analizza una serie di testi e opere artistiche per far emergere quella che definisce la “necropolitica della logica infrastrutturale”. Mentre, sostiene Truscello, l'idea liberale di infrastruttura viene solitamente associata a un ideale di mobilità incrementale necessario alla riproduzione di determinate forme di vita, i progetti infrastrutturali al contempo isolano, immobilizzano e inquinano, creando sistematicamente catastrofi socio-ecologiche. Anche la geografa Deborah Cowen (2019) propone un'interpretazione affine rispetto la logica operativa dell'infrastruttura, sottolineando come le “infrastrutture imperiali” abbiano, da un lato, consentito l'organizzazione e la riproduzione socio-spaziale dei centri urbani canadesi, incluse le specifiche declinazioni del colonialismo d'insediamento, dall'altro, giustificato forme di *dispossession* e, in alcuni casi, il genocidio delle popolazioni indigene.

In questa prospettiva, è bene ribadirlo, riconoscere la matrice coloniale dello sviluppo infrastrutturale delle società moderne non significa semplicemente affermare che solo determinate popolazioni possano giovare dei benefici, materiali e simbolici, legati a questo stesso sviluppo. Questo *framework* analitico ci consente di riflettere sul fatto che la logica operativa dell'infrastruttura sia intrinsecamente duale e ambivalente, e perciò differenziale. In altre parole, se teniamo conto della colonialità dello sviluppo infrastrutturale in relazione alla mobilità umana contemporanea è lecito sostenere che situazioni generalizzate di (im)mobilità, circolazione rischiosa e potenzialmente letale – associate spesso a determinati spazi e ambienti ‘ostili’ che affliggono selezionati gruppi di popolazione – rappresentino per certi versi le *condizioni di possibilità* affinché altri gruppi sociali abbiano accesso a forme di mobilità rapide e sicure garantite dalla stessa operatività dell'infrastruttura.

A questo proposito, un primo tentativo di leggere il differenziale della mobilità nell’Europa contemporanea tramite la lente della colonialità infrastrutturale è stato proposto da Paolo Novak (2025). Analizzando le strategie governamentali attuate da diversi attori (para)istituzionali nei confronti di determinate popolazioni durante la cosiddetta “refugee crisis” del 2015 – che ha interessato anche la Rotta Balcanica – Novak ha sviluppato il concetto di “postcoloniality of asylum infrastructure”. Tramite questa lente concettuale, che si rifà esplicitamente al lavoro di Cupers (2021), egli propone di analizzare un complesso reticolo infrastrutturale che, ricalcando per certi versi le modalità di gestione delle popolazioni “native” e “non-bianche” durante l’epoca coloniale, continua a sostenere specifici regimi, debilitanti e violenti, della mobilità per quei gruppi sociali che in buona parte provengono dalle ex colonie europee. I ‘campi’ per migranti (Weima, 2026), i centri di prima accoglienza e gli hotspot (Tazzioli, 2017), gli accampamenti e insediamenti informali (Davies *et al.*, 2019; Jordan e Minca, 2023), le rotte e corridoi più o meno formali (Kasperek, 2016), i centri di detenzione e rimpatrio (Tazzioli, 2023), disseminati attraverso i Paesi europei, ma anche di transito e di partenza – e pertanto resi operativi tramite distinte legislazioni, burocrazie, attori, conoscenze e tecnologie (digitali) – sono i principali snodi socio-spaziali che compongono l’infrastruttura descritta da Novak (con riferimento alla Rotta Balcanica si vedano Minca e Weima, 2026a; Vianelli, 2026). In questa prospettiva, rifacendoci alle riflessioni esposte poco sopra sull’ambivalenza costitutiva inerente lo sviluppo infrastrutturale, potremmo altresì affermare che la “postcoloniality of asylum infrastructure” descritta da Novak rappresenti il corpo notturno di una più ampia e duale infrastruttura della mobilità la quale, garantendo ai cittadini europei determinati spazi, ritmi e sicurezze di circolazione, impone su altri gruppi sociali molto più difficili condizioni di mobilità e, in ultima analisi, di esistenza.

