

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA**

DIPARTIMENTO DI FILOSOFIA, SOCIOLOGIA, PEDAGOGIA E  
PSICOLOGIA APPLICATA

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN  
PLURALISMO CULTURALE, MUTAMENTO SOCIALE E  
MIGRAZIONI

Pratiche collettive e attivismo: le ciclofficine popolari come spazio di  
partecipazione politica

Relatrice:

Prof.ssa Setiffi Francesca

Laureando: Girardi Amedeo

Matricola n. 2054797

ANNO ACCADEMICO 2022/2023



## INDICE

Introduzione.....	p. 1
<b>CAPITOLO PRIMO: Approccio teorico</b>	
1. La società dei consumi.....	p. 7
2. Gli studi sulla manutenzione e riparazione.....	p. 12
3. Le ciclofficine popolari.....	p. 16
4. Pratiche collettive e processi di rigenerazione.....	p. 20
<b>CAPITOLO SECONDO: Posizionamento, contesto, metodologia</b>	
1. Posizionamento del ricercatore.....	p. 28
2. Contesto di ricerca.....	p. 32
3. Metodologia.....	p. 42
<b>CAPITOLO TERZO: Analisi dei dati e risultati</b>	
1. Nuclei tematici.....	p. 45
2. Analisi dei dati e confronto.....	p. 47
2.1 Storia, contesto urbano e territorio.....	p. 48
2.2 Organizzazione interna.....	p. 54
2.3 Educazione ed apprendimento.....	p. 57
2.4 Utilità sociale.....	p. 61
2.5 Sensazioni ed emozioni.....	p. 62
2.6 Questioni di genere e inclusività.....	p. 64
2.7 Partecipazione politica e attivismo.....	p. 69
CONCLUSIONI.....	p. 75
RIFERIMENTI.....	p. 81



## INTRODUZIONE

La tesi è il risultato del lavoro di ricerca svolto a Padova all'interno dell'associazione di promozione sociale "La mente comune" («La mente comune» s.d.) e in altre ciclofficine presenti in Italia, e fa riferimento sia alla personale esperienza diretta di ricerca che di partecipazione individuale come volontario alle varie attività promosse sul territorio.

L'obiettivo principale di questo lavoro è duplice: primariamente, attraverso l'analisi delle caratteristiche della società contemporanea, degli stili di vita e delle varie pratiche di consumo, cercare di comprendere se vi possano essere degli spazi e delle attività specifiche che possano in qualche modo rappresentare un'alternativa alle modalità capitalistiche di produzione e scambio di beni. In secondo luogo, porre l'attenzione sulla natura specifica delle azioni che vengono promosse all'interno della collettività dell'associazione e di altre ciclofficine, come esse vengano raccontate, a quali universi di significato fanno riferimento ed infine se possano essere considerate forme di resistenza, azioni politiche e attivismo.

La scelta di svolgere questa ricerca a partire da un luogo specifico come la sede de "La mente comune" (LMC) è legata alla convinzione che, come raccontato da una persona dopo essere passata diverse volte per riparare la propria bici, attraverso ciò che può sembrare in un primo momento e ad un occhio esterno solamente come un tempo ed uno spazio in cui le persone riparano assieme i propri mezzi, possa invece racchiudere al suo interno una serie di pratiche collettive attraverso le quali si cerchi di costruire un modo diverso di stare assieme.

A livello sociale la presenza di ciclofficine comincia a divenire un elemento di interesse a partire dall'ultima decade del secolo scorso quando negli Stati Uniti cominciano a formarsi nuovi gruppi di persone accomunati tra di loro da un rifiuto simbolico e pratico di ciò che la società capitalistica impone loro: possedere un'auto. Proprio questi primi gruppi andranno poi a formare una vera e propria subcultura che nel corso del tempo si espande a macchia d'olio come movimento sempre più ampio a livello internazionale, grazie anche a diverse

manifestazioni pubbliche come le *Critical Mass*<sup>1</sup> e alla produzione e pubblicazione di periodici indipendenti. Ognuna di esse possiede le proprie caratteristiche specifiche come per esempio le modalità di sostentamento economico, volontariato, modalità e tempi di apertura al pubblico, promozione di attività ecc. ma è comunque possibile affermare che in linea generale tutte promuovano il riuso, il riciclo, una mobilità sostenibile, l'attività fisica quotidiana e l'apprendimento comunitario come stili di vita alternativi (Carlsson 2007).

Rispetto a quest'ultimo, l'esempio della bicicletta è emblematico di come a partire da un prodotto e dalle sue specifiche modalità d'uso e manutenzione possano svilupparsi processi di riappropriazione di pratiche e significati, costruzione e co-costruzione di nuovi oggetti e attività, nascita di comunità di apprendimento collettive e sviluppo della consapevolezza in se stessi di poter riuscire ad essere autonomi nel momento in cui possano sorgere delle problematiche strutturali dell'oggetto. Non si tratta solamente di un sapere tecnico individuale ma di come questo venga trasmesso e condiviso all'interno di una rete di relazioni tra persone che dunque condividono conoscenze e competenze senza però rientrare all'interno di relazioni di natura economica e di consumo mediato dal mercato. Il rapporto che si instaura è tra pari ed è molto più affine alla logica del dono che a quella della retribuzione in denaro al netto di una prestazione, andando dunque indirettamente a reclamare alcuni diritti come il diritto alla riparazione e ad una mobilità sostenibile anche per chi non ha la possibilità di permettersi economicamente un mezzo di trasporto nuovo o una riparazione di qualsiasi tipo in un normale negozio di bici. In questa accezione anche il concetto di giustizia sociale è chiamato in causa.

Questi fenomeni appena descritti sono sia stati vissuti inizialmente dal sottoscritto come persona che ha partecipato alle varie attività e poi, successivamente, anche come membro attivo dell'associazione e dunque volontario. Questo mi ha permesso di passare attraverso le diverse "strutture" dell'associazione e di comprendere dall'interno come è nata, come si è sviluppata ed evoluta nel tempo e come esista poi nella pratica di tutti i giorni.

---

<sup>1</sup> Sarà specificato in modo più dettagliato nel capitolo terzo. Letteralmente "massa critica", è un evento che può occorrere in differenti città nella quali un gruppo di persone in sella a propria bicicletta pedala attraverso le strade del centro abitato. Il motto è: "noi non causiamo il traffico, noi siamo il traffico".

Partendo da questa base è dunque l'idea di svolgere un lavoro sul campo mettendo al centro le varie attività, materiale ed immateriali, che si svolgono quotidianamente e la narrazione che se ne fa di esse cercando anche di porre l'attenzione sulle differenze inevitabilmente presenti e sulle modalità di incontro o scontro su diverse tematiche: economica, di genere, organizzazione interna, politica.

La metodologia maggiormente utilizzata in una prima fase è stata dunque quella dell'osservazione partecipante: nonostante non avessi ancora deciso che la ciclofficina sarebbe stata uno dei temi principali di ricerca prescelti, ho potuto acquisire una elevata conoscenza del contesto attraverso la frequentazione dell'associazione e le conversazioni che ho avuto con i suoi membri e gli altri partecipanti. In aggiunta a ciò successivamente ho proposto ad alcuni di loro un'intervista semi strutturata in profondità proprio per approfondire maggiormente le questioni che, come specificato precedentemente, costituiscono il nucleo di questo lavoro. Nel fare ciò il focus in fase di analisi è stato posto sulla tipologia di narrazione che traspariva dalle varie interviste, individuando dunque di conseguenza gli universi di significato rilevanti per ogni persona intervistata: la dimensione personale, temporale, pratica, organizzativa, di genere, sociale, politica ed emotiva.

Per poter inquadrare e comprendere tutti questi aspetti è stato necessario prestare attenzione sia al contesto sociale nel quale vengono presentate le varie pratiche, che alle pratiche stesse e alle finalità per cui vengono proposte. Infatti questo lavoro si inserisce nell'intersezione di tre ambiti di ricerca più ampi: gli studi sugli stili di vita e la società dei consumi, i *maintenance and repair studies* (MRS) ed infine gli studi sulle pratiche di rigenerazione urbana.

Tutti e tre gli ambiti godono di una natura interdisciplinare con focus differenti: il primo si caratterizza per un tentativo di comprendere quali siano le caratteristiche della società capitalistica contemporanea, come le persone interagiscono con il mondo attraverso il consumo e come queste interazioni influenzano la società, l'economia e l'ambiente. Come chiaramente messo in luce da Roberta Sassatelli: "la società dei consumi nasce, anche e soprattutto, quando si comincia a tematizzare il consumo come un'attività rilevante in se stessa e cruciale per definire i rapporti sociali." (Sassatelli 2004, 49)

Il secondo pone invece il focus sull'esplorazione dei processi, delle strategie e delle implicazioni della manutenzione e della riparazione di infrastrutture, macchinari, tecnologia e altri sistemi. Nel fare ciò si tenta di approfondire maggiormente ciò che nella vita di tutti i giorni diamo per scontato come funzionante, cercando dunque di aprire la cosiddetta *black box* (Graham e Thrift 2007). Infatti, come lucidamente notato da Susan Leigh Star: "The normally invisible quality of working infrastructure becomes visible when it breaks [...]. This breakdown became the basis for a much more detailed understanding of the relational nature of infrastructure" (Star 1999, 382). Il caso della bicicletta ne è assolutamente un chiaro esempio: a partire da una rottura si innesca una concatenazione di eventi per i quali si riuscirà nel breve futuro ad avere una visione differente della bici e di se stessi come potenziali riparatori e manutentori.

Il terzo infine si concentra sulla trasformazione, il miglioramento e la rinascita delle aree urbane esistenti, in special modo degli spazi pubblici accessibili a tutta la cittadinanza. Questo ambito mette nettamente in risalto la partecipazione attiva e la capacità delle varie comunità di riscoprirsi come tali attraverso differenti azioni promosse proprio all'interno degli spazi pubblici, difendendo questi ultimi dalla possibilità di privatizzazione e reclamandone a volte anche di nuovi. Un esempio che si prenderà in considerazione saranno i vari casi di *community gardens* (Rosol 2010).

Alla luce di queste riflessioni, nel corso del primo capitolo verranno approfonditi i tre ambiti di ricerca appena presentati. Si è cercato di quindi di inquadrare a livello teorico la questione specificando nel dettaglio le caratteristiche della società dei consumi, descrivendo di conseguenza il contesto nel quale si inseriscono realtà associative come le ciclofficine popolari. Per poter maggiormente comprendere queste ultime, il loro ruolo e ciò che esse promuovono, sono state precedentemente presentati e descritti alcuni concetti derivanti dagli studi sulla manutenzione e riparazione che risultano fondamentali in quanto mettono in luce alcuni processi che altrimenti rimarrebbero nascosti.

Una volta presentato il contesto teorico, i concetti, le ciclofficine e le loro pratiche si passerà alla descrizione della metodologia utilizzata. In questa sezione si è prestata estrema attenzione al posizionamento del ricercatore, esibendo le criticità insite al processo di ricerca. Inoltre verranno forniti tutti i dettagli rispetto all'area di indagine, ossia in questo caso l'associazione "La Mente Comune", non



limitandosi ad una descrizione della situazione attuale ma presentando anche la storia del luogo e della ciclofficina grazie alle informazioni che si sono potute raccogliere durante le varie interviste.

Proprio nel terzo capitolo, relativo all'analisi dei dati raccolti e ai risultati di ricerca, verrà lasciato ampio spazio alle voci delle persone intervistate. Saranno introdotti alcuni nuclei tematici di significato che racchiudono le diverse riflessioni che si sono sviluppate in seno al confronto tra le varie ciclofficine (Padova, Lugano, Cremona, Piacenza e Roma) e verranno individuati i possibili elementi comuni e discordanti, restituendo in questo modo la pluralità delle esperienze presenti sul territorio. La questione relativa alla partecipazione politica e di attivismo conclude il capitolo focalizzando il tema principale della tesi e mostrando attraverso i frammenti di intervista come gli spazi delle ciclofficine e le iniziative promosse all'interno di quei luoghi possano essere considerate come esempio di attuazione di una politica pratica. Ovvero, una politica d'azione derivata direttamente da esigenze pratiche, diretta all'attuazione di piccoli ma concreti cambiamenti all'interno della vita quotidiana delle persone che decidono di attraversare lo spazio della ciclofficina.



## CAPITOLO I

### *APPROCCIO TEORICO*

Nell'ambito della presente ricerca, che si concentra sull'analisi di specifici spazi urbani come possibili centri di partecipazione politica e di come al loro interno possano nascere ed essere coltivate relazioni interpersonali che esulino dalla logica di mercato, è necessario primariamente introdurre le caratteristiche e peculiarità della società dei consumi intesa come campo di studio entro il quale ci si orienta. Correlato a questa prima sezione e alle modalità tramite le quali le città riescono costantemente a "funzionare", verrà approfondito il campo di studi di manutenzione e riparazione (*maintenance and repair studies, MSR*), in particolar modo in relazione all'ambito delle ciclofficine popolari e di riparazione di biciclette. L'ultima sezione del capitolo si concentrerà invece sulle analogie e differenze tra le pratiche collettive presenti all'interno delle ciclofficine e altre attività comunitarie come il *community gardening*, mettendo in risalto l'elemento politico e di partecipazione alle varie attività.

#### *1. La società dei consumi*

La "società dei consumi" è un concetto sociologico che si riferisce a una cultura e un sistema socioeconomico in cui il consumo di beni materiali e servizi assume un ruolo centrale nella vita delle persone e nell'organizzazione della società. Questa cultura consumistica, che pone le sue radici in una altresì cultura materiale, si fonda sull'idea che l'acquisizione di merci sia una fonte di soddisfazione personale, un mezzo di espressione individuale e una via per definire il proprio status sociale. In una società dei consumi, il consumo non è semplicemente un atto economico, una fase del processo di scambio di beni, ma piuttosto un fenomeno profondamente radicato nelle dinamiche sociali e culturali, influenzando l'identità, i valori e gli stili di vita delle persone (Micheletti e Stolle 2012; Forno e Graziano 2016).

In senso più generale è possibile considerare la società dei consumi "come un tipo di società in cui la soddisfazione dei bisogni quotidiani avviene per via capitalistica, vale a dire mediante l'acquisto e l'utilizzo di merci sul mercato" (Sassatelli 2004, p. 11). Cercando di approfondire ancor di più, proprio la

relazione tra i vari singoli individui e gli oggetti risulta di fondamentale importanza: non solo gli artefatti vengono dotati di senso mediante le varie pratiche di utilizzo ma le stesse pratiche acquisiscono senso a partire proprio dagli oggetti. In questo modo si forma e sviluppa quella cultura materiale che sottende all'orientamento o al disorientamento degli attori sociali nel mondo: la logica di acquisto e consumo permea la società nel suo insieme, sia a livello di scelta offerta sia di micro pratiche quotidiane. Orientamento perché nelle società occidentali contemporanee il consumo non è legato solamente alla soddisfazione dei bisogni fondamentali ma costituisce una vera e propria pratica culturale e sociale complessa, inevitabilmente intrecciata ad altri fenomeni come la globalizzazione, la digitalizzazione, lo sviluppo dei social media e della catena globale del valore. Disorientamento perché, proprio a causa della separazione della sfera di produzione e quella di consumo, gli individui si trovano nella posizione di non riuscire ad acquisire, comprendere a pieno le modalità d'uso e i significati degli oggetti. Questo inoltre viene fortemente accentuato dalla rapidità con cui le merci vengono introdotte sul mercato, dalla vastità della scelta presente, dalla centralità sempre crescente del soggetto consumatore e del suo rapporto individualizzato con gli oggetti ed infine dai processi di obsolescenza che risultano sempre più rapidi. Nei paragrafi successivi si cercherà di approfondire nello specifico ogni elemento appena descritto per comprendere alcune sfaccettature della società dei consumi messe in risalto dalla teoria critica.

Rispetto allo sviluppo storico della società contemporanea occidentale, come affermato da Sassatelli:

[s]e nella fase fordista l'economia era dominata dalla produzione di massa, le merci erano poco differenziate e i fenomeni di consumo erano contrassegnati dalla diffusione di beni durevoli standardizzati, nell'odierna fase postfordista l'economia è caratterizzata da una produzione flessibile e specializzata, una maggiore varietà di merci in rapido mutamento, e modelli di consumo ibridi, eclettici, fluidi e di nicchia. (2004, p. 65)

Varietà, novità e soprattutto personalizzazione sono dunque le caratteristiche principali della nuova era dell'economia contemporanea. Ognuna è intimamente connessa all'altra: proprio perché il rapporto con i beni di consumo e con le merci

è diventato sempre più individuale e specifico (privatizzazione della sfera del consumo), allora di conseguenza le diverse aziende propongono oggetti sempre più differenziati tra di loro per andare in contro ad ogni specificità e richiesta individuale.

In aggiunta a ciò, la centralità del consumatore rileva quanto significativa sia la connessione tra pratiche di consumo e processi identitari sia singoli che di gruppo: riuscire a comprendere come gli attori sociali percepiscono, definiscono e gestiscono il loro rapporto con le merci evidenzia le pratiche di consumo come veri e propri fenomeni sociali. Questa centralità può essere osservata da diversi punti di vista: come hanno proposto le prime teorie economiche, ovvero intendendo il consumatore come sovrano del mercato alla continua ricerca della soddisfazione dei propri bisogni attraverso un calcolo razionale, strumentale ed utilitaristico. Secondo questa versione, denominata *neoclassica*, “[l]’utilità che deriva da ciascun bene rimane negativamente correlata alla quantità consumata dello stesso bene e svincolata dalle preferenze degli altri consumatori” (2004, p. 78). Dall’altro lato, un’altra possibilità di interpretazione è stata proposta dai cosiddetti approcci critici del dopoguerra, considerando il mercato né come un elemento statico all’interno del quale vige un movimento di costante equilibrio tra domanda ed offerta, né come uno strumento per la soddisfazione di bisogni personali. Piuttosto viene concepito come “lo specchio dei rapporti di dominazione caratteristici delle società tardocapitaliste [all’interno del quale il consumatore è] schiavo delle merci: compra più perché è indotto a farlo che perché davvero desidera farlo” (2004, p. 97).

La passività del consumatore risulta un elemento di analisi interessante anche per quanto riguarda i processi di obsolescenza. Se dalla parte dei consumatori vi è una spinta a desiderare sempre nuove merci senza che alla base ci sia un effettivo bisogno, dalla parte delle aziende produttrici a volte vengono messi in atto processi che rendono gli oggetti obsoleti dopo uno specifico e determinato periodo di tempo anche se tali prodotti potrebbero continuare a funzionare perfettamente. Alcune delle caratteristiche principali di questi processi sono la durata limitata nel tempo di alcuni materiali di cui gli oggetti sono costruiti, la difficoltà di riparazione dei vari elementi costitutivi dei prodotti e, relativo a

quest'ultimo punto, la non conoscenza dei meccanismi e funzionamenti interni, sia dei singoli oggetti e tecnologie che delle infrastrutture e città più in generale.<sup>2</sup>

In questa analisi sono però doverose alcune precisazioni per evitare di scadere in una mera descrizione delle società contemporanee occidentali in cui, in qualche modo, i ruoli e le posizioni degli attori in gioco sono già predefinite in partenza senza alcuna possibilità di modifica o trasformazione e in cui l'uso ma anche l'interazione più in generale tra gli individui e gli oggetti rimane statica ed univoca nel corso del tempo. Non è una novità il fatto che alcune aziende si muovano all'interno del mercato proponendo prodotti che puntano a differenziarsi dagli altri proprio per la volontà dell'azienda di proporre un consumo differente, consapevole, critico.

Il consumo critico può essere definito come una modalità di acquisto di beni e servizi che tiene conto non solo del prezzo e della qualità percepita dei prodotti, bensì anche - in alcuni casi, soprattutto - del comportamento dei produttori e della sostenibilità ambientale e sociale della filiera produttiva. (Forno e Graziano 2016, pp. 8-9)

Alcuni esempi sono la possibilità di poter essere assistiti come consumatori da un servizio clienti che gratuitamente ripara qualsiasi tipologia di abbigliamento danneggiato (del proprio marchio), senza limitazioni riguardanti la causa della rottura e nemmeno temporali rispetto a quando potrebbe accadere. Oppure la possibilità di acquistare un telefono cellulare che, se da un lato si propone con la maggior parte delle caratteristiche rispetto a quelli di marche ben più conosciute, dall'altro mette a disposizione del consumatore una serie di istruzioni e pezzi di ricambio venduti singolarmente per far sì che possa essere riparato in modo semplice, o perlomeno in modo più accessibile e facile rispetto agli altri *smartphone*. Inoltre ciò permette di aprire e scrutare almeno in parte all'interno della scatola nera della tecnologia, esplorando spazi e funzionalità che per la maggior parte del tempo sono all'oscuro dalla maggioranza degli individui i quali si affidano completamente ad altri per le possibili problematiche che potrebbero sorgere. Altro esempio può essere il commercio equo solidale e realtà di

---

<sup>2</sup> Questo punto nello specifico verrà maggiormente analizzato quando saranno presentati gli studi sulla manutenzione e riparazione.

produzione minore che fanno della loro attenzione ai materiali, all'ambiente, alle persone e ai prodotti il loro tratto distintivo. Logicamente ognuno di questi esempi si ritrova in ogni caso all'interno del mercato in generale, e di un mercato specifico per ogni nicchia. In questo senso formalmente la proposta all'individuo rimane la stessa: uno scambio di merci in cui da una parte vi è il denaro e dall'altra il singolo bene mercificato, ma possono essere individuate delle differenze rispetto allo stile di consumo più diffuso. Queste differenze risiedono nella singola relazione tra gli individui e gli oggetti perché i significati di quest'ultimi possono essere rielaborati, decodificati e personalizzati. Proprio come affermato da Sassatelli:

[L]e merci e le loro immagini sono non solo *polisemiche* [...] ma anche *multiaccentate* (possono essere lette e articolate con accenti diversi). Proprio per questo le merci possono essere messe al servizio di domande tutt'altro che omogenee e certo non meramente funzionali alla riproduzione della struttura di dominio. (2004, p. 108)

In questo senso i gusti e le pratiche di consumo personali giocano un ruolo importante nella costruzione e modificazione di culture e sottoculture attraverso le quali poi gli individui si identificano e riconoscono. Le singole merci possono essere esperite in modi differenti a seconda dei diversi gruppi ma anche a seconda delle diverse circostanze e dai diversi utilizzi possibili. Questi ultimi possono anche essere di tipo sovversivo, politico, controulturale, espressione di domande innovatrici e di resistenza popolare, con l'obiettivo di cercare un modo alternativo di guardare a se stessi e alla società. In questa accezione, la nozione di pratica consente di evidenziare come il consumo sia un'azione costitutiva oltre che espressiva (Sassatelli 2004; Stolle, Hooghe, e Micheletti 2005).

Non è necessario mettere in atto azioni prettamente anticomsumistiche radicali per poter interrogare gli stili di vita e di consumo più diffusi, in primo luogo per il fatto che ormai molto complesso individuare uno spazio che non sia stato già attraversato dalle logiche del mercato o che ne sia completamente estraneo, in secondo luogo perché proprio l'ambivalenza del mercato offre degli spazi al suo interno per ripensare le relazioni tra i vari individui e tra gli individui e le merci. "Proprio per questa sua ambivalenza il consumo è

essenzialmente un fenomeno politico, [...] le pratiche di utilizzo dei beni offrono agli individui possibilità di realizzazione ed emancipazione e allo stesso tempo li costringono" (Sassatelli 2004, pp. 147–48).

Questi stessi eventi e dinamiche di natura politica sono ciò che si cercherà di indagare a partire dalla realtà della ciclofficina “La Mente Comune”, inserendo la ricerca all’interno dell’ambito più specifico della riparazione e manutenzione della bicicletta proprio come modalità alternativa di consumo. Nei paragrafi successivi si introdurranno dunque i concetti principali dei *maintenance and repair studies* che poi risulteranno utili per l’analisi sia della realtà padovana, che di altre ciclofficine sparse sul suolo italiano.

## 2. *Gli studi sulla manutenzione e riparazione*

Gli studi sulla manutenzione e riparazione (*maintenance and repair studies*, *MRS*) costituiscono un campo di studi interno agli studi sulla scienza e tecnologia (*science and technology studies*, *STS*) e si concentrano nello specifico, come esplicitato nel nome stesso, nello studio di quelle pratiche pratiche quotidiane di manutenzione e riparazione che nella maggior parte dei casi vengono date per scontate e dunque non notate e di conseguenza non analizzate. Non è presente una data specifica che identifica la nascita dei MRS ma è possibile considerare alcuni lavori di Madeleine Akrich, Mariane de Laet, Annemarie Mol e Susan Leigh Star come significativi per l’importanza che hanno poi avuto nel contribuire allo sviluppo di questo nuovo ambito di studi (Denis, Mongili, e Pontille 2015; Vinck 2019; Magaudda e Neresini 2020).

Per poter comprendere in modo più dettagliato ciò di cui i MRS si occupano può essere utile seguire l’esempio proposto da Stephen Graham e Nigel Thrift:

[w]hat seems certain is that the main instance of a knot of ongoing work of maintenance and repair to be found in the world currently is the contemporary city. The city is able to reproduce itself because of never-ending activities of repair and maintenance which are not just incidental but provide a good part of its dynamic, as they continually rinse away breakdowns. (Graham e Thrift 2007, p. 11)



Proprio la città contemporanea dunque, intesa come insieme di infrastrutture, risulta come luogo privilegiato in cui poter studiare le dinamiche di manutenzione e riparazione, soprattutto per il fatto che nella maggior parte dei casi il suo funzionamento viene dato per scontato, senza interrogazione alcuna sui diversi passaggi intermedi che permettono un certo output a partire da uno specifico input. Ciò che ci si ritrova davanti è sempre un qualcosa che non si mostra, risulta invisibile fintantoché continua a funzionare in modo corretto. L'essere dato per scontato, “*taken-for-grantedness*”, è una delle caratteristiche individuate da Leigh Star nel suo studio sulle infrastrutture, ed è il risultato del fatto che l'infrastruttura o l'oggetto diventa “visibile” solo nel momento in cui si rompe o non funziona più come dovrebbe (Star 1999). I momenti di “rottura” (*breakdowns*) delle differenti infrastrutture mettono in luce la vulnerabilità e la fragilità di esse (*material vulnerability*), e di conseguenza di come sia necessario un lavoro di tipo socio-materiale per poter far sì che l'ordine sociotecnico degli oggetti ritorni o alla situazione di partenza, oppure acquisisca una nuova configurazione, diversa da quella originale, ma che possa essere comunque migliore di quella presente durante la fase di rottura.

Queste interruzioni nel funzionamento delle infrastrutture o nelle connessioni tra di esse possono essere considerate come momenti in cui è possibile scrutare all'interno della scatola nera della tecnologia, “*unblackboxing*” (Graham e Thrift 2007). Questa tipologia di evento mette in luce la “natura” dei vari oggetti, il loro poter essere accessibili e disassemblabili, e mostra inoltre differenti regimi di manutenzione e riparazione nei quali sono presenti diversi attori:

[s]ome objects can be easily opened and disassembled, while others resist. This is of course what planned obsolescence is all about: the design of things that instead of being easily maintainable have to be replaced. And even when failures are not exactly planned, a lot of objects are designed to impede certain kinds of maintenance [...]. Conversely, some objects can be designed as open, accepting -even favoring- maintenance interventions, accomplishable by specialized workers or mundane users alike. (Denis e Pontille 2017, p. 3)

A partire dal riconoscimento di diversi regimi di manutenzione e riparazione, sorgono conseguentemente alcune tematiche centrali come: differenze a livello di

ruolo e responsabilità tra produttori, manutentori ed utilizzatori; possibilità di una “manutenzione distribuita” proprio tra i diversi individui; considerazioni sul risultato dei vari interventi di manutenzione e riparazione in riferimento alla possibilità che il processo possa essere considerato come un processo di innovazione.

Nel caso in cui a livello di progettazione e costruzione vi sia la chiara intenzione di restringere il campo di persone che avranno le conoscenze e capacità sufficienti per poter anche solo riconoscere una possibile rottura o malfunzionamento, rendendo così l’oggetto interessato inaccessibile ad un comune utilizzatore, il processo di manutenzione sarà per la maggior parte invisibile agli occhi del consumatore finale. Il momento della rottura sarà dunque vissuto in due modi completamente distinti: agli occhi dei manutentori è un evento normale e frequente, agli occhi degli utilizzatori è un accadimento raro e carico di criticità. Inoltre chi ha la possibilità di poter riparare i diversi oggetti non percepisce in modo netto la differenza tra un artefatto funzionante ed uno non funzionante come invece la esperisce un individuo che solamente utilizza quel prodotto.

Nel caso in cui invece la fragilità dei vari oggetti è condivisa e tutti gli attori coinvolti ne sono consapevoli, è possibile parlare di manutenzione come una pratica distribuita tra tutti: non è presente una differenza sostanziale tra un prodotto funzionante ed uno che non lo è, questo perché “[i]n the hand of ‘maintainers-users’ objects are always changing, living entities that traverse a number of intermediate states before being considered as inoperative” (Denis e Pontille 2017, p. 6). Attraverso dunque un lavoro socio-materiale di tipo collettivo, la durata degli oggetti, il loro significato ed il loro utilizzo vengono continuamente negoziati a livello sociale, economico e materiale.

I risultati di questo processo di ri-assemblaggio sociotecnico e della negoziazione a diversi livelli e tra diversi attori possono essere molto differenziati tra di loro, anche in base al contesto nel quale si sviluppano. Dunque è possibile che per una stessa problematica possano sussistere metodi e soluzioni diverse, in aggiunta, proprio perché frutto di un processo, a volte le soluzioni che vengono raggiunte sono il frutto di atti di improvvisazione riferiti alla specifica situazione.

Improvisation allows the work of maintenance and repair to go on when things may seem bleak and it takes in a whole series of responses from simple repetition (such as trying it again) through to attempts to improve communication so as to be clear exactly what the problem is through disagreement over causes through to complex theorizing, responses which are often the result of long and complex apprenticeships and other means of teaching. (Graham e Thrift 2007, p. 6)

In questo senso gli studi sulla manutenzione e riparazione sono strettamente collegati anche al fenomeno dell'innovazione come risultato delle varie improvvisazioni e soluzioni adottate dai vari attori di volta in volta:

[...] when things break down, new solutions may be invented. Indeed, there is some evidence to suggest that this kind of piece-by-piece adaptation is a leading cause of innovation, acting as a continuous feedback loop of experimentation which, through many small increments in practical knowledge, can produce large changes. (2007, p. 8)

Il ruolo degli *users* è rivalutato alla luce di ciò che è possibile constatare non solamente come attività di tipo conservativo ma con una incisiva tendenza al cambiamento attraverso una serie di piccole attività quotidiane di continua rielaborazione degli oggetti tecnici, delle loro politiche d'uso e riuso (Magaudda e Neresini 2020).

Queste considerazioni mettono in luce un ulteriore aspetto, ovvero quello politico e delle asimmetrie di potere. Già la decisione di come progettare un prodotto per fare in modo che permetta certi utilizzi e ne impedisca altri è di per sé una chiara scelta di natura politica che si basa essenzialmente sulla differenza di potere e conoscenza. Questa differenza si esprime nella disposizione di attrezzi, materiali e nozioni teoriche di produzione, manutenzione e riparazione rispetto ad una infrastruttura o oggetto singolo.

Repair of institutions or larger scale infrastructures still relies on embodied or technical knowledge, but that knowledge and skill may be deployed in the interest of others who control the direction and effects of repair more than the performance of the actual work itself. Just as for the case of repair at local scales

of practice, this confluence of expertise and power raises an ontological question—where does the repair of power come from? (Henke 2019, p. 267)

Questa tematica intercetta in modo trasversale diverse altri ambiti che sono già stati accennati come per esempio il consumo ed i processi di obsolescenza programmata. Un particolare tipo di consumo è pensato a partire dal design stesso del prodotto e l'utilizzo che il consumatore ne farà sarà inserito all'interno di un insieme di pratiche volte a riprodurre, secondo la teoria critica dei consumi, le strutture e gerarchie di potere presenti nella società. La conoscenza stessa di quale sia il funzionamento dell'oggetto, di quali siano le sue componenti e di come essere siano in relazione le une con le altre, di quali materiali è composto, della storia che ha portato a far sì che avesse quella specifica forma, di quali siano le possibili criticità e di come si possano risolvere, va a definire i confini di utilizzo e di potere tra i diversi individui. In questo senso alcune azioni provenienti dai singoli utilizzatori volte alla scoperta, all'apertura di ciò che è stata definita come *black box* della tecnologia, possono essere definite come azioni politiche, come azioni che hanno come obiettivo il cambiamento almeno in parte della società, come presa di posizione rispetto alle dinamiche di mercato dominanti.

Molte di questi elementi appena menzionati sono rintracciabili all'interno delle dinamiche presenti nelle ciclofficine popolari e l'intento dei seguenti paragrafi sarà proprio quello di descrivere che cosa siano le ciclofficine, come si articolano i vari meccanismi presenti al loro interno e quali siano i collegamenti teorici con ciò che si è appena discusso rispetto all'ambito di manutenzione e riparazione.

### 3. *Le ciclofficine popolari*

Il fenomeno delle ciclofficine popolari, conosciute anche come ciclofficine collaborative, *bike kitchens*, *community bicycle workshops*, *ateliers vélo collectif*, comincia a diffondersi in maniera significativa a partire dagli anni novanta, momento in cui acquisiscono sempre maggiore importanza movimenti sociali legati alla bicicletta ed al suo utilizzo. Lo sviluppo di subculture popolari legate all'impiego della bici specialmente per gli spostamenti quotidiani tra casa e luogo di lavoro e all'interno del centro urbano come alternativa all'automobile si fa in questo periodo sempre più consistente. Le diverse subculture diventano di

conseguenza depositarie e messaggere di un modo differente di vivere nella città, più ecologico, contro l'inquinamento ambientale provocato dall'utilizzo di combustibili fossili ed energie non rinnovabili, contro la visione unilaterale della città costruita favorendo una specifica modalità di spostamento, ovvero quella possibile tramite l'utilizzo di mezzi motorizzati, contro la costruzione di spazi utilizzabili solo da alcune tipologie di individui (es. autostrade e possessori di auto) (Castañeda 2020).

This new bicycling subculture stands for localism, a more human pace, more face-to-face interaction, hands-on technological self-sufficiency, reuse and recycling, and a healthy urban environment that is friendly to self-propulsion, pleasant smells and sights, and human conviviality. [...] it certainly implies a radical change in our relationship to energy resources and ecology. (Carlsson 2007, p. 86)

Sull'onda di questi nuovi movimenti nascono dunque le prime ciclofficine popolari: spazi di aggregazione sociale il più delle volte ricavati nel garage di qualche persona che mettendo a disposizione quel luogo decide di dare la possibilità a chi volesse di riunirsi per riparare assieme la propria bicicletta. È questo il significato principale di una ciclofficina: definire uno spazio nel quale i singoli individui possano riparare la propria bicicletta in autonomia utilizzando gli attrezzi messi a disposizione da qualcuno (solitamente il proprietario del garage), senza per forza appoggiarsi ai più comuni negozi presenti all'interno del mercato.

Alla base di questi fenomeni [di recupero di tecnologie attraverso la riparazione] c'è spesso la volontà degli utilizzatori di sostenere politiche tecnologiche alternative a quelle dominanti. Il caso più rappresentativo è probabilmente quelle delle *ciclofficine collaborative*, in cui gruppi di volontari insegnano ai ciclisti urbani come riparare le proprie biciclette, al fine di diffondere un modello di mobilità sostenibile[.] (Magaudda e Neresini 2020, p. 125)

Le motivazioni che spingono le persone a creare questi luoghi di condivisione sono molteplici ed ogni città è legata al proprio territorio e alla propria storia.

Non è rintracciabile in nessuna delle esperienze di ciclofficina un percorso predeterminato, questo proprio perché è un'iniziativa che parte dal basso, dagli utilizzatori, nasce dalla necessità di far fronte a problematiche di tipo pratico come la manutenzione delle componenti della bici o alla sostituzione di esse dopo la rottura.

Ciò che sta alla base del fenomeno delle ciclofficine è la condivisione di uno spazio comune, degli attrezzi necessari per eseguire le riparazioni, dei pezzi di ricambio recuperati da altre biciclette e, soprattutto, la condivisione alla pari della conoscenza necessaria per eseguire tutte le possibili lavorazioni necessarie a far sì che una bici ritorni ad essere “pedalabile” (*rideability*) (Batterbury e Dant 2019). La collaborazione e la corresponsabilità sono gli elementi che caratterizzano (o almeno dovrebbero) lo spazio di una ciclofficina: i pezzi di ricambio e gli strumenti sono a disposizione di chiunque voglia utilizzarli, rimane poi al singolo e al gruppo la scelta di far sì che nessun utilizzo comprometta quelli futuri e che tutti possano usufruire dello spazio comune. Queste dinamiche di condivisione fanno sì che vi sia una riduzione dello spreco di materiali, un risparmio a livello monetario per i singoli ma anche la costruzione di una comunità (Schor 2010, p. 138). Un'altra caratteristica fondante delle ciclofficine, come precedentemente accennato, è che chi ne fa parte attivamente è un volontario: non presenta alcuna retribuzione monetaria (salvo in alcuni rari casi) per il tempo passato a sistemare le biciclette o a insegnare come fare ciò alle persone. Questi volontari sono nella maggior parte delle situazioni persone con una buona o ottima conoscenza della meccanica della bicicletta per ragioni anche molto differenti tra di loro (chi ha posseduto un negozio di bici, chi fa il meccanico come lavoro principale, chi è un completo autodidatta e chi magari ha imparato col tempo osservando gli altri riparare altre bici). La conoscenza che i volontari hanno è messa a completa disposizione di chiunque entri in ciclofficina e voglia cercare di comprendere in modo più approfondito come funziona il proprio mezzo di trasporto a due ruote. Non essendo un negozio ma un'attività senza scopo di lucro e considerato che non è presente alcuna gerarchia interna, l'elemento portante dello scambio che avviene tra le persone è il tempo passato assieme ed il lavoro condiviso: chi ha più esperienza mostra ed insegna alle persone meno esperte, ma non compie tutte le operazioni, poiché il “metterci le mani” (*tinkering*) è una parte imprescindibile di tutta l'attività di ciclofficina (Carlsson 2007; Bradley 2018).