È inoltre interessante osservare come questa prospettiva analitica sia affine a quegli approcci che hanno concettualizzato la razza, matrice della differenza coloniale (Quijano, 2000; Mbembe, 2002; Singh, 2005), nei termini di una frattura generativa e costitutiva della società moderna. Come ha notato, ad esempio, Singh:

The racialization of the world in this sense needs to be understood as one of the supreme, constituent acts of modern power. It has helped to create and re-create “caesuras” in human populations at both national and global scales that have been crucial to the political management of populations by nation-states ever since. To understand this, we need to recognize the technology of race as something more than skin color or biophysical essence, but precisely as *those historic repertoires and cultural, spatial, and signifying systems that stigmatize and depreciate one form of humanity for the purposes of another’s health, development, safety, profit, and pleasure* (Singh, 2005, p. 223; corsivo aggiunto).

La razza così intesa non determina semplici processi e operazioni di esclusione, più o meno differenziali, di determinate popolazioni da forme e modalità di pieno riconoscimento giuridico-politico e culturale. Essa viene piuttosto concepita come un dispositivo che si articola su un doppio movimento: la negazione a determinate popolazioni di un riconoscimento della propria umanità diviene la necessaria condizione di possibilità per quello stesso riconoscimento – materiale e simbolico – di altri gruppi sociali (sulla dimensione biopolitica di questo doppio movimento si veda Carter-White e Minca, 2025).

Come notato da Pallister-Wilkins (2022) nel suo studio sulle origini coloniali del differenziale della mobilità nell'Europa contemporanea, se un tempo la razza e il privilegio della bianchezza, storicamente intrecciato a gerarchie di genere, erano riprodotti socialmente facendo ricorso esplicito a giustificazioni (pseudo)scientifiche, oggi, nelle società neoliberali, la razza rimane un dispositivo fondativo di questo differenziale ma viene 'declinata' spesso in modo camuffato nel linguaggio burocratico del *migration management*, dei controlli alla frontiera, della sicurezza e del rischio. Come sottolinea del resto in maniera convincente David Theo Goldberg,

in disappearing, race reappears under other, less recognizable terms of reference. Migration is thought to have no racial dimension today because the terms of recognition, of identification, of reference themselves have been made to disappear. But [its raciality] becomes enigmatically self-evident in its non-referentiality (2017, p. 113).

Questo lavoro “sotto falso nome” della razza nella gestione differenziale delle migrazioni contemporanee si riflette anche nella colonialità infrastrutturale che si palesa in modi eclatanti in molti confini europei, compreso quello di Ferneti qui preso ad esempio.

Questa cornice analitica ci consente pertanto di avanzare una specifica ipotesi teorica, ovvero sia che l'inclusione di selezionati gruppi di popolazione all'interno di un privilegiato diritto alla mobilità sia strettamente, e necessariamente, dipendente dall'esclusione allo stesso diritto di popolazioni negativamente razzializzate le quali, in buona parte, provengono da ex territori coloniali (si veda Marchi *et al.*, 2026). Riprendendo dunque l'intuizione di Mbembe riportata in apertura, e mobilitandola concettualmente all'interno del framework della colonialità infrastrutturale, possiamo dunque avanzare la tesi che l'infrastruttura stessa sia, per sua natura, costituita da due corpi: quello *solare*, che implica specifici ritmi, spazi e sicurezza di circolazione; e quello *notturno*, che, di riflesso, è caratterizzato da condizioni, anche ambientali, spesso altamente rischiose, debilitanti e potenzialmente letali.

Tornando perciò alle riflessioni sul confine di Ferneti e le aree circostanti proposte poco sopra, riteniamo pertanto utile inquadrare quella che Novak ha

definito *postcoloniality of asylum infrastructure* come una manifestazione, concreta e specifica, del corpo notturno del progetto infrastrutturale nell’Europa contemporanea. Questo ‘sdoppiamento’ infrastrutturale, è la nostra ipotesi di lavoro, si rende evidente in diverse zone di confine europee. Lo stesso Mar Mediterraneo (Pallister-Wilkins, 2022) e l’area balcanica (Minca, 2026) sono contesti e *borderscape* dove si palesano regimi di mobilità altamente differenziati che sono tuttavia strettamente interdipendenti.

Nel quadro degli studi sulla mobilità differenziale che caratterizza lo spazio politico contemporaneo a livello globale sulla base di dispositivi che selezionano gli individui in senso intersezionale (Sheller, 2008; Gutiérrez Rodríguez, 2018; Lake e Reynolds, 2018), il framework analitico della colonialità dell’infrastruttura applicato al nostro specifico contesto ci serve perciò per iniziare a riflettere sul rapporto ‘intimo’ tra queste due differenti forme di mobilità che si manifestano quotidianamente a Ferneti. Il punto su cui vogliamo insistere in questa sede non riguarda semplicemente il fatto che ad alcune popolazioni sia garantito un diritto alla mobilità, sicura e rapida, mentre altre rimangano escluse da questo diritto (Sheller, 2018). In linea con le concettualizzazioni di Cupers (2021), intendiamo altresì affermare che affinché si riproducano condizioni di mobilità sicure e rapide per determinati gruppi sociali se ne debbano per forza dare altre insicure per altri gruppi sociali negativamente razzializzati.

5. CONCLUSIONE. – In questo articolo ci siamo proposti di riflettere sul possibile rapporto che intercorre tra i differenti regimi di mobilità che si materializzano nel contesto del valico internazionale italo-sloveno di Ferneti. Negli ultimi anni, una crescente letteratura transdisciplinare si è proposta di mettere in luce come il diritto alla mobilità sia distribuito all’interno del corpo sociale sulla base di un differenziale che emana da un intreccio complesso di fattori razziali, di nazionalità, di genere e di classe, e che in buona parte ricalca le geografie del colonialismo europeo (Sheller, 2018). Un filone di ricerca affine si è proposto di studiare questo complesso di fattori anche in termini infrastrutturali, enfatizzandone la dimensione multi-attoriale, multi-fattoriale e inter-scalare.

Nonostante queste ricerche abbiano aperto uno spazio di riflessione sulla dimensione inerentemente biopolitica della mobilità (Rijke e Minca, 2019), relativamente meno è stato scritto sul rapporto tra regimi di mobilità che, scorrendo spesso quasi paralleli, differiscono radicalmente dal punto di vista dei ritmi, dei rischi e delle condizioni di circolazione. Partendo dal framework analitico della colonialità dell’infrastruttura, abbiamo dunque avanzato una concettualizzazione della logica infrastrutturale in termini interdipendenti e differenziali; sostenendo, cioè, che la mobilità sicura e rapida dei cittadini europei che passano spesso senza controlli attraverso il valico di Ferneti si basi necessariamente sulla riproduzione di condizioni di mobilità lente, violente e incerte per quelle popolazioni, provenienti in buona

parte da ex colonie europee, che sono costrette ad attraversare il confine nelle aree boschive in prossimità del valico formale. In tale prospettiva, questi due regimi di mobilità non corrispondono a due infrastrutture distinte e separate, quanto piuttosto rappresentano la manifestazione della natura duale e ambivalente dello sviluppo infrastrutturale che, affondando le sue radici nella storia coloniale europea, garantisce connettività e sicurezza per determinati gruppi di popolazione proprio in quanto produce, nel nome di questa stessa connettività e sicurezza, condizioni di relativa immobilità e potenziale violenza per altre popolazioni negativamente razzializzate che sono costrette a muoversi all'interno di quello che abbiamo definito il corpo notturno dell'infrastruttura.

Funding e authorship

This research was funded by the European Union–Next Generation EU, under the PRIN 2022 call, project *The border is no more, long live the border. De-materialization and re-materialization of internal borders in the European Union* (2022JPFYE8) – CUP E53D23010250006 and by the European Union - European Research Council Advanced Grant 2021 (ERC-2021-ADG, project n. 101054428). Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Research Council Executive Agency. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