Grazie a questo lavoro di condivisione del sapere tecnico da parte dei membri attivi e la messa a disposizione del proprio tempo per imparare qualcosa di nuovo da parte delle persone che portano la propria bici per le prime volte, si va a consolidare una consapevolezza sempre maggiore nelle capacità delle singole persone di poter far fronte a problematiche sempre differenti. Per i “veterani” ogni nuova situazione è un momento per verificare quello che si è imparato nel corso del tempo e cercare di capire anche quali siano le modalità migliori di condivisione in base alla persona che si ritrovano di fronte. Per i “neofiti” invece ogni nuova situazione è un’opportunità per comprendere il funzionamento di un oggetto fino a quel momento a loro sconosciuto. Durante questa dinamica viene mostrato

[...] the often hidden and forgotten knowledge of repairing. By teaching others to repair bikes and openly sharing this knowledge, the Bike Kitchen contributes, as other repair movements do, to opening up the ‘black box’ of technologies and products, [...], revealing the interior and hidden mechanisms of these abandoned bikes. (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020, p. 1162)

Non solo, ciò che forse ha maggiormente impatto sui nuovi partecipanti è la consapevolezza di avere le capacità necessarie per risolvere diverse problematiche che possono emergere col tempo. In francese esiste un termine per definire ciò, ossia *velonomié*, tradotto letteralmente in inglese come *velonomy*: “is the level of autonomy of an individual with their bicycle, that is to say the ease they show in repairing, maintaining and adjusting it” (de Chatillon 2021, p. 3). La consapevolezza raggiunta da un singolo all’interno del gruppo di pari viene poi redistribuita ogni qual volta ci possa essere una nuova persona nella stessa situazione di necessità che ha portato altre persone a conoscere la realtà della ciclofficina popolare. Tutto questo avviene senza nessun scambio di denaro né per la prestazione di aiuto nella riparazione né per la spiegazione teorica poiché,

[t]he work and the material performance of the repaired bicycle is valued by individuals in terms of pleasure in riding and in being able to use the bicycle for transport. This valuation is expressed back into the repair network in terms of thanks and appreciation. (Batterbury e Dant 2019, p. 262)

Non essendo mediate dal denaro o dalle logiche di mercato, le relazioni che si instaurano all'interno di questi luoghi tendono ad avere caratteristiche meno riferibili alla strumentalità e all'utilitarismo. Non solo, ciò che traspare è la formazione di una comunità che cresce a poco a poco, i quali membri al suo interno spesso magari si trovano accomunati da alcuni ideali a volte non espressi in modo formale ma che sottendono a tutte le pratiche di gruppo presenti in ciclofficina. Potrebbe essere considerata anche come un'affinità di intenti ed interessi differenti che si ritrovano assieme dentro le mura di uno luogo condiviso, dentro il quale ognuno può provare a trovare il proprio spazio con gli altri.

Proprio per le caratteristiche appena descritte e per la peculiarità di essere presente ed attiva sul territorio urbano, nei prossimi paragrafi si tenterà di inserire l'esempio delle ciclofficine popolari all'interno di un più ampio ventaglio di pratiche collettive di rigenerazione urbana rivolte a tutta la popolazione come, ad esempio, gli orti urbani ed il *community gardening*. Questo per cercare di approfondire maggiormente il nesso tra attivismo, spazi di partecipazione politica e ciclofficine popolari.

The underground bike subculture represents self-sufficiency, self sustainability, and responsibility... [qualities that] could definitely be attributed to other kinds of ecological activism, e.g. community gardening. I also think that the bike or the garden culture (really healthy cultures) allow for a kind of giving and receiving that you can't get in the broader society ... It breaks down the anonymity of the city. (Robin Haevens citata da Carlsson 2007, p. 88)

#### 4. *Pratiche collettive e processi di rigenerazione*

La presente sezione ha l'obiettivo di inquadrare il fenomeno delle ciclofficine popolari all'interno di un più ampio contesto di attività e pratiche collettive che si svolgono sul territorio e che possono dare luogo alla nascita di processi di rigenerazione urbana, innovazione sociale ed attivismo politico. Dapprima verrà specificato a cosa ci si riferisce quando si parla di rigenerazione urbana ed innovazione sociale, cercando di mettere in luce non solo le caratteristiche che



possono essere individuate come elementi costitutivi, ma anche le criticità di questi concetti a volte “scivolosi”. Successivamente verrà esplorata la relazione tra attività di ciclofficina e gli spazi entro la quale si applica, andando ad identificare gli aspetti primari secondo cui esse e i vari attori al loro interno si articolano. Infine il focus sarà diretto in modo puntuale sull’aspetto di partecipazione politica e di attivismo della questione, ovvero, in che occasioni e secondo quali modalità il coinvolgimento e l’attività di un individuo all’interno di iniziative alla cui base sono presenti pratiche collettive possa definirsi come atto politico.

Nel momento in cui si fa riferimento a processi di rigenerazione urbana e dunque a spazi di rigenerazione urbana, non è ancora presente una chiara definizione di cosa effettivamente essi siano. Forse proprio per la loro natura ibrida e mista non verrà mai sviluppata una descrizione fissa e condivisa dai più. Ad ogni modo, ciò che è possibile indicare con il termine rigenerazione sono processi urbani molto differenti tra di loro: "progettualità dal basso e che agiscono in uno spazio [...] molto specifico, grandi progetti urbani fortemente top-down, interventi di semplice arredo urbano o processi di riappropriazione di spazi pubblici e attivazione sociale" (Ostanel 2017, p. 7). Nello specifico la rigenerazione urbana è strettamente connessa ad attività capaci di produrre effetti sociali e spaziali duraturi nel tempo, come per esempio il potenziamento dell’accessibilità di uno specifico luogo per collettività e individualità differenti tra di loro, la moltiplicazione dei diritti per l’utilizzo di uno spazio per pubblici differenti e finalità differenti, la messa a disposizione di risorse per processi di *empowerment* e di attivismo politico. Non da ultimo è utile rilevare come sia molto evidente quanto queste tematiche siano strettamente correlate ad argomenti di giustizia sociale e spaziale, con l’intento di cercare di distribuire risorse e spazi in modo più eguale.

A partire da queste considerazioni è possibile identificare l’innovazione sociale come “un metodo per poter mettere in atto processi complessi con l’esito di produrre un cambiamento nel tessuto sociale e urbano di una città [...] capace di produrre effetti nell’agire sia delle istituzioni sia dei cittadini e degli altri attori sociali” (2017, p. 9). Secondo questa definizione il campo di utilizzo del concetto di innovazione sociale è estremamente ampio e variegato, inoltre essendo una nozione teorica sulla quale ancora non vi è un ampio consenso è necessario

analizzare in modo puntuale ed approfondito il possibile divario tra retorica e processi empirici.

I concetti appena descritti, ossia di rigenerazione urbana ed innovazione sociale, hanno luogo in contesti per specifici, i quali vengono altresì definiti come spazi di rigenerazione. Questi ultimi sono “spazi abbandonati oggetto e frutto di processi di riuso e risignificazione, caratterizzati dalla centralità di usi sociali e/o culturali, dalla compresenza di differenti popolazioni e tipologie di attività e da un ruolo fortemente attivo/propulsivo della società civile” (Cancellieri e Campagnari 2020, p. 331). All’interno di questi spazi pubblici<sup>3</sup> dunque vengono messe in atto modalità di riutilizzo degli spazi non strettamente conformi alle funzionalità per cui quel luogo originariamente era stato concepito e costruito. La riappropriazione di questi contesti spesso avviene attraverso la condivisione, la co-produzione, la co-costruzione di attività ed oggetti, facendo affidamento per lo più su una cultura del fai da te, *do it yourself (DIY)*. Questo approccio dal basso ed auto-organizzato porta necessariamente a porsi delle domande su chi siano gli operatori di rigenerazione e chi invece i fruitori, e se sono presenti dei confini tra queste due posizioni. Il carattere ibrido, indeterminato e poroso degli spazi di rigenerazione permette ai diversi attori di interagire senza rispettare forzatamente dei ruoli predefiniti e dunque apre a nuove possibilità di convivenza comunitaria.

Proprio la porosità degli spazi e la non separazione in modo netto tra operatori e fruitori è ciò che è possibile riscontrare all’interno delle ciclofficine. Come proposto da alcuni studiosi, la ciclofficina non è né un luogo pubblico né privato, è uno spazio “liminale”, di confine, ubicato tra il mercato e lo stato (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020). In questo senso è difficile individuare il perimetro di queste realtà, proprio perché si inseriscono in quei pochi interstizi lasciati vuoti dal mercato oppure creati dai vari individui proprio per sfuggire alle logiche di mercato e tentare di promuovere attività che riescano a colmare le lacune dello stato.

Anche gli stessi individui, come precedentemente accennato, non possiedono un ruolo definito e definitivo, né all’interno della ciclofficina né al suo esterno.

---

<sup>3</sup> “Spazio comune è il luogo dove gente diversa fa però le stesse cose, mentre lo spazio pubblico è la circostanza in cui gente diversa fa cose diverse in uno stesso luogo” (Crosta citato in Cancellieri e Campagnari 2020, p. 338)

Questo significa in primo luogo che le persone possono continuamente attraversare i confini degli spazi e delle pratiche presenti in essi: andare al centro commerciale ed essere un consumatore, partecipare alle iniziative che si svolgono all'interno di spazi pubblici ed essere un "cittadino comune", promuovere iniziative legate alla mobilità sostenibile in ciclofficina ed essere un attivista. In secondo luogo significa che i vari individui all'interno dello specifico spazio della ciclofficina non ricoprono formalmente un ruolo in particolare piuttosto che un altro: chi si propone come volontario durante le varie aperture infrasettimanali per aiutare durante le riparazioni, chi decide di dedicare il suo tempo alla scelta ed attuazione di eventi culturali, chi semplicemente decide di passare una serata assieme ad altre persone condividendo il cibo e le bevande che ha portato. Allo stesso modo le varie persone che possono arrivare alla ciclofficina per motivazioni estremamente variegata scelgono di volta in volta entro quali confini posizionarsi, soprattutto in base alla pratica messa in atto in quello specifico momento. Durante le aperture possono mantenere una posizione di ascolto e apprendimento cominciando a effettuare le prime lavorazioni, successivamente vi è la possibilità che siano presenti ma solo per osservare e magari con il tempo inizino a seguire le prime persone proprio per quelle problematiche che li avevano portati in quel posto. Data spesso la presenza di più attività proposte dalle ciclofficine può anche essere probabile che le persone vengano durante quelle specifiche iniziative partecipando attivamente fin dal primo momento<sup>4</sup>.

Gli esempi appena descritti sono indicativi per mostrare come vi siano diverse possibilità per la creazione sia di una comunità che di spazi comunitari all'interno dei quali non è tanto la pratica nel suo contenuto che risulta importante quanto l'atto stesso di condividere quella pratica con altre persone: "[i]n practice, the commoning community consists of an assemblage of various actors [...] sharing the action of commoning" (2020, p. 1164).

La realtà delle ciclofficine popolari non è l'unica esperienza di condivisione comunitaria di uno spazio pubblico o quanto meno non privato, affianco ad essa, come già messo in luce da diversi studiosi di cui sono state inserite alcune

---

<sup>4</sup> Queste attività verranno poi elencate e spiegate nello specifico all'interno del terzo capitolo, sia per quanto riguarda la ciclofficina "La mente comune", sia per le altre sulle quali si è deciso di svolgere alcune interviste.

citazioni in precedenza, è possibile individuare un altro fenomeno con caratteristiche molto simili: il *community gardening*. Anche in questo caso la peculiarità dell'autorganizzazione dei cittadini e la loro partecipazione come volontari alle attività necessarie a far sì che i parchi in questione possano continuare ad essere fruibili rimangono uno snodo fondamentale per la costruzione di uno spazio comune. Come è possibile immaginare, ogni iniziativa ed ogni parco possiede la propria specificità e relazione con il territorio ed è per questo che, come suggerito poco sopra, ogni caso andrebbe studiato ed analizzato per verificare se effettivamente ciò che si sta diffondendo a parole rispecchi in toto le pratiche messe in atto. Proprio in riferimento a ciò, per evitare una monovisione della questione, sono state più volte messe in evidenza le possibilità che queste esperienze cittadine ed urbane possano non portare a tutti quei risultati di cui si discute a livello teorico. Non è scontato che gli spazi comuni e pubblici diventino sicuramente spazi in cui tutte le individualità sono incluse e in cui ogni persona risulta a pari livello delle altre sia in ambito partecipativo che in ambito organizzativo. In queste iniziative è possibile infatti che vengano riprodotti schemi e gerarchie già presenti in società come ad esempio ruoli di genere, tendenze di consumo di stampo capitalistico e asimmetrie di potere tra le varie persone in base all'età o all'esperienza (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020; Eizenberg 2012).

L'esempio del *community gardening*, nonostante le differenze materiali e pratiche messo a confronto con l'esperienza delle ciclofficine, può risultare utile per porre attenzione alle diverse e possibili risultanti del processo di condivisione di spazi ed attività messo in atto volontari che possono svolgersi all'interno di associazioni di promozione sociale. Un monito per ricordare quanto siano complesse ed intrecciate tra di loro diverse pratiche collettive e quanto sia estremamente probabile che all'interno di diversi spazi, possano consistere allo stesso tempo attività ed azioni singolari che sono in costante scontro reciproco. Non è possibile considerare solamente le esperienze "pure", scevre da qualsiasi contraddizione e con delle linee guida chiare e precise fin dal primo momento, rispettate da tutti e tutte in ogni momento ed iniziativa proposta. Anzi, proprio come verrà approfondito più avanti nel capitolo terzo, attraverso le varie interviste svolte, ciò che contraddistingue maggiormente i luoghi come le ciclofficine ed anche altri che possiedono le stesse caratteristiche di

organizzazione di base, è la continua ed incessante negoziazione degli spazi, dei ruoli, del linguaggio.

Avendo consapevolezza di ciò che è appena stato descritto, risulta importante sottolineare come il coinvolgimento civico e politico sia l'elemento che contraddistingue maggiormente queste realtà, all'intero delle quali vi è la costante richiesta e spinta a voler proporre differenti stili di vita che si discostino dall'orbita del mercato e della società neoliberale (Rosol 2010). A discapito dunque di una concordanza effettiva tra un livello di intenti "teorico" ed uno di azione "pratico", all'interno delle ciclofficine popolari viene maggiormente prediletta l'azione comune proprio per la sua spiccata politicità.

Frontstaging the hidden backstage of technologies and products is a political action, whether intentional or not. [...] Everyday practices performed by these initiatives become political actions whereby citizens express political and moral concerns without necessarily engaging in conventional activism. [...] it is precisely this political action that allows the re-appropriation of commons by commoners. (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020, pp. 1162–63)

L'elemento politico, come anche altre peculiarità delle ciclofficine che sono già state elencate, non è teoreticamente chiaro e definito, intreccia ed incrocia al suo interno diverse tendenze a seconda delle persone presenti e, soprattutto, si mostra in situazioni e momenti molto diversificate: durante le riunioni, le aperture dell'officina, le riparazioni delle bici, le altre attività proposte.

Essendo la "*bicycle subculture*" necessariamente "*action-oriented*" (Carlsson 2007, p. 91), le svariate iniziative a cui è possibile partecipare, contengono di per sé un elemento politico, una richiesta di cambiamento sociale attraverso le pratiche collettive che l'oggetto della bicicletta permette. Alcune di queste sono: la possibilità di disporre nelle ciclofficine di tutti gli strumenti necessari per le riparazioni; la possibilità di imparare assieme ad altre persone senza che vi sia uno scambio di denaro ed avere dunque a disposizione un sapere tecnico e specializzato gratuito; la possibilità di partecipare ad eventi comunitari come le *critical mass* in cui attraverso la presenza fisica individuale e collettiva in uno spazio viene reclamata e mostrata la propria esistenza. La prima è un chiaro esempio di "democratizzazione della tecnologia in pratica", di come vi sia la

disponibilità ed accessibilità per chiunque agli strumenti necessari (Bradley 2018). La seconda è strettamente connessa alla prima in quanto senza non è necessario solamente disporre dei mezzi ma anche della conoscenza relativa al funzionamento degli strumenti e della loro applicazione migliore alle diverse soluzioni. In questo caso all'interno delle ciclofficine si formano di volta in volta gruppi di apprendimento comunitario svincolati da logiche di mercato e con un alto livello di utilità sociale. L'ultimo esempio fa riferimento a "ritrovi organizzati" tra persone durante i quali si pedala tutti assieme attraverso le strade della città facendo "massa critica", ovvero rimanere in gruppo cercando di stare il più compatti possibile e andando ad utilizzare tutto lo spazio della carreggiata. Questo tipo di evento non è nuovo ma risale all'inizio degli anni novanta in cui a San Francisco (USA) vennero organizzate le prime serate di *critical mass*<sup>5</sup>.

Among the different threads of the outlaw bicycling subculture, Critical Mass represents the most public demonstration of the subculture's existence, and its most overtly political expression. [...] It has more of a celebratory tone than one dedicated to protest, but both realities coexist. (Carlsson 2007, p. 92)

Ancora una volta è possibile identificare differenti percorsi e tendenze singolari accomunate e racchiuse all'interno di pratiche comunitarie più ampie. Difatti su questo punto è significativo specificare come "[...] the participants in the Bike Kitchen activities do not present strict ideological coherence or high time commitment, but rather uphold various goals" (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020, p. 1164). Questi obiettivi possono essere anche molto diversi tra le varie persone ed ognuno di conseguenza percepisce ed esperisce le varie attività in base proprio a ciò che ciascuno ritiene importante e significativo.

La cornice teorica appena illustrata permette di collocare in modo preciso il fenomeno delle ciclofficine popolari all'interno del contesto cittadino e sociale. Proprio per il tentativo di questi luoghi di uscire dalle logiche di mercato e proporre delle alternative di spazi e relazioni che non siano mediati da scambi economico, non è possibile comprenderne il significato se non tenendo conto di

---

<sup>5</sup> Nel terzo capitolo, durante la presentazione ed il confronto delle diverse ciclofficine verrà approfondito maggiormente lo svolgimento e la gestione della *critical mass*.

quali siano i tratti distintivi e le sfaccettature della società di consumi e di come si siano sviluppati gli attuali stili di vita e di consumo. Nello specifico delle attività, ossia della riparazione delle biciclette e dei suoi componenti, si è approfondito l'ambito di studi sulla manutenzione e riparazione che ha permesso di introdurre alcuni concetti cardine per la comprensione della tecnologia e delle pratiche ad essa collegate. In ultima analisi è stato trattato il tema politico e di partecipazione che emerge in modo continuativo ogni volta che si fa riferimento alle diverse pratiche collettive e di come sia necessaria una ricerca sulle diverse modalità in cui può essere inteso e descritto per tentare di tracciarne i confini di significato.

Il prossimo capitolo andrà a trattare nello specifico del contesto in cui si è svolto il mio lavoro a Padova all'interno dell'associazione "La Mente Comune", verranno descritte le varie caratteristiche dell'associazione assieme alla sua storia passata ed attuale e verrà descritta la metodologia utilizzata per la ricerca e la posizione personale precedente e durante la scrittura della tesi.

## CAPITOLO II

### *POSIZIONAMENTO, CONTESTO, METODOLOGIA*

Nel presente capitolo verrà presentata la metodologia utilizzata durante tutto il periodo di ricerca e la motivazione che è stata alla base delle varie scelte. Tenendo in considerazione inoltre il ruolo personale che ricopro all'interno dell'associazione, verrà specificato il posizionamento del ricercatore presentando il percorso che personalmente ho compiuto all'interno di LMC, a quali attività ho partecipato attivamente e di come è avvenuto il “passaggio” da socio a socio attivo. Oltre a ciò si cercherà anche di introdurre e chiarire il contesto di studio: Padova, il territorio urbano e l'utilizzo della bicicletta in città, e nello specifico la presenza e l'impatto di LMC, la sua storia, la struttura della sede, i luoghi dove sono state effettuate le attività e dove si sono svolte le varie osservazioni.

#### *1. Posizionamento del ricercatore*

L'esperienza di ricerca a Padova all'interno di LMC si può identificare in uno spazio temporale che parte a circa marzo 2023 e che tutt'ora è in corso. Questa si è svolta durante la possibilità di accesso all'officin, due volte a settimana, il martedì e giovedì dalle 18.30 alle 20.30, orario in cui la ciclofficina è aperta al pubblico per qualsiasi tipologia di riparazione meccanica della bicicletta. Questo è stato il primo momento nel quale ho potuto avvicinarmi ai luoghi, alle persone e all'attività di officina presente in associazione.

All'inizio del lavoro di ricerca personalmente non ero completamente nuovo a quegli spazi perché circa un anno prima, dunque a febbraio 2022 avevo partecipato alla festa per il decimo compleanno della ciclofficina, svoltasi dalla mattinata partendo dalla stazione dei treni di Padova con una *critical mass* (CM) e poi conclusasi in sede e nel parco adiacente dato in concessione dalla residenza universitaria. Questa fu la prima occasione per venire a conoscenza della realtà associativa de “La Mente Comune” e nei mesi successivi partecipai con regolarità alle diverse CM organizzate mensilmente, entrando sempre più in contatto con i vari soci. Da agosto 2022 fino a febbraio 2023 svolsi la mia esperienza erasmus in Spagna e dunque non ebbi più la possibilità fisica di partecipare alle varie attività ma comunque mi tenni sempre aggiornato grazie ai vari social media. Una



volta tornato, ricordando la bella esperienza dell'anno precedente decisi di cominciare a frequentare l'officina durante gli orari di apertura con maggiore frequenza e costanza, non tanto per un'esigenza pratica legata alla riparazione della bicicletta, quanto più per la volontà di ritrovare le persone dell'anno precedente e rimanere con loro passando insieme la serata.

Proprio a partire da quel periodo dunque ho cominciato a scoprire sempre più sia della sala in cui è presente l'officina sia dell'altra di quella adiacente in cui normalmente ci si riunisce per mangiare assieme o fare le varie riunioni. In questo periodo dunque ho potuto osservare in prima persona lo svolgimento delle varie serate, l'approccio nei confronti dei nuovi frequentatori e le modalità attraverso le quali le singole biciclette vengono riparate. Inoltre ho avuto la possibilità di acquisire maggior padronanza con i diversi attrezzi e conoscenza teorica e pratica rispetto alle varie parti della bici, cominciando anche ad aiutare in prima persona chi si stava avvicinando alla ciclofficina per questioni relativamente semplici come la riparazione di una camera d'aria bucata o la regolazione di alcune tipologie di freni.

Questo processo, ossia il passaggio da persona che si ritrova in officina per portare avanti i propri progetti a persona che in qualche modo cerca di essere utile agli altri dando loro consigli e spiegando come fare nel modo corretto le varie riparazioni, è stato avvenuto in circa tre mesi. Non è stato solamente il risultato di una scelta personale, ma anche di una richiesta collettiva. Attualmente, ma anche durante quel periodo, non erano troppe le persone meccanicamente competenti che potessero essere di aiuto per chi volesse imparare ad aggiustare il proprio mezzo a due ruote. In totale erano e sono tutt'ora circa cinque o sei, ma rimanendo chiaro il fatto che tutti sono volontari e che tutti svolgono un altro lavoro a tempo pieno, a volte sono presenti solo due o tre, ed essi non sono sufficienti data l'affluenza che si riscontra in alcune serate in cui possono anche esserci una decina di persone che chiedono assistenza. Proprio per questa motivazione, nel momento in cui le persone che erano presenti da più tempo in associazione, specialmente in officina, avevano notato la mia costante presenza alle varie aperture, la mia predisposizione al lavoro di riparazione e la mia voglia di imparare cose nuove, mi è stato proposto di seguire le prime persone che avessero bisogno di un qualcosa di semplice ma che potesse comunque aiutare i più esperti a concentrarsi su lavorazioni più onerose e complicate.

Inizialmente non fu chiaro nemmeno a me questo passaggio da socio a socio attivo, non vi era stato nulla di formale che potesse essere considerato come tale, non fui mai chiamato in una riunione in cui espressamente mi si chiedeva se fossi disposto ad aiutare in officina. Semplicemente durante l'apertura se il clima risultava tranquillo e rilassato senza troppe persone mi interessavo all'osservazione delle riparazioni che fino a quel momento non avevo mai effettuato, se invece si riscontrava una buona affluenza mi si chiedeva in quel momento specifico se potessi seguire alcuni utenti selezionati dai più esperti in base a ciò che era necessario riparare o regolare sulla bicicletta.

Dopo questo periodo di transizione durato circa un mese, è stato durante una delle consuete aperture settimanali che ebbi la dimostrazione lampante che ormai agli occhi dei più esperti ero considerato come “uno di loro”. L'episodio fu durante la serata in cui decisi di portare delle mie ruote da revisionare, un lavoro che non avevo mai effettuato e che pensavo di poter fare in ciclofficina chiedendo consigli anche agli altri che erano presenti. Nel momento in cui dunque decisi di cominciare a riparare ciò che mi era portato, vista la presenza di diversi nuovi frequentatori, mi venne comunicato implicitamente che quel momento non era il più adatto per eseguire delle riparazioni personali, che avevo la possibilità di farle durante altri momenti in cui erano presenti solo i soci attivi e che in quella precisa situazione la mia presenza era più utile ad aiutare chi ne avesse bisogno. Fu a partire da quell'episodio che ebbi la netta sensazione di essere stato accolto all'interno del gruppo dei soci attivi, venni coinvolto sempre più anche nell'organizzazione delle altre attività e fui aggiunto nel gruppo social ufficiale dell'associazione all'interno del quale vengono condivise le varie informazioni inerenti alla ciclofficina e in cui vengono organizzate le riunioni collettive.

Un altro momento importante fu la consegna da parte dei “veterani” delle chiavi della sede per poter aprire proprio l'officina durante i giorni infrasettimanali. Questo avvenne poco tempo dopo l'essere entrato nel gruppo ufficiale dell'associazione e confermò il passaggio ormai avvenuto da semplice socio a socio attivo. Da quel momento potei dunque avere anche conversazioni con chi faceva parte della ciclofficina da molti anni, sin dall'apertura, scoprendo sempre più dettagli della storia di questo posto.

Alla luce di questi fatti la mia posizione di ricercatore è decisamente promiscua. Se da un lato l'essere passato attraverso tutte le fasi che un associato

può incrociare ed aver dunque acquisito una mole notevole di informazioni rispetto all'organizzazione interna della ciclofficina e dell'associazione in generale mi ha permesso di arrivare ad un livello di profondità elevato durante le interviste visto la confidenzialità con le altre persone, dall'altro lato il coinvolgimento personale in questa esperienza oltre le ragioni di ricerca ha ridotto drasticamente la distanza tra ricercatore ed oggetto di ricerca. In questo senso la possibilità di ricercare inconsapevolmente ciò che già si è teorizzato prima del lavoro di campo o concentrarsi maggiormente su temi legati alla mia esperienza personale sono alcune delle maggiori difficoltà che ho dovuto affrontare.

Un'ulteriore problematica dovuta al mio posizionamento personale all'interno dell'associazione e come ricercatore è relativa alla conoscenza, grazie alle varie interviste effettuate, di dettagli personali delle varie persone che vivono l'ambiente di LMC. Essendo non solamente un gruppo di volontari che condividono esclusivamente gli spazi dell'associazione ma avendo avuto modo di conoscersi a vicenda in altre modalità come per esempio l'aver viaggiato assieme in bicicletta, oppure l'aver vissuto all'interno dello stesso appartamento in passato, il coinvolgimento reciproco è decisamente elevato. Proprio per questa motivazione, in fase di analisi dei dati attraverso le varie interviste personalmente ho deciso di porre estrema attenzione a qualsiasi tipologia di informazione che potesse creare delle incomprensioni ed attriti tra le varie persone, non limitandomi dunque ad utilizzare un nome fittizio. Per queste motivazioni infine sono giunto alla conclusione di non riportare qualsiasi frammento di intervista che possa in qualche modo essere riconoscibile o quantomeno riconducibile ad una persona in specifico. Ancora una volta, l'utilizzo di queste accortezze è risultato indispensabile data l'elevata conoscenza reciproca all'interno del gruppo e la consapevolezza personale che il lavoro finale verrà condiviso con ognuno di loro.

Dopo aver esplicitato necessariamente il mio personale posizionamento come ricercatore all'interno dell'associazione, nei prossimi paragrafi verrà presentato nel dettaglio il contesto di ricerca all'interno del quale si è svolta la presente tesi.

## 2. *Contesto di ricerca*

Il contesto nel quale si è svolto il lavoro di osservazione è il territorio di Padova, nello specifico la sede de “La Mente Comune”. La città è una delle principali città universitarie e questo fa sì in modo che vi sia una costante richiesta per una mobilità rapida ed economica all’interno del centro urbano da parte degli studenti. Oltre ai mezzi pubblici e alle nuove modalità di sharing, la bicicletta rimane forse la modalità più scelta per spostarsi da un luogo all’altro e questo fa sì che in città vi siano diversi negozi per biciclette data l’alta richiesta di bici soprattutto usate e per riparazioni. Non è difficile dunque immaginare come Padova possa essere un ambiente “fertile” per la nascita di uno spazio che cerchi di intercettare le richieste degli studenti e studentesse, ma anche della cittadinanza locale, per una mobilità ecologica ed economica.

LMC nasce nel 2009 dalla volontà di un gruppo di amici, studenti di psicologia dell’università, di creare uno spazio, un momento di aggregazione tra persone che avessero a cuore il riciclo e riutilizzo di oggetti che erano già stati scartati precedentemente da qualcun’altro. Inizialmente non si identifica come associazione ma solamente come gruppo informale che si ritrova assieme in un appartamento condiviso e che comincia a recuperare diversi oggetti dalla strada per poi trasformarli decorandoli e dandogli una nuova facendone oggetti di arredo. Il focus principale è dunque sul processo di *upcycling* definito come

[...] a process in which products and materials that are no longer in use, or are about to be disposed, are instead repurposed, repaired, upgraded and remanufactured in a way that increases their value. This contrasts with recycling, where value is often at least partially lost. (Singh et al. 2019, 1)

Alcuni degli oggetti che venivano recuperati e riutilizzati erano per esempio delle vecchie moke per il caffè poi trasformate in piccole abat jour, oppure segnali stradali convertiti in tavoli e con il tempo si cercò di proporre anche ad alcuni locali di esporre ed utilizzare proprio gli oggetti prodotti da “La Mente Comune”.

Alla base di queste pratiche vi era una motivazione molto semplice ma molto concreta: essendo studenti, spesso fuorisede, le risorse economiche a disposizione

non erano elevate e dunque, come espresso in una delle interviste, si cercava di unire l'utile al dilettevole. E così gli oggetti che venivano rilavorati abbellivano le stanze e le case dei ragazzi e delle ragazze permettendo loro di risparmiare su elementi di arredo nuovi. Un'altra possibile motivazione, non riscontrata espressamente in alcuna testimonianza ma comunque ipotizzabile perché riferita alla pratica dell'*upcycling*, è la volontà di cercare un'alternativa rispetto modalità capitalistiche di consumo cercando assieme ad altre persone qualcosa di nuovo partendo da un elemento che è già stato considerato da altri come uno scarto. Questa pratica infatti “[...] have high prospects of stimulating behavioral changes in individual time use and consumption patterns to create a new set of complex socio-economic interactions driving sustainable consumption in societies” (Singh 2022, 2).

Il nome invece venne scelto pensando invece ad un costrutto psicologico che fa riferimento al volo degli uccelli quando si muovono assieme come uno stormo:

*E la mente comune, appunto, è questo costrutto che io ho imparato a conoscere, dalle descrizioni che mi facevano questi ragazzi, perché è un costrutto psicologico per cui si intende questo volo degli uccelli tutti insieme nel, nel volo comune. Quindi c'è una sorta di... coordinazione non detta, come dire, senza parole, però si va tutti, ci si muove più o meno tutti in modo ordinato e armonioso, ecco. E quindi era anche un bel, un bel concetto che sta alla base del nome di questa associazione. (Luca)*

Il significato dunque fa espressamente riferimento all'essere e all'agire in gruppo e come un gruppo, nel quale ognuno non guarda solamente a se stesso e ciò che compie individualmente ma tiene sempre in considerazione ciò che tutti gli altri membri del gruppo fanno e cosa dunque risulta in conclusione come azione collettiva.

Dal 2009 al 2011 circa “La Mente Comune” dunque continua a ritrovarsi e riunirsi in questo appartamento di studenti, mentre a partire dal 2012 avviene il primo grande cambiamento, ossia viene trovato un nuovo posto in cui portare avanti le varie iniziative. Il luogo prescelto è l'area dell'ex macello di Padova, situato in via Cornaro, dismesso dalla fine degli anni 70' e poi successivamente preso in gestione dalla CLAC (comunità per le libere attività culturali) («CLAC»

2016). In questo luogo durante gli anni sono stati proposti ed effettuati una serie di laboratori e iniziative a scopo didattico e “La Mente Comune”, essendosi trasformata in associazione di promozione sociale, riesce a far parte del progetto e ad avere dunque uno spazio all'ex macello.



**Immagine 1.** L'entrata della ciclofficina all'ex Macello

Grazie dunque alla possibilità di uno locale decisamente più ampio, vengono sì mantenuti tutti quei progetti legati al riciclo e al riuso degli oggetti, come per esempio lampade, orologi e maglioni, ma viene deciso di dedicare un ampio spazio al recupero e riparazione di bicicletta. Anche in questo caso le motivazioni sono molteplici, se da un lato si cerca di aiutare giovani studenti nel corso di ordinari interventi di manutenzione facendo in modo che possano risparmiare economicamente rispetto ad andare in un negozio di professionisti, dall'altro c'è il tentativo di diminuire il numero di bici rubate presenti sul mercato nero.

*Al tempo, noi costruivamo, riparavamo le bici per metterle a disposizione delle persone. Quindi magari avevamo una ventina di telai, una ventina di bici rotte e quando aprivamo la sede, magari eravamo in 2/3, uno si dedicava esclusivamente a costruire bici e gli altri due si dedicavano a parlare con le persone ad aiutarli a sistemare le loro. Però uno faceva solo bici perché l'idea era di avere sempre due o tre bici pronte da dare agli studenti per cercare di limitare un... il commercio di bici rubate, che all'epoca era molto forte, specie zona Giardini dell'arena. Lì potevi trovare bici per ricordo, 20€, 15€ e noi invece cercavamo di venderne sempre offerta libera ma consigliata sui 30. Assicurando una bici perfettamente funzionante e legale, quindi sottratta al commercio illegale. Anche perché uno di noi era anche socio di Libera, l'associazione contro la mafia e quindi c'era anche questa volontà molto forte di contrastare il commercio illegale di bici. (Luca)*

Grazie dunque alla nuova disponibilità di spazio e di materiale ottenuto da donazioni ma anche da recuperi in accordo per esempio con le varie residenze universitarie, il reparto ciclofficina diventa la parte centrale al cui intorno comunque rimangono sempre le varie attività di *upcycling*. Con l'ingresso in associazione di nuove persone legate sempre più al mondo della bicicletta e della meccanica, anche l'elemento che richiede più tecnicità viene mano a mano perfezionato ed aumenta il numero di singoli individui competenti sia nell'effettuare proprio le riparazioni ma anche nell'insegnare come debbano essere svolte. Vengono dunque progettati e realizzati sia i corsi di ciclomeccanica di base sia laboratori di costruzione di bici "particolari" come le bici *cargo*<sup>6</sup>. Lo scopo è collaborare con altre realtà presenti sul territorio e dunque intessere relazioni con associazioni che si occupano delle stesse tematiche, proporre a chi fosse interessato un momento di aggregazione e di apprendimento completamente nuovo, costruire oggetti che possano teoricamente poi essere utili per il futuro della ciclofficina.

---

<sup>6</sup> Le *cargo*, come esplicitato dal nome, sono particolari tipologie di biciclette che permettono il trasporto di elementi voluminosi che normalmente rimangono escluse dal trasporto su due ruote. Possono essere di diverso tipo e struttura con telai anche molto differenti tra loro. Negli ultimi anni il loro mercato è aumentato sempre più e dunque al giorno d'oggi sono presenti diversi negozi specializzati nella vendita di questa tipologia di biciclette.