Bibliografia

- Amoore L. (2006). Biometric borders: Governing mobilities in the war on terror. *Political Geography*, 25(3): 336-351. DOI: 10.1016/j.polgeo.2006.02.001.
- Aru S., Casaglia A., Minca C. (2026). The border is no more, long live the border. Infrastructural differential inclusion and racialised mobility at three internal EU borders. In: Ceccorulli M., a cura di, *The Revealing Power of Borders in the 'Geopolitical Moment' - The EU and the Movement of People*. Cham: Palgrave.
- Beznec B., Speer M., Stojic-Mitrovic M., a cura di (2016). *Governing the Balkan Route*. Lubiana: Rosa Luxemburg Stiftung.
- Carse A. (2016). Keyword: Infrastructure. How a humble French engineering term shaped the modern world. In: Harvey P., Jensen C., Morita A., a cura di, *Infrastructure and Social Complexity*. Londra: Routledge.
- Carter-White R., Minca C. (2025). *A Spatial Theory of the Camp*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Casaglia A., Coletti R., Lizotte C., Agnew J., Mamadouh V., Minca C. (2020). Interventions on European nationalist populism and bordering in time of emergencies. *Political Geography*, 82: 1-9. DOI: 10.1016/j.polgeo.2020.102238.
- Coloni E. (2023). Piantedosi: riattivati i controlli al confine sloveno per garantire la sicurezza nazionale. Decisione presa con ponderazione in raccordo con i partner europei. *Il Piccolo*, 24 ottobre.

- Cowen D. (2019). Following the infrastructures of empire: Notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography*, 41(4): 469-486. DOI: 10.1080/02723638.2019.1677990.
- Cupers K. (2021). The coloniality of infrastructure. *E-flux*. Disponibile al sito www.e-flux.com/architecture/coloniality-infrastructure/412386/editorial (consultato 11 marzo 2025).
- Davies T., Isakjee A., Dhesi S. (2017). Violent inaction: The necropolitical experience of refugees in Europe. *Antipode*, 49(5): 1263-84. DOI: 10.1111/anti.12325.
- Davies T., Isakjee A., Dhesi S. (2019). Informal migrant camps. In: Mitchell K., Jones R., Fluri J., a cura di, *Geographies of Migration*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Davies T., Isakjee A., Obradovic-Wochnik J. (2026). The politics of injury: Debilitation and the right to maim at the EU border. *Geopolitics*, 31(2): 531-559. DOI: 10.1080/14650045.2024.2339894.
- Dell’Agnese E., Amilhat Szary A.L. (2014). Borderscapes: From border landscapes to border aesthetics. *Geopolitics*, 20(1): 4-13. DOI: 10.1080/14650045.2015.1014284.
- Della Puppa A.G. (2023). Dentro e contro la necropolitica delle infrastrutture, *Blog di Studi sulla questione criminale*. Disponibile al sito <https://studiquestionecriminale.wordpress.com/2023/03/30/dentro-e-contro-la-necropolitica-delle-infrastrutture/> (consultato 11 marzo 2025).
- Dijstelbloem H. (2021). *Borders as Infrastructure*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Düvell F., Preiss C. (2022). Migration infrastructures: How do people migrate? In: Scholten P., a cura di, *Introduction to Migration Studies*. Cham: Springer.
- Edwards P. (2003). Infrastructure and modernity: Force, time and social organization in the history of sociotechnical systems. In: Misa T., Brey P., Feenberg A., a cura di, *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Fassin D. (2012). *Humanitarian Reason*. Berkeley: University of California Press.
- Ferdinand M. (2022). *Decolonial Ecology*. Cambridge: Polity Press.
- Frapporti M. (2024). *Governo Materiale*. Milano: Meltemi.
- Garelli G., Tazzioli M. (2018). The humanitarian war against migrant smugglers at sea. *Antipode*, 50: 685-703.
- Glouftsiou G. (2021). Governing border security infrastructures: Maintaining large-scale information systems. *Security Dialogue*, 52(5): 452-70. DOI: 10.1177/0967010620957230.
- Goldberg D.T. (2017). Parting waters: Seas of movement. In Baldwin A., Bettini G., a cura di, *Life Adrift*. Lanham, MA: Rowman & Littlefield.
- Guldi J. (2012). *Roads to Power*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Gutiérrez Rodríguez E. (2018). The coloniality of migration and the “refugee crisis”: On the asylum-migration nexus, the transatlantic white European settler colonialism-migration and racial capitalism. *Refuge*, 34(1): 3-10. DOI: 10.7202/1050851ar.
- Headrick D.R. (1979). The tools of imperialism: Technology and the expansion of European colonial empires in the nineteenth century. *The Journal of Modern History*, 51(2): 231-263.
- Hess S., Kasperek B. (2021). Historicizing the Balkan Route: Governing migration through mobility. In: Walters W., Heller C., Pezzani L., a cura di, *Viapolitics*. Durham: Duke University Press.