*[...]abbiamo invitato questo ragazzo da Trento [...] che ci ha dato il progetto suo, lui aveva già un progetto di cargo bike che portava avanti, che lui salda, è un saldatore. È venuto lì, ci ha insegnato a farla, abbiamo fatto un corso per quattro persone [...] e in due giorni [...] siamo stati due giorni, full immersion in un parco a tagliare tubi di vecchie bici, saldare, grigliare un po' di cibo durante il workshop... abbiamo fatto proprio due giorni lì, come in ritiro e alla fine di questi due giorni abbiamo costruito la la cargo. [...] E la cargo è rimasta e ci sta aiutando un sacco in tutte le attività che facciamo no? [...] Ed è una bella testimonianza, insomma, di come magari si riescono a fare delle cose che all'inizio dici: beh, dai, bello, facciamo sta cargo bike e poi in realtà non non lo sai, ma ha dei risvolti nel futuro molto grandi, cioè avere quella bici per noi è una cosa fondamentale, noi facciamo moltissime cose su quella cargo bike, che è imprescindibile averla. [...] Quindi l'abbiamo super sfruttata, mentre in quel momento lì sembrava solo un progetto per costruire una cargo bike, poi chissà che fine avrebbe fatto. Chissà se avrebbe mai funzionato, perché anche quello non sapevamo. Invece alla fine è andata bene. (Luca)*

Anche i corsi di ciclomeccanica come detto precedentemente cominciano ad essere più frequenti e lo spazio dell'officina si trasforma dunque in una sala in cui viene mostrato, attraverso modellini autocostruiti, il funzionamento di parti della bicicletta che sono quotidianamente rimangono nascoste alla vista oppure la cui regolazione non è molto intuitiva: la serie sterzo, il movimento centrale, i freni, il deragliatore anteriore e posteriore, la centratura delle ruote, eccetera. Vengono autoprodotte inoltre anche alcune immagini per mostrare tutte le varie componenti della bici o per come riconoscere la misura corretta per camere d'aria e copertoni. Una serie dunque di strumenti didattici con l'obiettivo di facilitare la trasmissione di conoscenze tecniche e meccaniche, sia per adulti che per bambini. Difatti un'altra delle iniziative che acquisisce sempre più importanza è l'insegnamento nelle varie scuole elementari attraverso il progetto "ABC della bici", il cui obiettivo è:

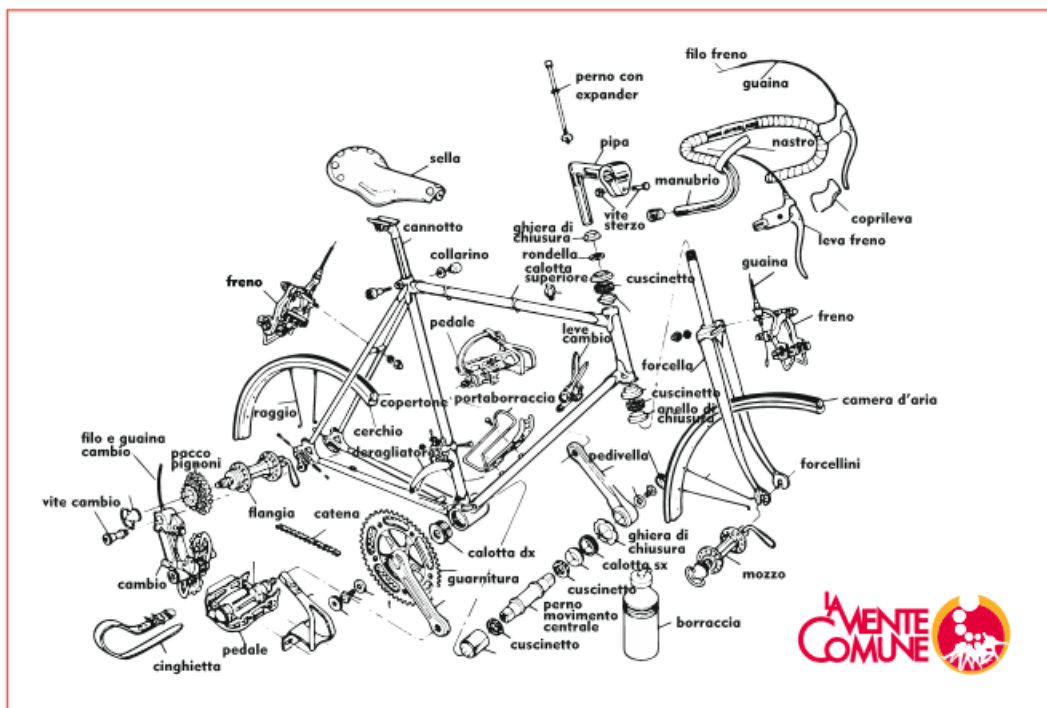
[o]ltre all'alfabetizzazione riguardante la bici, [...] fornire ai bambini un modello ispiratore di utilizzo della bicicletta, stimolandoli a porsi domande e a trovare le



loro personali risposte al perché sia positivo l'uso della bicicletta. Per l'associazione è importante evidenziare il diretto impatto positivo che l'uso della bici ha sull'ambiente. Il corso mira inoltre a sviluppare l'autonomia: nel nostro piccolo il prendersi cura della bicicletta, dall'ordine alla pulizia del mezzo in tutte le sue parti, è una metafora del prendersi cura della natura e del mondo che ci circonda. («Opuscolo-Attivamente-2021-2022.pdf» s.d., 22)



**Immagine 2.** Una parte di un corso di ciclomeccanica in sede ex Macello



**Immagine 3.** Versione esplosa della bicicletta con tutte le singole parti

Dopo aver promosso diversi progetti nel corso di circa sei anni avviene il secondo grande cambiamento per l'associazione: il comune interdice l'accesso al bosco presente nell'area dell'ex Macello, dove LMC aveva sede, e dunque sgombra la zona a causa di presunti problemi strutturali agli edifici e rischio crolli. La ciclofficina dunque, come tutte le altre realtà presenti fino a quel momento in quel luogo, si ritrova senza più una sede fisica dove continuare ad operare. Ad aggravare la situazione va ricordato che il periodo in questione è tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020, ovvero proprio nel momento di espansione della pandemia causata dal Covid-19. In questo clima di incertezza viene ricercato un nuovo edificio nel quale spostarsi, privilegiando in ogni caso un accordo con il comune di Padova vista l'ormai esperienza pluriennale sul territorio e la possibilità di mostrare quanto l'associazione possa avere un impatto sociale sulla città. Fortunatamente viene individuata una nuova possibile sede di fianco alla residenza universitaria Nievo, in via Cristoforo Moro, in uno spazio sempre dato in concessione dal comune in accordo anche con l'università.



**Immagine 4.** La nuova sede di LMC in via Cristoforo Moro

Come è possibile notare anche solo ad un primo sguardo, il contesto e l'ambiente urbano circostante sono completamente differenti. Lo spazio nel suo complesso è più piccolo e soprattutto non vi è la possibilità di avere a

disposizione uno spazio verde in cui anche solo ipotizzare dei momenti ricreativi collettivi. L'edificio in sé si compone, oltre ad una piccola cucina ed un bagno, di due stanze principali, una adibita ad officina ed una a spazio polivalente in cui è possibile svolgere vari corsi e passare insieme momenti di convivialità e condivisione come cene ed aperitivi.



**Immagine 5.** La nuova sala dell'officina

Nonostante dunque il cambio di sede e la situazione precaria dovuta alla pandemia, la ciclofficina ha saputo trovare le energie necessarie per almeno continuare nell'apertura settimanale dell'officina per le varie riparazioni, sospendendo momentaneamente quelle attività che potessero essere considerate come potenzialmente rischiose per la diffusione del virus.

Passata poi la fase emergenziale, l'evento significativo che ha riportato LMC come associazione presente attivamente sul territorio è stata la festa per i dieci anni dalla fondazione, organizzata a febbraio 2022. In questa occasione, grazie anche alla promozione di una *critical mass* vennero attratte molte nuove persone nell'orbita dell'associazione e fu un punto di svolta anche per la ripresa e

soprattutto l'inizio di una serie di attività collaterali a quella di officina meccanica. Queste nuove attività culturali sono il cineforum (Cinò), il laboratorio di filosofia (FiloLab), un incontro di lettura con microfono aperto per chiunque volesse leggere qualcosa a suo piacere inerente ad un tema precedentemente assegnato (Reading), e un ciclo di incontri e presentazioni di libri o documentari legati a storie di viaggio in bicicletta (Ciclò). Tutte queste proposte si sono sviluppate nell'ultimo anno e mezzo e, pur essendo affini ma non strettamente collegate all'attività di ciclofficina, hanno goduto di un notevole successo vista l'affluenza riscontrata ai vari appuntamenti, aumentando dunque anche il numero di persone totale che in qualche modo passa attraverso gli spazi di LMC. È stata infatti utilizzata la sala polifunzionale per i vari incontri durante il periodo invernale, mentre durante la stagione più calda si è allestito un palco e una piccola platea direttamente nello spazio antistante all'entrata principale.



**Immagine 6.** Un incontro di Ciclò in sala polifunzionale



**Immagine 7.** Un appuntamento del reading svoltosi di fronte all'entrata

Il racconto de “La Mente Comune” intrapreso fino ad ora in questa sede è il risultato di numerosi scambi informali con i vari membri dell'associazione e raccolta di informazioni e materiali soprattutto sui canali social attraverso i quali venivano e vengono promosse le varie attività. Di questa storia pluridecennale personalmente ho avuto la possibilità di viverne solo una parte che comprende solamente i capitoli più recenti. Proprio come anticipato nella sezione riguardante il posizionamento del ricercatore, l'aver trascorso molto tempo assieme agli altri componenti della ciclofficina ed aver intessuto di conseguenza legami di amicizia molto stretti con essi ha caratterizzato inevitabilmente la presente ricerca.

Nel prossimo paragrafo verrà analizzata nello specifico la metodologia utilizzata, le determinanti che hanno caratterizzato il processo di selezione degli intervistati e le caratteristiche sulle quali si è scelto di confrontare la realtà della ciclofficina di Padova con altre ciclofficine popolari presenti in Italia.

### 3. *Metodologia*

Il punto di partenza principale della tesi è stata senza dubbio la mia esperienza personale e le riflessioni fatte ad alta voce assieme ad altri amici ed amiche che frequentano la ciclofficina, in special modo durante la partecipazione alle varie *critical mass*. È stato proprio in quei momenti che ho percepito la possibilità che un'azione singola, se fatta in gruppo, possa essere realmente motivo e proposta per un cambiamento, possa essere intesa come azione politica. Proprio in quella situazione dunque mi sono posto per la prima volta la domanda se effettivamente la sensazione di cui stavo facendo esperienza in quel momento potesse essere condivisa anche da altre persone, appartenenti o meno all'associazione.

A partire quindi dalla definizione della domanda di ricerca, ovvero se è possibile considerare le ciclofficine popolari come luoghi di partecipazione politica ed attivismo, ho cominciato inizialmente a revisionare la letteratura in merito per verificare la presenza o meno di studi inerenti alla tematica ed ho potuto riscontrare come vi siano alcuni studi a livello internazionale ma nessuno specifico riguardante l'Italia. Oltre a ciò, anche gli articoli che hanno come focus le ciclofficine, data la trasversalità dell'oggetto di studio, di frequente scelgono un particolare tema sul quale concentrare l'attenzione e spesso riguarda o il funzionamento interno delle officine oppure il loro inquadramento all'interno degli studi sull'economia circolare e la decrescita, tralasciando dunque l'aspetto politico.

Una volta analizzata la letteratura di riferimento, prima di organizzare le varie interviste individuali ho preferito proporre il tema della mia ricerca al gruppo di amici presente in ciclofficina per essere sicuro di poter procedere nel migliore dei modi ed informando tutti rispetto a quello che stavo compiendo. Avendo ricevuto da loro un notevole entusiasmo e collaborazione ho quindi proseguito con la stesura della scaletta per l'intervista.

Le differenti domande sono state costruite attorno a dei nuclei tematici principali che ho ritenuto rilevanti da analizzare, essi sono: l'organizzazione interna della ciclofficina, l'aspetto emotivo, l'apprendimento e l'educazione, l'ambito sociale, le questioni di genere, l'uso del tempo ed infine l'ambito politico. Ognuno di essi risulta poi importante in quanto non si è deciso di concentrarsi esclusivamente su LMC nel territorio di Padova ma anche di

allargare il campo d'indagine coinvolgendo altre ciclofficine. La ragione di questa scelta è legata sia al fatto di evitare di poter influenzare i vari risultati della ricerca data la mia presenza interna all'associazione, sia di tenere traccia delle varie diversificazioni territoriali che un movimento come quello delle ciclofficine popolari può avere.

Si è scelto di condurre delle interviste semi-strutturate proprio per via dell'accesso al campo reso molto più agevole dalla conoscenza personale di molte delle persone coinvolte nella ricerca e, alcune volte, data la presenza di due soggetti intervistati contemporaneamente, si è deciso di seguire uno schema libero, lasciando che la discussione emergesse da un confronto delle singole posizioni.

In totale sono state effettuate 10 interviste consensualmente registrate, per un complessivo di 12 persone coinvolte (5 donne e 7 uomini) dato che in due occasioni l'intervista è avvenuta in coppia. Tre di esse sono state effettuate tramite la piattaforma Zoom mentre le altre nove si sono svolte in presenza. La durata di ogni singolo incontro è stata di circa un'ora con alcune occasioni in cui si è arrivati a 35/40 minuti e altre in cui si è continuato oltre l'ora e venti minuti. Sono state intervistate in totale 8 persone legate a LMC e 4 invece di differenti ciclofficine che hanno risposto positivamente alla mia richiesta tramite un messaggio inviato sui social o attraverso conoscenze personali con soci de "La Mente Comune". Le altre ciclofficine sono appartenenti ad altre quattro città: Lugano (ciclofficina "Miao"), Cremona (ciclofficina "La gare de gars"), Piacenza (ciclofficina "Pignone") e Roma (ciclofficina "Luigi Masetti").

Per quanto riguarda LMC ho cercato di intercettare non solamente chi avesse affinità con la parte più legata all'officina o che comunque fosse all'interno della realtà associativa da molto tempo, ma anche chi solamente aveva partecipato a qualche iniziativa o che nonostante il tempo trascorso in sede non avesse comunque scelto di far parte del gruppo dei soci più attivi. Rispetto invece alle altre ciclofficine, non avendo la possibilità di scegliere chi poter intervistare mi sono affidato alla loro esperienza personale. Sorprendentemente per ognuno di essi ho avuto il piacere e la fortuna di discutere con chi quei singoli posti li ha visti nascere e svilupparsi o che ancora adesso segue in prima persona la loro evoluzione. Questo è stato un elemento davvero prezioso in quanto mi ha dato l'opportunità di scoprire quei dettagli legati al perchè in un determinato luogo e in

un determinato periodo vengono costruite queste realtà collettive. Vista inoltre l'eterogeneità dell'esperienza temporale che le varie ciclofficine intervistate hanno, si è presentata anche l'occasione di avere a disposizione nello stesso momento, ovviamente con le specificità singole dettate dai vari contesti urbani e sociali, le diverse fasi di evoluzione di una ciclofficina popolare. Spesso è stata anche l'occasione di un confronto molto informale riguardo all'organizzazione degli eventi o alle prese di posizione rispetto ad azioni da condurre sul territorio e sulle modalità adeguate per poterle compiere.

Nel seguente capitolo si mostreranno i risultati della ricerca e verranno analizzati i dati emersi dalle varie interviste. Inizialmente verranno presentati i nuclei tematici attorno ai quali si è deciso di raggruppare le varie testimonianze e successivamente, una volta avvenuto il confronto tra le differenti ciclofficine, si esporrà il tema legato alla partecipazione partecipazione politica.



## CAPITOLO III

### *ANALISI DEI DATI E RISULTATI*

Nel presente capitolo saranno esposti i risultati ottenuti dalle interviste effettuate a soci e singoli che hanno partecipato alle attività della ciclofficina “La Mente Comune” di Padova e ad altre quattro persone facenti parte di quattro differenti ciclofficine (Cremona, Piacenza, Lugano e Roma). Inizialmente saranno esplicitate le suddivisioni che state effettuate per la categorizzazione dei diversi temi affinché possa esserci un confronto tra le varie realtà, successivamente per ognuna delle tematiche saranno presentate le varie caratteristiche per ogni ciclofficina. In conclusione verrà esposto il tema di partecipazione politica cercando di porre l’attenzione alla sua presenza trasversale in differenti discorsi.

#### *1. Nuclei tematici*

Durante la fase di analisi dei dati sono emerse varie famiglie di significato che racchiudono diversi interessi sia personali e di ricerca che relativi alle sensazioni specifiche per ognuno degli intervistati.

Il primo è riferito al territorio e al contesto urbano. L’importanza di conoscere la storia di un posto, di uno spazio, di un luogo che è sempre e comunque inserito all’interno di una città o di un ambito sociale più ampio è fondamentale per poter cercare di comprendere le varie attività promosse dai molteplici individui coinvolti nei casi studio presi in esame. Non è possibile slegare in nessun modo le dinamiche che hanno portato alla creazione delle ciclofficine dalle caratteristiche specifiche ed esigenze di un territorio e di una parte di popolazione. Elementi geografici e ambientali, storici e sociali, che rendono ogni situazione differente dalle altre.

Il secondo, conseguenza dell’influenza e dell’importanza del primo, è l’organizzazione interna di ogni singola ciclofficina. Anche in questo caso, proprio perché ogni ciclofficina, associazione e gruppi informali, risentono internamente delle motivazioni ed esigenze che hanno spinto le persone nel corso del tempo a prendere specifiche decisioni. Si tratta più nel particolare di organizzazione e di gestione degli spazi, della scelta di alcuni luoghi piuttosto

che altri, della gestione delle risorse economiche e materiali, della gestione delle dinamiche di gruppo e della suddivisione dei ruoli. Inoltre risultano estremamente significative anche le varie modalità presenti all'interno del o dei gruppi per quanto riguarda l'ambito decisionale, sul come e perché vengano fatte alcune scelte e come si sviluppa nel concreto questo processo.

Il terzo è relativo alla sfera dell'apprendimento e dell'educazione. Il riferimento è in primo luogo alle attività della ciclofficina come per esempio le aperture settimanali con il conseguente affiancamento nel corso delle riparazioni e i vari corsi di ciclomeccanica, in secondo luogo, all'apprendimento personale del singolo che attraverso un'attività può acquisire maggiore consapevolezza delle proprie azioni rispetto anche banalmente all'utilizzo della bicicletta piuttosto che della macchina.

Il quarto si riferisce all'ambito sociale, alla possibilità che, proprio perché inserita in un contesto sociale determinato, la ciclofficina attraverso le proprie attività possa diventare un luogo che promuove l'accessibilità a tutti gli strati della popolazione. L'elemento di utilità sociale è l'aspetto centrale, il focus è su quelle pratiche che non incidono solamente sul proseguo della vita del singolo ma che possono anche essere causa di una contaminazione a livello più ampio, che mostrano ed insegnano ai singoli individui come poter rivendicare il fatto di pensarsi come cittadini che intendono vivere la città secondo un altro punto di vista.

Il quinto nucleo tematico è relativo alle emozioni e sensazioni personali. Questo è un ambito molto trasversale e che dunque spesso intercetta diversi temi già affrontati, per questa ragione si è deciso di focalizzarsi principalmente su aspetti che fossero connessi ad alcune attività in particolare: l'aver riparato per la prima volta una camera d'aria, oppure aver partecipato assieme a qualcuno alla *critical mass*, oppure l'essersi messi in gioco di fronte agli altri intervenendo ad un incontro di FiloLab, eccetra.

Il sesto è legato alle questioni di genere. Si è prestata molta attenzione a questo tema e a come potesse essere affrontato, e tenendo in considerazione il mio posizionamento all'interno della società come uomo bianco etero cisgender, ho cercato di creare soprattutto con le intervistate donne uno spazio in cui potessero esprimere senza troppi timori le loro considerazioni al riguardo. Le maggiori questioni che si sono analizzate sono quelle riguardanti i ruoli di

genere, l'inclusività all'interno dell'associazione, nello specifico all'interno dell'officina.

Il settimo, in conclusione, è riferito al tema politico e di attivismo. Il tentativo è stato di individuare come attraverso attività proposte all'interno degli spazi della ciclofficina si possa rintracciare una partecipazione politica e secondo quali modalità e processi essa possa articolarsi. Come si potrà notare, non vi saranno molte occasioni in cui espressamente verrà dichiarata e riconosciuta la connotazione politica delle ciclofficine ma rimarrà piuttosto lasciata come sottintesa rispetto alle riflessioni e dichiarazioni su alcune pratiche collettive.

## 2. *Analisi dei dati e confronto*

Come anticipato in precedenza, in questa sezione verranno riportati i dati ottenuti dalle interviste suddivisi per nuclei tematici. Per facilitare la comprensione dei vari frammenti di intervista verrà indicato accanto al nome fittizio della persona il nome della città in cui è presente la ciclofficina.

### 2.1. *Storia, contesto urbano e territorio*

La presenza sul territorio delle ciclofficine è causata quasi nella totalità delle casistiche da un'esigenza sociale, pratica e geografica. Questa, come si vedrà di seguito, non risulta uguale per tutte ma, anzi, ognuna delle varie esperienze nasce in seno a delle motivazioni differenti e con modalità variabili.

Nel caso per esempio della ciclofficina "Miao" di Lugano, la presenza di molti studenti e la conformazione strutturale della città costruita vicina al lago e sulle colline circostanti hanno plasmato le varie attività che sono state proposte nel tempo.

*[..] tutto è partito da una critical mass quaggiù in piazza. [...] E lì abbiamo deciso che c'era bisogno di qualcosa che spingeva la città a utilizzare di più la bici perché qui comunque è un po' come Cagliari. Nel senso ci sono tante salite e non hanno proprio voglia di metterci le gambe. Adesso con le biciclette che ci sono, soprattutto quelle elettriche, si può tranquillamente fare qualcosa. Però*

*serviva proprio anche assistenza, infatti poi ai ragazzi io ho dato un sacco di mano a sistemare le bici elettriche perché è la mia specialità [...] perché comunque qua l'esigenza era quella, quella di fare una Ciclofficina preparata soprattutto per l'esigenza di Lugano. (Aldo, Lugano)*



**Immagine 8.** La vetrata della ciclofficina Miao a Lugano

La presenza di numerose salite nel centro urbano di Lugano è stata riscontrata in questo caso come causa del fatto che le persone decidessero di spostarsi con l'automobile anche per distanze brevi. Nel caso in cui invece le persone avessero la possibilità di utilizzare una bici a pedalata assistita, il problema è più legato sia al costo molto elevato per qualsiasi tipo di riparazione a livello elettronico, che alla conoscenza necessaria per poter riuscire anche a capire che tipo di problematica sta avvenendo.

*[...] lo sapevamo già là in partenza che la richiesta maggiore perché comunque se ti avvicini alle case madri sono prezzi stratosferici, quindi le prime cose che mi sono capitate sulle bici elettriche alla fine sono cose riguardanti i sensori, quindi*

*non era molto costoso, era più che altro difficile da individuare il problema. Per fortuna che io ormai so dove toccare, quindi... (Aldo, Lugano)*

Non solo la conformazione della città, ma anche le problematiche legate all'ambiente nel quale sono inseriti gli agglomerati urbani, lo sfruttamento ed inquinamento delle risorse ambientali che è avvenuto nel corso del tempo risultano come motivazioni principali per lo sviluppo e la presenza di una ciclofficina che possa aiutare a promuovere una modalità di spostamento meno impattante nei confronti dell'ambiente. Il caso di Cremona in questo senso è esemplificativo:

*[...] noi abbiamo credo un tasso di automobilismo, cioè i numeri di auto per abitante che è devastante, nel senso che siamo a 1000 abitanti, 643 auto e quindi abbiamo una percentuale significativa di spazio pubblico occupato da delle cose private che stanno ferme il 95% della loro vita, inquinano, ammazzano i ciclisti [...]. [...] tanto più una città come Cremona, dove vuol dire, da parte a parte, in bicicletta ci metti minuti 25, 30, se te la prendi molto comoda ed è tutta piatta. [...] e non c'è verso di praticare una trasformazione se non militando nell'ambito del dei ciclisti urbani. Dentro questo quadro che ci vede anche i primi in classifica per quanto riguarda l'area grama che respiriamo. Poi a Padova non siete messi meglio, ma noi siamo messi peggio. (Roberto, Cremona)*



**Immagine 9.** La ciclofficina “La Gare des Gars” di Cremona (foto di Giuliana 2018)

Nonostante l'esperienza di Cremona sia nata in seno ad un progetto più educativo che ambientale, come anche espresso da uno dei suoi fondatori, non è possibile pensare le due tematiche separatamente: proprio perché si ha consapevolezza che vi sia un problema di inquinamento è necessario sviluppare metodi che possano proporre ed educare le persone a nuovi stili di vita; grazie ai progetti educativi è possibile riuscire a mettere al centro del dibattito le tematiche ambientali e diffondere conoscenza del territorio e consapevolezza sulle azioni da compiere.

Inoltre non è solamente la specifica città e la sua posizione geografica che influenzano la presenza o meno di una ciclofficina e delle attività che vengono proposte, anche la stessa ubicazione all'interno del tessuto urbano è un elemento che possiede il proprio peso specifico. Nel caso già citato di Cremona "La Gare des Gars" si trova nell'area della stazione degli autobus, in uno stabile costruito a metà degli anni 80' come biglietteria provvisoria e rimasto tale fino al 2010. Per gli otto anni successivi è rimasto in stato di abbandono finché, grazie ad un progetto promosso dal comune, è stato dato in concessione alla ciclofficina. La presenza in uno luogo di transito così importante ha decisamente caratterizzato la scelta anche di gestione della ciclofficina rispetto ai frequentatori che possono attraversarla.

*Noi, arrivando dalle nostre pratiche di... educative che sono contraddistinte da un approccio ancora oggi... di ascolto mi verrebbe da dire, di ascolto di quelle che sono i transiti, anche difficili, in cui si trovavano allora gli adolescenti, oggi i giovani. [...] L'essere stati catapultati nel centro della città ci ha aperto una serie di dinamiche. [...] il mezzo bicicletta, cioè l'essere lì, ha senso per dove siamo e per le relazioni che proviamo a interagire con il territorio. (Roberto, Cremona)*

Fino ad ora sono state considerate solamente città medio piccole, con una popolazione non superiore a 250.000 abitanti, in cui se è presente c'è solamente una sola ciclofficina. La questione diventa totalmente differente quando si tratta di una città come Roma, in cui sono presenti circa una ventina di ciclofficine e solo nel quartiere di Centocelle abitano circa 55.000 persone con ben tre ciclofficine. Il caso di Roma, data la sua espansione geografica e l'elevato

numero di abitanti, rappresenta a pieno la possibilità di diversificazione delle varie realtà associative sulla base dei quartieri intesi come “piccole città”, ognuno con le proprie esigenze e particolarità. Di seguito la risposta di Greta, della ciclofficina Luigi Masetti, situata all’interno dello spazio sociale 100celleaperte («Spazio Sociale 100celleaperte» s.d.) nel quartiere di Centocelle, alla mia domanda su chi fossero i principali fruitori di quel posto:

*Allora ti dico, diciamo gli “utenti”, sempre virgolettato, che che passavano di più erano i rom, questo perché venivano a recuperare tutta la ferraglia [...] e noi avevamo fatto un accordo con loro che era la cosa migliore perché altrimenti loro avrebbero scavalcato e sarebbero entrati e si sarebbero rubati tutto. Quindi la cosa migliore è fare un accordo [...] perché in un quartiere popolare come Centocelle, nella periferia di Roma, Sud est, eccetera, questo è quello anche che va, che va, che va fatto, insomma. Cioè il quartiere è fatto da tantissime, tantissime situazioni, tantissimi strati sociali e in qualche modo tu stai lì proprio perché li vuoi anche vivere e ti ci vuoi relazionare. (Greta, Roma)*



**Immagine 10.** L'esterno dello spazio sociale («Spazio Sociale 100celleaperte» s.d.)

Le realtà del singolo quartiere inoltre non sono le uniche con le quali è sempre necessaria una comunicazione e relazione, a livello più generale e formale anche gli stessi rapporti con le amministrazioni comunali o provinciali segnano fortemente l'identità e le attività di uno spazio come le ciclofficine. Sapendo anche che una situazione a livello politico locale può modificarsi in modo abbastanza repentino rispetto alle esperienze precedenti, di conseguenza anche le ciclofficine che attraversano questi cambiamenti si adattano alle nuove situazioni nelle quali si ritrovano.

*Il posto era assegnato e negli anni poi con la nuova gestione eravamo noi, insomma un po' di altre persone decidemmo di uscire dall'assegnazione, perché c'era a Roma [...] il commissario Tronca che stava spennando tutti gli spazi sociali assegnati. [...] Noi decidemmo di fintamente riconsegnare la, la, il posto per liberare anche il fittizio presidente dell'associazione che doveva prendere assegnazione, lo riconsegnammo al comune svuotato di tutto. Facemmo un finto muro e ci feci un muro dipinto sopra, eccetera. E due settimane dopo lo rioccupammo. Quindi noi liberammo, diciamo, le persone che rappresentavano questa associazione da cariche, responsabilità giudiziarie e così via, e lo rioccupammo, e tutt'ora è rioccupato da un bel po' di anni. (Greta, Roma)*

L'importanza delle istituzioni presenti sul territorio può dunque portare a casi come quello di Roma in cui a causa di un timore nei confronti delle ripercussioni sulla ciclofficina si decise di seguire una strada differente per poter continuare ad esistere, ma anche a casi come la ciclofficina sociale "Pignone" di Piacenza, sorta proprio grazie ad un progetto ideato dal comune e grazie anche allo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione dell'edificio e la fornitura del materiale necessario per le riparazioni.

*C'è stato un bando del Comune di Piacenza finanziato da ANCI<sup>7</sup> che ha messo insieme un gruppo di NEET, di ragazzi che in quel momento non lavoravano e non studiavano, e gli ha fatto fare un percorso di formazione per dargli l'opportunità di avviare una startup o un progetto o un'attività e loro hanno*

---

<sup>7</sup> Associazione nazionale comuni italiani.



*deciso di fare una ciclofficina sociale. [...] Quindi ha una nascita un po' così particolare, che io ho sempre visto in questo modo, non è un'idea nata da un gruppo di amici appassionati di ciclismo, non è una nascita così romantica, ma è stato un po'... un po' spinto appunto da questo progetto e dalla voglia dei ragazzi di cimentarsi in un'esperienza che per molti di loro non era nelle loro corde, ecco. È stato un po' un esperimento [...]. (Giacomo, Piacenza)*



**Immagine 11.** Vista esterna dell'edificio costruito per la ciclofficina

Al momento attuale la ciclofficina sociale “Pignone” non è ancora un’associazione a tutti gli effetti ma continua ad essere un gruppo informale inserito in un contesto di cooperative già preesistente. La particolarità della nascita e sviluppo di questa realtà è ancora una volta in più la conferma che è estremamente difficoltoso, se non impossibile, tracciare una traiettoria comune per le esperienze di ciclofficina sia a livello nazionale che internazionale. La differenza rimane sostanziale anche per quanto riferito all’organizzazione interna, alla gestione di spazi, attrezzi, risorse economiche e umane.

## 2.2. Organizzazione interna

Per poter riuscire a comprendere le scelte organizzative da parte delle ciclofficine è necessario definire in primo luogo la loro presenza formale. L'essere una associazione di promozione sociale, oppure un gruppo informale a cui è dato in concessione uno spazio, o anche un gruppo che occupa consapevolmente un posto abbandonato, oppure ancora una ciclofficina popolare che è anche un negozio, definisce necessariamente la questione economica, di sostentamento e di eventuale tesseramento.

*[...] insistendo in uno spazio sociale occupato ovviamente non c'era tesseramento, nulla di tutto questo quindi... Lo spazio è autogestito all'interno di un altro spazio autogestito. Questo senza dubbio. [...] lo spazio sociale non fa reddito, nel senso che nessuno percepisce microreddito o altro. Quindi tutto viene reinvestito in lotte esterne e nella gestione dello spazio sociale. Questo ti consente, ovvio, non crei una microeconomia interna, però ti consente di avere una libertà di movimento e di anche di finanziare chi e quanto vuoi. Non hai bisogno più di tanto, insomma, ecco. (Greta, Roma)*

La questione del tesseramento è una questione riguardante le associazioni di promozione sociale, importante soprattutto in termini assicurativi. Ogni realtà poi decide in che modalità e quanto chiedere ai nuovi associati, a “La Mente Comune” ammonta a cinque euro mentre in altri casi può arrivare anche a dieci o venti euro circa (soprattutto nel nord Europa).

La gestione delle finanze nella maggior parte dei casi è indirizzata al reinvestimento in materiali e attrezzi utili a svolgere le attività di ciclofficina. Le risorse economiche derivano nelle maggior parte dei casi da tre attività principali: la prima è l'autofinanziamento attraverso feste autorganizzate, eventi di ciclofficina come corsi di ciclomeccanica o *check up* delle bici ad offerta libera; la seconda è la partecipazione ai bandi comunali, regionali o nazionali attraverso la scrittura e organizzazione di attività; la terza è la vendita di biciclette attraverso le varie aste oppure nelle sedi durante gli orari di apertura dell'officina.

*[...] il nostro è tutto da donazioni di lavori fatti, da ciclo aperitivi, da cose che facciamo. Non abbiamo nessun'altra, non abbiamo tesseramento, non abbiamo nessun tipo di entrata. (Aldo, Lugano)*

*[...] rientra tutto comunque, nel contesto dell'auto, dell'autofinanziamento e del reinvestimento nelle attività. Non ci sono dei soldi che si dice, si fa cassa si a un certo punto si ci si divide. (Alessandro, Padova)*

*[...] una fetta sostanziale del sostentamento della mente comune viene dai bandi che scriviamo. [...] Normalmente uno ogni due anni lo vinciamo e questo è probabilmente il modo in cui riusciamo ad avere dei soldi in Banca per pagare le bollette sostanzialmente. Poi nessuno di noi viene pagato e per comprare le attrezzature che usiamo nelle nostre attività, dalle chiavi della dell'officina al proiettore per fare attività collaterali all'officina, alle birre che ci servono per fare gli eventi, eccetera. [...] i soldi non sono di nessuno in quell'associazione, ovvero sono di tutti, e quindi bisognerebbe sempre poterli spendere in un modo, in modo più associativo possibile. (Luca, Padova)*

In questo contesto l'esperienza della ciclofficina di Cremona rimane abbastanza singolare in quanto realtà promiscua: da una parte è presente un'attività commerciale nella quale lavorano e vengono pagati i ragazzi e le ragazze che fanno parte dei percorsi educativi che vengono portati avanti assieme ad altre cooperative; dall'altra lo spazio dell'officina rimane comunque aperto e disponibile per chi volesse riparare autonomamente la propria bici con la supervisione di un meccanico esperto.

*[...] non siamo un'officina popolare dove hai una solida base di volontariato, dove non c'è 1 €. Noi abbiamo un'attività commerciale perché al fronte del, del lavoro, chiediamo un contributo perché [...] voglio che il lavoro dei ragazzi e dei meccanici possa avere un loro un suo valore e produrre un reddito [...]. Questo modello un po' promiscuo ci consente di, come dire? non spingere sulla parte di fare degli utili [...]. Sappiamo che le buste paga, riusciamo a coprirle con quella parte. Però il dispositivo deve essere economico, deve dimostrare una sua sostenibilità. (Roberto, Cremona)*

Accanto alla questione economica e di sostentamento è altrettanto importante tutto ciò che riguarda la suddivisione interna, se presente, delle realtà associative e non. Nei casi, come Piacenza, Lugano e Cremona, in cui il gruppo di persone è ristretto non è necessaria alcuna compartimentazione e divisione dei compiti in quanto è ancora gestibile con la presenza di tutti e tutte. Viceversa, ambienti come Roma e Padova in cui, grazie anche all'esperienza maturata nel corso degli anni, sono presenti un maggior numero di iniziative seguite ed organizzate da un elevato numero di persone, la questione comincia ad essere più complessa in quanto non è pensabile dover attendere l'opinione di ogni persona coinvolta nell'associazione o nello spazio sociale per poter prendere qualsiasi tipologia di decisione. La strada percorsa in questi casi è stata, ed è tutt'ora, la creazione di diversi sottogruppi e la riunione di essi durante le assemblee di gestione che avessero come ordine del giorno l'organizzazione dello spazio comune.

*[...] era in quel momento [durante l'assemblea] che, come dire, ci si aggiornava innanzitutto su quello che ogni entità, ogni collettivo faceva, eccetera e si prendevano decisioni comuni sulla gestione dello spazio. E quindi così in questo modo ogni realtà non è sganciata dalle altre, ma sa esattamente come si muovono diciamo tutte le varie le varie cellule. (Greta, Roma)*

Se a Roma questo processo risulta più “fluidico” in quanto già in partenza lo spazio sociale 100celleaperte accoglie all'interno di sé altre iniziative, a Padova questa compartimentazione sta avvenendo con il tempo e non sempre risulta di semplice comprensione e sviluppo, come raccontato anche informalmente da numerosi dei soci.

*La sensazione a pelle è [...] di un'associazione che è diventata grande che, che si sta un po' pachidermizzando, non so come dire, che si sta, sta diventando sempre più pachidermica nel suo, nel suo muoversi nel suo, nella sua gestione, in cui per forza di cose deve essere a quel punto divisa in compartimenti: chi si occupa della pulizia del bagno, chi si occupa dell'apertura di ciclofficina, chi si occupa della gestione contabile, chi si occupa del pagare le persone che andranno a fare i progetti [...]. (Luca, Padova)*

### 2.3. *Educazione ed apprendimento*

L'aspetto educativo e di apprendimento reciproco è centrale nelle dinamiche interne della ciclofficina. La maggior parte delle persone che si avvicinano a questi spazi devono far fronte a un problema specifico e pratico di funzionamento del proprio mezzo. La possibilità di avere a propria disposizione sia una conoscenza teorica che pratica chiedendo a delle persone e non cercando solamente soluzioni da autodidatta diventa un'opportunità di apprendimento personale, e possibile motivo di un cambio di prospettiva nei confronti delle modalità di spostamento all'interno della città.

*Io mi sono avvicinato alla mente comune perché mi serviva una mano, sia dal punto di vista degli attrezzi degli utensili, sia dal punto di vista pratico per lavorare su un movimento centrale che era completamente aperto e scentrato. [...] Diciamo che la parte nozionistica la puoi anche provare a recuperare. Però non ci avevo mai messo mano, per cui è stato determinante poi l'aiuto che mi è stato dato nello specifico di quella cosa che non non non avevo mai fatto e che avevo magari visto su dei video su Youtube, ma che poi nella pratica è tutta un'altra cosa. (Alessandro, Padova)*

La condivisione di un problema pratico e di un possibile progetto comune da portare a termine non nello spazio di una serata ma nell'arco anche di un paio di mesi contribuisce alla comprensione profonda di un oggetto che fino a quel momento era considerato totalmente inaccessibile. Questo lavoro continuo fatto di pazienza e dedizione caratterizza il "lavoro sporco" che si compie ogni settimana all'interno della ciclofficina e permette anche imparare tutta una serie di "trucchi del mestiere" che non si trovano spiegati in nessun manuale ma che si incontrano solo nella pratica.

*[...] sono venuto proprio con l'intenzione di mettere le mani in pasta e aggiustare biciclette [...] e quindi piano piano, piano piano, tornavo tutti i martedì e giovedì. Alla fine un anno intero l'ho passato tutti i martedì e giovedì a riaggiustare biciclette lì da voi. [...]. Ho imparato un po' meglio perché prima ci provavo a stenti. (Carlo, Padova)*

[...] apprendi la nozione, la tecnica la vedi fare una volta, la fai insieme a qualcuno, dopodiché però la affini, lavorandoci costantemente e ripetendo la tecnica più volte. Non è che con la prima volta che mi hanno mostrato e mi hanno spiegato e abbiamo fatto insieme un movimento centrale, ho appreso come si fa un movimento centrale. Ho iniziato a capire come si comporta un movimento centrale, quali sono le variabili da tenere in considerazione, quali sono gli errori che si possono fare, quali sono invece le migliorie che si possono fare. (Alessandro, Padova)

L'officina costituisce l'elemento fondante, senza del quale l'aspetto materiale non risulterebbe accessibile, ma anche altre attività promosse dalle associazioni o ciclofficine contribuiscono a diffondere la cultura della bicicletta nelle persone, come per esempio la *critical mass*, la ciclofficina in piazza oppure corsi nelle varie scuole.