- IRC (2025). Protection Monitoring Report - People arriving via land from the Balkan Route in Trieste (Italian-Slovenian border), IRC Report. Disponibile al sito www.rescue.org/report/irc-italy-protection-monitoring-report-april-june-2025 (consultato 11 marzo 2025).
- Jordan J., Minca C. (2023). Makeshift camp geographies and informal migration corridors. *Progress in Human Geography*, 47(2): 259-279. DOI: 10.1177/03091325231154878.
- Kasperek B. (2016). Routes, corridors, and spaces of exception: Governing migration and Europe. *Near Futures*. Disponibile al sito https://nearfuturesonline.org/wp-content/uploads/2016/01/Kasperek_Final_PDF.pdf (consultato 11 marzo 2025).
- Kasperek B., Speer M. (2017). Of hope. Hungary and the long summer of migration. *Bordermonitoring.eu*. Disponibile al sito <https://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope-en/> (consultato 11 marzo 2025).
- Lake M., Reynold H. (2008). *Drawing the Global Colour Line*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Larkin B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1): 327-43. DOI: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.
- Leurs K. (2019). Migration infrastructures. In: Smets K., Leurs K., Georgiou S., Witteborn S., Gajjala R., a cura di, *The SAGE Handbook of Media and Migration*. Londra: Sage.
- Lin W., Lindquist J., Xiang B., Yeoh Brenda S.A. (2017). Migration infrastructures and the production of migrant mobilities. *Mobilities*, 12(2): 167-174. DOI: 10.1080/17450101.2017.1292770.
- MacFarlane C., Rutherford J. (2008). Political infrastructures. Governing and experiencing the fabric of the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2): 363-74. DOI: 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): 185-213.
- Marchi F., Minca C., Raeymaekers T. (2026, under review). The politics of infrastructural ruination. (Re)bordering practices in ‘emergency’ times in Trieste, Italy. *Geopolitics*.
- Mbembe A. (2003). Necropolitics. *Public Culture*, 15(1): 11-40.
- Mbembe A. (2019). *Nanorazzismo. Il corpo notturno della democrazia*. Bari: Laterza.
- Mellino M. (2019). *Governare la crisi dei rifugiati*. Roma: DeriveApprodi.
- Mezzadra S., Neilson B. (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
- Minca C. (2026). Biopolitics, sovereign power and mobility at the intersections between tourism and informal migration along the Balkan Route. *Hospitality and Society*, 16(1): 13-41.
- Minca C., Collins J. (2021). The Game: Or, “the making of migration” along the Balkan Route. *Political Geography*, 91: 1-11. DOI: 10.1016/j.polgeo.2021.102490.
- Minca C., Umek D. (2020). The new refugee ‘Balkan Route’: Field notes from the Bosnian border. *Rivista Geografica Italiana*, 127(1): 5-34. DOI: 10.3280/RGI2020-001001.
- Minca C., Umek D. (2024). Spazi informali e interstizi urbani lungo la Rotta Balcanica (2): Trieste *endgame*. *Rivista Geografica Italiana*, 131(2): 45-62. DOI: 10.3280/rgioa2-2024oa17808.