Nel primo caso è la condivisione di un momento collettivo che viene organizzato in ogni città in modo differente dalle altre, anche se si tratta comunque di piccole sfumature. Di base si propone un evento molto leggero e divertente, ossia pedalare tutti e tutte assieme per le vie del centro cercando di rendersi visibili il più possibile e di conseguenza mostrando la propria presenza come ciclisti, elemento che invece durante il giorno viene continuamente invisibilizzata. Il movimento ha origine negli Stati Uniti negli anni 90' e si è poi diffuso a livello globale durante i decenni successivi. Le regole originarie sono molto semplici: non esiste nessun percorso programmato, chi si trova in testa al gruppo decide dove andare, chi segue cerca di evitare che ci siano dei buchi e cerca di stare compatto, non c'è nessun organizzatore ufficiale. Col tempo il carattere anarchico che caratterizzava le prime *critical mass* è stato parzialmente sostituito da alcuni compromessi che si sono resi necessari per rendere più sicuro e accessibile questo momento a più persone possibili. Questo si traduce in una organizzazione del percorso e della comunicazione di quest'ultimo alle forze dell'ordine perché almeno sappiano che in quel giorno avverrà questo ritrovo.

Non essendo una manifestazione ufficiale non sono necessari tutti i permessi obbligatori ma è solamente obbligatorio il rispetto del codice della strada. Solitamente avviene una volta al mese e quindi tramite principalmente i canali social dedicati avviene la diffusione del percorso e di tutte le regole per rimanere in sicurezza. Questa è la norma solamente per alcune città, altre preferiscono invece seguire la traccia lasciata dalle prime *critical mass*, considerando il dialogo con la polizia e la digos come un comportamento inappropriato e non in linea con i valori e obiettivi della CM.



**Immagine 12.** Un momento della critical mass di Padova

Questo può essere un primo approccio alla bici anche per chi solitamente non la utilizza per diverse motivazioni come per esempio la paura del traffico e delle automobili.

*[...] soprattutto all'inizio avevo stra paura di andare in bici in realtà. Perché comunque macchine, casino, [e] non l'avevo più usata come spostamento normale di tutti i giorni e quindi la critical mi ha aiutato un sacco, anche tipo appunto poter andare per la città tranquillamente. [Questo mi ha portato ad] avere meno ansia delle macchine, cioè capire che se io sto nella mia pista ciclabile, nel mio, le macchine non mi possono, non mi devono rompere, quello è il mio pezzo di strada, è mio. (Giulia, Padova)*

Nel secondo caso invece è la ciclofficina che esce dalle mura della sede e si fa trovare in mezzo alle strade ed alle piazze per aiutare chi avesse bisogno di riparazioni molto basilari e veloci. È l'occasione di incontro con le singole persone che vivono il quartiere e la città che hanno la possibilità di riscoprire il mezzo bicicletta e poterlo usare nella propria quotidianità.

*Noi facevamo questa cosa molto bella di questa ciclofficina mobile, diciamo piccolina, [...] era una bicicletta con un carretto con gli attrezzi base, si piazzava lì e aggiustava tutte le bici insieme ai ragazzini. [...] in un attimo da sopra dei balconi arrivavano tutti i ragazzini con le biciclette smancucchiate, rotte, ammaccate e così via. Il nome era CAOS, ciclofficina ambulante ovunque serve. (Greta, Roma)*

Nel terzo caso è riscontrabile sempre un'uscita dagli spazi dell'associazione o ciclofficina per dirigersi verso luoghi di apprendimento per definizione, ossia le scuole. Sono vari i progetti che si sono svolti all'interno degli istituti scolastici, a partire da "ABC della bici", precedentemente citato, fino alla presenza durante momenti di autogestione nei licei e a progetti per insegnare ad andare in bici ai ragazzi e ragazze considerando anche le necessità di chi non ha la possibilità di utilizzare una bici "standard".

*[...] nell'autogestione al liceo abbiamo avuto la prima ora di lezione [...] e quindi abbiamo fatto vedere, un po' come si cambiava una camera d'aria, come si puliva una catena, come si facevano le verifiche alle bici e poi li abbiamo fatti fare un giro con le bici che hanno riparato. (Aldo, Lugano)*

*Abbiamo prestato un tandem a questa scuola superiore che aveva un allievo, ha un allievo affetto da sindrome Down che è un ragazzo di 16 anni che non sa andare in bicicletta. Hanno fatto l'uscita in bicicletta, accompagnati da noi. (Roberto, Cremona)*



Soprattutto negli ultimi due casi riportati è possibile notare come sia anche complesso restituire a livello singolo e separato una serie di attività che inglobano più di una tematica al loro interno. Non è solamente una questione di apprendimento ed educazione ma anche di utilità sociale perché viene posto l'obiettivo di rendere più accessibile la ciclofficina a diversi strati della popolazione.

#### 2.4. *Utilità sociale*

Questa sezione è strettamente intrecciata a quella precedente come si è potuto notare poco sopra, ed è riferita alle conseguenze positive che il lavoro di ciclofficina può portare alle persone e alla società essendo motore di un circolo virtuoso.

*[...] puoi essere utile a te stesso e a chiunque altro, [...]gli hai spiegato una cosa che se a suo fratello, a suo cugino gli succede la stessa cosa, può a sua volta diffondere quello che ha imparato in ciclofficina. È una catena virtuosa... che è il motivo per cui sta in piedi un posto del genere, perché è dove probabilmente c'è il significato più importante della pubblica e sociale utilità, [...] dove tu, nel pratico, si stai riparando una bici, ma in senso più ampio, tu stai mettendo in condizione una persona di ripararsi una bici e lui a sua volta può farlo con chiunque altro. (Alessandro, Padova)*

Il processo virtuoso è comunque ed in ogni caso da contestualizzare all'interno del contesto urbano e sociale nel quale è inserito. La sola presenza di spazi come la ciclofficina in alcuni luoghi e città è già di per sé un elemento di utilità sociale.

*Una cosa che per me è importante... è quanto ritenga importante una realtà come questa e la diffusione di realtà come queste. [...] Ci sono dei contesti dove è una sfida vera, reale. Tant'è che guardo con grande ammirazione quelle iniziative più piccole, meno, si meno frequentate, con magari con meno attività e molte più difficoltà delle nostre. Ma che nel piccolo sono quel seme che poi può far nascere e crescere realtà come è diventata LMC. E portano un benessere reale al contesto in cui si vanno a impiantare e dove vanno a crescere. (Alessandro, Padova)*

In aggiunta, la possibilità delle ciclofficine di intraprendere percorsi che aiutino alcuni individui e gruppi sociali ad acquisire una maggiore autonomia nella loro vita personale è forse la motivazione principale che rende questi luoghi centro di attività dirette ad una utilità sociale. A Cremona difatti, sulla proposta di altre associazioni presenti sul territorio, è stato effettuato un corso rivolto a sole donne non in grado di condurre una bicicletta. Sono state messe a disposizione delle bici senza pedali, delle bici con un telaio e ruote più piccole e dei tandem per aiutarle ad imparare e sono state poi seguite da un gruppo di sole donne che le ha accompagnate in tutto il processo. A termine di questa esperienza quella di seguito è la testimonianza di Roberto:

*[C'era] un'eterogeneità [di persone] molto elevata, ma unita nel fatto che doveva fare questa roba per portare i figli a scuola, per dover andare a fare la spesa, per raggiungere il luogo di lavoro. E tu dici bon, cioè ho capito che cosa devo fare io, perché se io produco delle persone che sanno andare in bici, le faccio diventare cittadini, con una possibilità di accesso, di velocità, di di attraversare gli spazi, di raggiungere i luoghi. E costruisco un pezzo di alterità rispetto alle narrazioni. (Roberto, Cremona)*

## 2.5. Sensazioni ed emozioni

Anche in questa sezione, come nella precedente relativa all'educazione e all'apprendimento, saranno presenti numerose contaminazioni. Verranno difatti riportate alcune esperienze personali legate alla presenza in officina durante le aperture settimanali. Sono emozioni e sensazioni spesso riferite ad uno specifico attrezzo o parte della bicicletta che per le singole persone è diventato un po' il simbolo del loro processo di apprendimento e acquisizione di autonomia e competenza.

*[...] io ho una sensazione legata ad esempio al movimento centrale, di cui ho scoperto l'esistenza di chiavi che non conoscevo neanche. [...] Ad esempio la calotta destra del movimento centrale per me era impossibile da svitare una cosa che quando smonti la bici, va lasciata lì. La bici, il telaio e la calotta destra sono un unico pezzo. Invece trovando lì in quel posto una chiave specifica per smontarla, mi si è aperto come un mondo, un'illuminazione. Mi ha fatto capire che si poteva rimuovere quella calotta e si poteva vedere cosa c'era all'interno del telaio in quella parte, cosa che non avevo mai visto. Lì mi ricordo questa sensazione abbastanza illuminante, in cui finalmente sono riuscito a smontare completamente il telaio, no? (Luca, Padova)*

Una volta scoperta la presenza di specifici attrezzi e modalità per compiere le riparazioni anche più complesse, ciò che ancora rimane come punto importante è l'affinamento della tecnica, il tentare più e più volte di compiere quel gesto particolare per avvicinarsi sempre più ad un miglior risultato. È un processo che può richiedere molto tempo e svariati tentativi ed errori ma proprio su questo la ciclofficina si rivela il luogo più adatto in quanto i pezzi di ricambio sono stati tutti recuperati e dunque non è assolutamente un problema anche rompere uno di questi componenti.

*[...] la prima ruota la puoi centrare, la prima volta ti dici: mah così va bene. La volta successiva affini sempre di più la tecnica e ti viene sempre meglio. [...] quando hai la la percezione che finalmente una ruota ti è riuscita bene, centrata come si deve... Lì hai la sensazione di aver finalmente appreso una cosa. (Alessandro, Padova)*

L'elemento forse più interessante legato alla riparazione delle biciclette è legato alla possibilità di verificare quasi istantaneamente i risultati delle proprie lavorazioni. In alcuni casi come la centratura delle ruote è di immediata comprensione se ciò che si è svolto ha migliorato la situazione iniziale, in altri rimane soltanto la cosiddetta “prova su strada”, nella quale si controlla che tutto funzioni per il meglio.

*Beh, tipo è stato fichissimo quando un giorno eravamo in ciclofficina e arriva una ragazza con un suo amico e dice: la mia bici fa schifo, dobbiamo sistemarla. [...] aveva la ruota tutta storta e allora, ho preso le mie due belle chiavi, le ho messe lì, le ho raddrizzato la ruota semplicemente, e già andava meglio, cioè tipo ha fatto un giro e fa: no, no, va già meglio. E io: l'ho fatto io, ok!? Ho fatto una roba che è stata usare queste [mani] qua. [...] insomma, aver fatto quella cosa lì mi ha reso, come dire? Ok, wow! Quindi allora sei capace a fare qualcosa. E comunque sempre con quella cosa di... tu sei femmina e quindi allora magari dovresti avere meno capacità. (Ambra, Padova)*

Proprio quest'ultimo frammento, che sottolinea una specifica sensazione anche per il fatto di essere una donna che ha aiutato nella riparazione della bicicletta, introduce un'altra sezione molto rilevante ossia le questioni di genere all'interno della ciclofficina.

## *2.6. Questioni di genere e inclusività*

Fin da principio di questa ricerca si tenuto in forte considerazione le tematiche di genere che possono emergere dalle situazioni presenti nelle diverse ciclofficine. A partire come già accennato dal mio posizionamento di genere e con la consapevolezza di essere un uomo all'interno di un contesto come quello dell'officina e della meccanica generalmente sovrarappresentato dalla componente maschile, si è tentato di esplorare questa tematica durante le varie interviste. Riguardo questo specifico argomento personalmente è stato più semplice parlarne con le ragazze rispetto ai ragazzi nonostante ci sia stata comunque occasione di confronto anche con essi.

L'interesse nei confronti delle questioni di genere segue la traccia indicata da alcuni studi proprio sul lavoro di riparazione e manutenzione meccanica nei quali viene mostrato come non sia una casualità che le donne siano più comunemente escluse dalle officine sia in ambito lavorativo che in quello di volontariato. Questo perché “[...] cycling is not exempt from the gendered domination exerted by patriarchal society” (de Chatillon 2021b, 5; 2022).

In riferimento alle ciclofficine e dunque ad un ambito di volontariato, dalle interviste è stata espressa in modo molto chiaro la presenza di ruoli di genere nei luoghi di officina.

*C'è una distinzione di genere in cui le donne che si occupano dell'organizzazione della struttura organizzativa, come se fosse slegato dagli uomini meccanici. [...] È come se, cioè ci fossero dei ruoli in cui, perché in realtà sono queste donne che decidono la maggior parte delle cose, la deresponsabilizzazione invece dei meccanici. (Lucia, Padova)*

Nelle realtà più grandi come quella di Padova, in cui si svolgono molte iniziative che necessitano una precisa organizzazione, è possibile in alcune occasioni che la presenza di questa divisione delle mansioni abbia come conseguenza il non coinvolgimento di tutte le soggettività in gioco, sia da un lato che dall'altro. Ovvero, non solo è presente questa sensazione per cui gli uomini, non tutti ma la maggior parte, siano deresponsabilizzati da ruoli organizzativi ma vi è anche viceversa la sensazione per cui le donne siano escluse dall'attività di riparazione.

*La parte di meccanica per me è sempre stata una cosa che io ho cercato di farmi spiegare, di imparare eccetera eccetera, ma anche lì c'è sempre questa cosa che c'hai questi due, tre uomini che sono sempre gli stessi che ti spiegano no? in cui tu hai sempre quel ruolo lì che stai, almeno io ho sempre sentito questa cosa, purtroppo non mi sono sentita in un posto in cui effettivamente riuscivo ad imparare la parte di meccanica. (Lucia, Padova)*

La sensazione di non riuscire ad apprendere in modo approfondito la parte di meccanica induce poi a esporsi meno nelle situazioni di apertura settimanale in cui potrebbe essere molto utile un aiuto in officina proprio perché si crea, data la vastità delle casistiche e problematiche possibili, una situazione per la quale si è dipendenti dall'opinione di qualcuno con più esperienza.

*[...] non padroneggiando particolarmente bene la bici o comunque le cose che possono succedere a delle bici di tutti i giorni, è logico che poi c'è la frustrazione di dover fare questa cosa insieme a una persona che ne sa ancora meno di te e poi continuare a chiedere ad una persona che invece lo sa ma che magari sta facendo altro, quindi c'è una divisione dei carichi che è un po' sbilanciata. [...] cioè io posso avere tutta la mia buona volontà di mettermi a fare le cose, però più che aiutarti a cambiare la gomma e fare due robe, cioè poi il resto lo fanno gli altri. (Ambra, Padova)*

Le situazioni appena descritte sono da intendersi come indicative di una tendenza generale ma non totalizzante, inserita in uno specifico contesto associativo. Sono presenti per esempio casi in cui c'è già all'interno del gruppo che si dedica all'officina una componente femminile molto competente. Sono casi più rari ma comunque esistenti.

*Qui abbiamo la rarità, qui per esempio, per fare le saldature, abbiamo la sorella di un ragazzo che viene e lei ha saldato per esempio la tall bike, ha saldato e ha rifinito alcune saldature che servivano alla nostra cargo bike. (Aldo, Lugano)*

In aggiunta, di seguito la risposta alla mia domanda se ci fossero state delle ragazze all'interno del gruppo di fondatori:

*Sì, poi sono entrate dal vivo quasi tutte le ragazze dei ragazzi che hanno partecipato e quindi sono state coinvolte attivamente da subito. [...] E l'esigenza spinge tante ragazze a venire qua a ripararla e a capire se gli succede qualcosa in strada che cosa fare. (Aldo, Lugano)*

L'elemento del gruppo è un punto cruciale: se durante il processo di costruzione e sviluppo di una ciclofficina o di una associazione la presenza femminile è presente in numero consistente, sembra che sia più probabile che nel futuro possano sorgere meno episodi legati a problematiche di genere. Sicuramente non è un'affermazione valida in generale e per tutte le casistiche ma rimane certamente un buono spunto di riflessione.

*[...] devo dire per esempio che il nostro è stato uno spazio anche sempre molto al femminile, nel senso con molta presenza femminile e devo dire che non c'è quasi praticamente, veramente forse mai stato episodi di sovradeterminazione maschile. E quindi lo spazio sociale a me è sembrato nel tempo veramente orizzontale. (Greta, Roma)*

Se in casi come quello appena descritto non risulta così necessaria una riflessione sui ruoli e le differenze di genere è comunque importante tenere sempre a mente quanto siano influenti ed insidiose alcune dinamiche di genere. L'ambito dell'officina richiama alla mente un'immagine stereotipata ben specifica e ancora pienamente riscontrabile al giorno d'oggi. La capacità dunque di rimanere in ascolto delle dinamiche interne al gruppo e dei suggerimenti che possono essere proposti dall'esterno risulta l'elemento centrale per poter innescare un cambiamento.

*Una mamma di famiglia che ci ha detto: guardate che in francese il vostro nome è molto machista [riferendosi a "La gare des gars"]. [...] garçon sarebbe [ragazzi ma] in realtà suona più come la stazione dei maschi. È chiaro che noi abbiamo scelto quell'etichetta perché era un suono che ci piaceva. Però in realtà, senza saperlo, inconsapevolmente, quando ti metti dei nomi, li agisci, e noi siamo molto maschili. Cioè è uno spazio dove il genere femminile passa, esiste, ha alcuni momenti molto rappresentati, però è un posto di maschi. (Roberto, Cremona)*

La consapevolezza di vivere delle situazioni in cui le disparità di genere emergono in modo evidente porta poi le singole realtà a trovare delle soluzioni efficaci per porvi rimedio. Anche in questo caso dipende dalla situazione particolare, difatti se per esempio nella ciclofficina "Luigi Masetti" a Roma non sia mai stata decisa una politica separata, in altri ambienti si è vista l'esigenza di promuovere un corso di ciclomeccanica solo al femminile tenuto da una o più ragazze, oppure di definire un momento ricorrente durante il mese in cui l'officina rimane aperta esclusivamente solo per alcune persone.

Nello specifico, quella che segue è la testimonianza di Piacenza dopo aver progettato e condotto un corso di ciclomeccanica aperto a sole donne proposto da una delle fondatrici della ciclofficina:

*Noi abbiamo avuto un po' l'esigenza perché durante il primo corso che abbiamo fatto avevamo nove iscritti uomini e una iscritta alla donna. Allora un po' così, sperimentando anche, abbiamo voluto provare a scrivere questo progetto. Ci eravamo resi conti che era una brutta, come dire? Non è mai bello escludere una cosa a qualcuno e invece dare il permesso solo a un sesso o altre caratteristiche di una persona. Però in quel caso volevamo proprio creare un ambiente in cui le partecipanti potessero sentirsi molto a proprio agio e condividere un aspetto del ciclismo molto loro e personalizzato, pensando anche all'esclusione che le donne ha avuto hanno avuto dal mondo del ciclismo. (Giacomo, Piacenza)*

In definitiva, la sensibilità e l'attenzione nel riconoscere il proprio posizionamento e ruolo di genere definito dalla società sono le modalità migliori per riuscire a compiere un passo avanti come collettività che corrisponde poi in realtà ad un passo indietro del singolo uomo nelle attività, lasciando che siano altre persone, ovvero donne o rappresentanti di gruppi minoritari, a prendere l'iniziativa. Nel seguente frammento di intervista è possibile constatare quanto appena descritto in riferimento al progetto già citato di insegnamento a un gruppo di donne su come andare in bicicletta.