- Minca C., Umek D. (2026). Trieste is beautiful at night. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Minca C., Weima Y. (2026a). *Route Thinking?* In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Minca C., Weima Y., a cura di (2026b). *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Morelli R. (2025). I controlli quasi immaginari tra Italia e Slovenia. *Il Post*, 23 aprile.
- Novak P. (2021). Deservingness and uneven geographies of asylum accommodation. *Social Policy and Society*, 20(3): 452-463. DOI: 10.1017/S1474746420000779.
- Novak P. (2025). *Buildings of Refugee and the Postcoloniality of Asylum Infrastructure*. Bristol: Bristol University Press.
- Pallister-Wilkins P. (2022). *Humanitarian Borders*. Londra: Verso.
- Piantedosi M. (2023). *Letter on land border checks being reintroduced between Italy and Slovenia*. Disponibile al sito www.governo.it/sites/governo.it/files/lettera_controllo_confine_Italia_Slovenia_20231018.pdf (consultato 11 marzo 2025).
- Pollozek S., Passoth J.H. (2019). Infrastructuring European migration and border control: The logistics of registration and identification at Moria Hotspot. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(4): 606-624. DOI: 10.1177/0263775819835819.
- Quijano A. (2000). Coloniality of power, eurocentrism, and Latin America. *Nepantla: Views from South*, 1(3): 533-580.
- Raeymaekers T. (2023a). Naturalising ‘black spaces’ in the Mediterranean: Towards a political ecology of bordering infrastructures. *Geopolitics*, 29(2): 495-519. DOI: 10.1080/14650045.2023.2167651.
- Raeymaekers T. (2023b). Il confine come spazio operativo. “Spazi neri” e infrastrutture della frontiera. *Documenti Geografici*, 2: 87-106. DOI: 10.19246/DOCUGEO2281-7549/202302_06.
- Redfield P. (2005). Doctors, borders, and life in crisis. *Cultural Anthropology*, 20(3): 328-361.
- Rijke A., Minca C. (2019). Inside checkpoint 300: Checkpoint regimes as spatial political technologies in the occupied Palestinian territories. *Antipode*, 51(3): 968-88. DOI: 10.1111/anti.12526.
- Rivolti ai Balcani (2020). *The Balkan Route. Migrants without rights in the heart of Europe*. Dossier disponibile al sito The-Balkan-Route-Report-2020-by--Rivolti-ai-Balcani-italian-network.pdf (consultato 11 marzo 2025).
- Rodgers D., O’Neill B. (2012). Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography*, 13(4): 401-412. DOI: 10.1177/1466138111435.
- Scheel S. (2013). Autonomy of migration despite its securitisation? Facing the terms and conditions of biometric rebordering. *Millennium*, 41(3): 575-600. DOI: 10.1177/0305829813484186.
- Scheel S. (2019). *Autonomy of Migration?* Londra: CRC Press.
- Sheller M. (2018). *Mobility Justice*. Londra: Verso.
- Singh N.P. (2005). *Black is a Country*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Sözer H. (2019). Humanitarianism with a neo-liberal face: Vulnerability intervention as vulnerability redistribution. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 46(11): 1-18. DOI: 10.1080/1369183X.2019.1573661.

- Star S. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3): 377-391.
- Tazzioli M. (2023). *Border Abolitionism*. Manchester: Manchester University Press.
- Trauttmansdorff P., Felt U. (2021). Between infrastructural experimentation and collective imagination: The digital transformation of the EU border regime. *Science, Technology, & Human Values*, 48(3): 635-662. DOI: 10.1177/01622439211057523.
- Truscello M. (2020). *Infrastructural Brutalism*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Valz Gris A. (2025). Ragioni, attori e strumenti della finanziarizzazione delle infrastrutture urbane: una mappatura concettuale. *Rivista Geografica Italiana*, 132(3): 126-146. DOI: 10.3280/rgioa3-2025oa21178.
- Vianelli L. (2026). Externalising the Common European Asylum System? Enlargement, legal harmonisation, and capacity building along the Balkan Route. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Walters W. (2011). Foucault and frontiers: Notes on the birth of the humanitarian border. In: Bröckling U., Krasmann S., Lemke T., a cura di, *Governmentality: Current Issues and Future Challenges*. Londra: Routledge.
- Weima Y. (2026). Transit campization and the shifting Balkan Route camp archipelago. In: Minca C., Weima Y., a cura di, *Thinking Like a Route*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Xiang B., Lindquist J. (2014). Migration infrastructure. *International Migration Review*, 48(1): 122-148. DOI: 10.1111/imre.12141.