*[...] non sapevamo bene come fare a fare sta roba, sapevamo questo, questo lo sapevo già io che non potevo esserci solo io come maschio. Perché mettere le mani sulle spalle di una donna... è difficile, è difficile. Soprattutto per una questione di genere, per questione di provenienza, per una questione di età, per una questione di opportunità e per una questione che lei non ha l'equilibrio in quel momento. Quindi era importantissima la presenza di un corpo ciclistico femminile che aiutasse. (Roberto, Cremona)*



## 2.7. *Partecipazione politica e attivismo*

Il seguente tema rappresenta più di tutti gli altri il focus attorno al quale è stata pensata, progettata e svolta la presente tesi. L'origine di questo specifico interesse deriva dalla mia personale esperienza a Padova nell'ultimo anno e mezzo di conoscenza della ciclofficina, della partecipazione alle *critical mass*, e di presenza come volontario per aiutare nelle riparazioni. Durante diversi incontri informali ho potuto discutere di questo tema e, pensando che potesse essere il nucleo di significato dal quale scaturissero poi varie pratiche collettive di azione sul territorio, ho deciso di indagare come le altre persone percepissero questo tema.

È un argomento trasversale e quindi è possibile rintracciarlo secondo molteplici accezioni e in più tematiche differenti tra loro: l'atto di riparazione, la presenza nelle strade durante le CM, la proposta di progetti didattici, la volontà di esclusione dalle logiche di mercato.

Come si potrà notare in seguito nei diversi frammenti di intervista, si intende per politica, per azione politica e per attivismo, l'espressione di un gesto che non rientra e che non vuole assolutamente rientrare all'interno delle dinamiche di partito. Non è presente nessuno schieramento, nessuna fazione, nessun colore specifico. Ciò su cui invece si concentra i propri sforzi è il mantenimento di uno spazio in cui idealmente ognuno possa sentirsi accolto al di là delle proprie idee politiche o scelte di vita. L'attenzione ad uno spazio che sia occasione di incontro e di dialogo è la priorità.

*Cioè, ci sono sicuramente dei valori, che sono quelli antifascismo, cioè nel senso non un partito politico esistente. (Giulia, Padova)*

Oltre a non essere politicizzato a livello partitico, gli spazi delle ciclofficine non derivano da nessuna attività legata al mero profitto o alla fede, e neppure da un "integralismo radicale" nei confronti della bicicletta.

*[...] l'ideale che unisce le persone che fanno parte delle associazioni è un'ideale strettamente legato alla propria esistenza come esseri umani, non c'è un nucleo centrale rigido attorno a cui ruota questa cosa. (Serena, Padova)*

*Non c'è integralismo da noi, in nessun modo. Non è che se siccome siamo fissati con le bici e allora se c'hai la macchina o se c'hai la moto, se c'hai la Vespa e allora sei s\*\*\*\*\*o e tu con noi non ci puoi stare. [...] Non serve necessariamente una scelta radicale. (Alessandro, Padova)*

L'attenzione nei confronti delle individualità solitamente esterne all'ambito della ciclofficina e della bicicletta risulta ad ogni modo fondamentale. Ciò avviene sempre e comunque nel rispetto di tutti e tutte, della comunità che in quel momento si ritrova assieme.

*Puoi avere anche, delle idee diverse o divergenti rispetto a quelle che sono le mie, come si hanno in qualsiasi ambiente, in qualsiasi contesto sociale. E tra di noi si parla, si discute, si chiacchiera, ogni discussione è occasione di crescita per me, per te, per chiunque. (Alessandro, Padova)*

Dopo aver specificato la caratteristica basilare per qualsiasi tipo di interazione, è necessario definire a che cosa ci si riferisce nel momento in cui si discute di partecipazione politica e attivismo. Non tutti condivideranno la stessa accezione di significato ma è comunque importante tracciare una linea che si possa definire come comune. È un insieme di azioni che vengono compiute quotidianamente e che si discostano da iniziative di attivismo convenzionale: l'organizzazione di eventi legati al riciclo, le aperture settimanali dell'officina per le riparazioni, le CM, sono tutte modalità che contribuiscono alla discussione comune su tematiche ambientali, di sicurezza stradale, di educazione al riuso eccetera. Queste azioni diventano politiche nel momento in cui ambiscono a una trasformazione della società proponendo molteplici cambiamenti (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020).

*[...] voglio focalizzarmi sulla valenza politica dell'attività associativa. Politico proprio nel senso di presa di coscienza del far parte di una collettività e di assumersi un ruolo. (Serena, Padova)*

E, rimanendo nell'ambito delle ciclofficine, nello specifico della *critical mass*, questo viene descritto come

*[...] un atto che vuole andare a cambiare qualcosa della società che stiamo vivendo, che va a denunciare un problema, che va a dire esistiamo, vogliamo essere noi il traffico. E far vedere anche quanto si sta bene effettivamente immaginare una città senza macchine. (Giulia, Padova)*

La consapevolezza di certe situazioni di necessità e anche pericolo nella città data dall'esperienza quotidiana e dalla testimonianza di numerose altre persone che vivono in contesti molto più urbanizzati, è fonte di riflessioni riguardo alla presenza dei singoli individui all'interno degli spazi pubblici. Non a caso, durante la CM di settembre c'è stato un momento di condivisione, a seguito della morte dell'ennesima ciclista a Milano, che aveva come tema centrale la presenza fisica delle persone sulle strade e come motto: "corpi liberi e spazi sicuri".

*[...] sono le cose che ci premono, anche a livello di di spazio, proprio di... spazio sia di che prendo in bici per spostarmi, che di spazi di trovare la palestra per fare il mio sport, essere riconosciuta nonostante uno sport minore. E appunto anche l'importanza di avere degli spazi sicuri. (Giulia, Padova)*

Sono richieste molto precise e pertinenti rispetto alle sempre più costanti notizie di cronaca. In questo senso le ciclofficine, le associazioni, le *critical mass*, diventano il modo più diretto per veicolare un messaggio, una richiesta che parte dai singoli cittadini e utenti della strada verso le istituzioni, per mostrarsi e domandare un cambiamento.

*Secondo me [...] le associazioni fanno politica più dei partiti politici ultimamente. Perché sono gli spazi in cui si fa più politica in assoluto [e] vanno assolutamente preservate e foraggiate proprio perché sono fortemente politiche. [...] E lì però c'è tutto un problema, nel senso, okay i singoli cittadini, però, da un lato ci sarebbe bisogno anche di un intervento esterno. (Serena, Padova)*

In una situazione in cui le istituzioni non sono percepite come attore capace di indurre cambiamenti efficaci, la possibilità di associazionismo tra i cittadini diventa un nuovo modo attraverso il quale mostrare le criticità presenti nelle città, proporre delle soluzioni adeguate e richiedere la loro attuazione. In questo caso le associazioni assumono il ruolo di mediatori tra il singolo e lo stato, catalizzando le diverse spinte al rinnovamento provenienti da numerosi strati sociali della popolazione.

Non è una novità questa tipologia di partecipazione politica, infatti come raccontato da uno degli intervistati, nella sua città d'origine, Cagliari, c'è stato nel corso del tempo una richiesta da parte dei cittadini per la costruzione di maggiori ciclovie. Nello specifico caso l'appello era stato supportato attraverso una pedalata organizzata dalla FIAB («FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta» s.d.) ogni primo mercoledì del mese e dalla *critical mass* ogni primo giovedì. Grazie alla costante presenza dei due eventi l'istanza è risalita al comune e al nuovo sindaco che ha deciso di accogliere le richieste che venivano rivolte alle istituzioni.

*Abbiamo deciso che era l'ora di svoltare completamente la politica ciclabile e quindi abbiamo massacrato per un anno, mercoledì e giovedì di ogni quattro settimane. E quindi il sindaco [...] ci ha fatto diventare dalla peggior città ciclabile d'Italia alla miglior città ciclabile italiana. In un anno abbiamo svoltato completamente le sorti di Cagliari. (Aldo, Lugano)*

Il lavoro di presenza costante sul territorio è spesso l'unica modalità tramite la quale mostrare le esigenze di chi decide di utilizzare la bicicletta come modalità principale di trasporto. Questo anche a volte per un errato ragionamento da parte di chi gestisce la costruzione delle infrastrutture ciclabili che promuove la costruzione di queste ultime solo nel momento in cui è già presente un elevato numero di ciclisti e non pensando che siano proprio le ciclabili a far aumentare il numero di persone che usano la bici.

*Siamo andati a chiedere il motivo per cui loro non costruiscono le piste ciclabili o comunque non le finiscono di collegare. E il motivo è stato questo: non ci sono tanti ciclisti che ci danno l'opportunità di fare il completamento dei lavori.*

*Quindi loro si aspettano prima delle piste ciclabili, persone che si avventurano con la propria bici. (Aldo, Lugano)*

Tenendo in considerazione tutti i frammenti di intervista proposti, le *critical mass* sono forse una delle modalità migliori, probabilmente la più efficace, per la veicolazione del messaggio di volere una città più sostenibile, più attenta ai ciclisti, più attenta a modalità di spostamento che siano alternative rispetto alla scelta dell'automobile. È un modo per dire: “esistiamo anche noi, non siamo invisibile, considerate la nostra presenza”, ed anche un'occasione per attraversare un territorio che solitamente, proprio perché si è da soli, si eviterebbe. Ancora una volta il caso di Cremona è esemplificativo: l'organizzazione del percorso della CM non è casuale ma tiene in considerazione le criticità del territorio e sfrutta la pedalata collettiva come momento didattico comune per ricordare a tutti cosa succede continuamente in quel luogo.

*[...] noi programmiamo il percorso, perché? Perché andiamo a vedere dei luoghi che sono critici, che sono delle faglie, che sono delle spaccature. [...] Andremo a vedere quello che resta della raffineria di Cremona, che voglio dire, inquina la falda acquifera da ormai cinquant'anni a questa parte. [...] sì, blocchiamo il traffico, ma mentre blocchiamo il traffico raggiungiamo un posto che per la storia del territorio è il simbolo di un fallimento. (Roberto, Cremona)*

Vedere con i propri occhi quello che accade, percorrere zone della città sconosciute fino a quel momento, bloccare il traffico e vivere uno spazio che quotidianamente è ad uso esclusivo delle macchine, farlo assieme a tante altre persone, sono tutte caratteristiche di un evento che porta in sé un carattere di attivismo e partecipazione politica molto forte, soprattutto se a farne esperienza sono ragazzi più giovani.

*[Alla CM] c'erano dei ragazzi di prima superiore che mi han detto alla fine: “ah, non pensavo che fosse così. Pensavo ci fosse la polizia, pensavo che avesse i caschi la polizia, ma non c'era la polizia. Però è stato bello bloccare la strada”. (esultanza stringendo i pugni) [...] è l'aver costruito un dispositivo sulla città che fa sentire che si può agire al di là di sta roba qua (mostra il telefono). È dire:*

*rimettere al centro i corpi di un dispositivo politico, cioè riabituarci all'appartenenza di una strada, perché di fatto sta roba qua è scomparsa. (Roberto, Cremona)*

In conclusione dunque l'azione politica si mostra e si articola attraverso le pratiche collettive, attraverso le scelte di determinate abitudini e stili di vita, attraverso uno specifico punto di vista sul mondo e sulla città, attraverso modalità di decisione che tengono in considerazione la collettività e tutte le singolarità che la compongono. È un'azione politica che nasce dalle esigenze pratiche e di vita quotidiana di ognuna delle persone che la mettono in atto ogni giorno in ogni contesto in cui lo spazio è contesto, in cui la propria presenza in quello spazio deve essere continuamente riproposta e rivendicata.

*È politica fatta in modo non politico, perché è un modo diverso, è un modo sociale di condividere delle scelte. È un modo pratico di portare avanti un'idea. [...] Non è politica, nel senso che non c'è uno schieramento. Non appoggiamo nessuno, non siamo appoggiati da nessuno. Non è politica nel senso più misero del termine, anzi, penso sia politica nel senso più nobile del termine, penso sia politica pratica. (Alessandro, Padova)*

Lo spunto di riflessione dato dalla percezione singola dell'intervistato racchiude nel termine di "politica pratica" l'insieme delle azioni svolte in ciclofficina. Sono azioni pratiche perché derivano da un'esigenza specifica e contingente, sono azioni politiche perché fautrici di un cambiamento, non sempre visibile a primo impatto, che incide sulla partecipazione dei singoli alle questioni riguardanti la loro presenza all'interno della città.

## *CONCLUSIONI*

Durante l'articolazione dei capitoli, in particolar modo nel terzo, spesso si è potuta riscontrare la presenza di riflessioni a carattere politico ma senza mai aver chiaramente presente come questo possa identificarsi come tratto distintivo delle diverse realtà esaminate. Considerare le ciclofficine popolari come spazio di partecipazione politica significa analizzare il loro operato in tre ambiti principali: relazionale, educativo, azione pratica. Il primo si riferisce all'instaurazione di relazioni tra persone che non siano mediate dalle logiche di mercato e di scambio economico di bene; il secondo all'acquisizione della consapevolezza di poter agire per i propri diritti ed ottenere dei risultati; il terzo all'attività costante di apertura della scatola nera della tecnologia attraverso le riparazioni in officina.

Lo studio del contesto delle ciclofficine popolari ha rilevato quanto la loro presenza sul territorio impatti sulle dinamiche interne alla città, in special modo rispetto alla richiesta da parte di diversi strati della popolazione di una maggiore attenzione da parte delle istituzioni nei confronti delle modalità alternative di spostamento urbano. In questo senso le associazioni, i gruppi informali e gli spazi sociali all'interno dei quali sono stati definiti spazi specifici per le officine, diventano un importante potenziale punto di contatto e mediazione tra il singolo individuo e gli enti pubblici. Non solo, attraverso la promozione di attività inerenti alla mobilità sostenibile e al riciclo e al riuso di oggetti in generale, l'insieme delle persone che la ciclofficina può intercettare diventa decisamente maggiore.

Ciò che più caratterizza questi luoghi di aggregazione sociale sono sia le attività che vengono proposte ma soprattutto le modalità con le quali vengono svolte. La presenza di una ampia base di volontariato è già di per sé una indicazione decisiva rispetto a quanto venga ritenuta come significativa l'esistenza della ciclofficina, di quanto venga considerata rilevante la propria presenza personale durante i momenti di apertura al pubblico e durante l'organizzazione delle iniziative. L'utilizzo da parte del singolo di adoperare il tempo libero personale rimanente dal proprio impiego lavorativo mettendolo a disposizione di altre persone, a favore di una collettività più ampia, senza alcuna pretesa di un ritorno a livello monetario, innesca un circolo virtuoso caratterizzato da responsabilità e corresponsabilità. La modalità di interazione con le altre

persone e frequentatori della ciclofficina dunque assume una connotazione molto differente da quelle che solitamente si è abituati ad esperire nella società contemporanea occidentale, ovvero una relazione consumistica e di scambio di una merce a fronte di un pagamento in denaro.

*[...] nel momento in cui tu dici alla gente: guarda, io ti sto dando quello che ho, però, ecco, non approfittartene, perché comunque ci stiamo facendo tutti un dono. E lì crei la corresponsabilità. (Serena, Padova)*

La logica del dono fuoriesce dalle dinamiche e logiche di mercato e applicata alle ciclofficine diventa la possibilità per chiunque di avere a disposizione un luogo, uno spazio all'interno del quale si condivide non solo il proprio tempo, ma anche le proprie conoscenze, ci si arricchisce a vicenda. È uno spazio in cui non c'è nessuno che sta traendo un profitto per aver spiegato come effettuare una riparazione alla bicicletta, ma in cui l'unico guadagno è il rapporto umano, le storie di condivisione che nascono durante una serata oppure durante una cena o un'uscita in bici. E l'importanza delle ciclofficine è relativa proprio a quanto appena descritto, cioè alla loro presenza e attività non solo per il carattere di quest'ultime, ma perché inserite in un contesto consumistico e capitalistico.

The “outlaw” bicycling subculture has no hierarchy flowing from wage differentials and ownership because most of the culture takes place outside of monetary exchange or the logic of business. Instead, these bike hackers are all about doing, tinkering with the discarded detritus of urban life, inventing new forms of play, celebration, and artistic expression. (Carlsson 2007, 87)

Le relazioni che si hanno con altri individui possono essere considerate come lo specchio di come viene pensata e riprodotta la società in termini più ampi, e l'esempio della bicicletta e più in particolare della ciclofficina rappresenta un punto di osservazione privilegiato dal quale cominciare ad indagare come le persone scelgono di stare assieme a partire da come esse si muovono nella città. Spostarsi utilizzando la propria bici permette di non inquinare, condurre una quotidiana attività fisica, non costituire un elevato pericolo per gli altri utenti della strada, godere del paesaggio che si ha attorno, non occupare una quantità di



spazio pubblico maggiore a quella strettamente necessaria ed essere maggiormente in contatto con ciò e chi sta nelle circostanze.

In aggiunta, tramite pratiche di condivisione dello spazio pubblico e la creazione di relazioni tra singoli al di fuori delle logiche di mercato, avviene un processo di apprendimento collettivo e di acquisizione di consapevolezza rispetto alla propria presenza nella città e di conseguenza ai propri diritti. Difatti: “Claiming the right to access the commons and to repair also recalls ideas of the ‘right to the city’[...]” (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020, 1164). Un “diritto alla città” che si riferisce ad una maggiore accessibilità, alla possibilità di attraversarla in sicurezza, senza barriere che ostacolano il passaggio, dotata di infrastrutture dedicate all’utilizzo della bicicletta.

Il lavoro sul campo ha evidenziato come, anche se non esplicitamente, in numerosi casi è possibile riscontrare un senso di appartenenza alla ciclofficina molto forte, soprattutto da parte dei volontari con più esperienza. La sensazione di appartenere ad un gruppo, ad una comunità nella quale si ha l’opportunità di esprimere se stessi e le proprie migliori capacità scaturisce direttamente da come un certo spazio è pensato ma soprattutto vissuto, dove ognuno contribuisce con ciò che riesce al benessere collettivo.

*[...] io per l'associazione ho un grande senso di appartenenza. E anche una, diciamo... la libertà di essere, di esprimermi, di fare qualcosa che mi piace, di farlo in condivisione. (Alessandro, Padova)*

Ancora una volta dunque l’elemento della condivisione risulta centrale. Condivisione non solamente del momento di collettività in uno spazio comune, ma anche di problematiche pratiche: un raggio rotto, una gomma bucata, il furto della ruota, l’incidente con una macchina. Sono situazioni nelle quali l’obiettivo è sì trovare una soluzione, ma la si cerca provando ad utilizzare e sfruttare un momento di difficoltà come una opportunità di apprendimento. E così avviene quello scambio che è stato descritto poco sopra, in cui nessuno guadagna nulla se non il rapporto umano che scaturisce dalla situazione. Agire concretamente attraverso la riparazione di una bici, pedalare assieme nelle vie del centro città, riciclare e riutilizzare oggetti di scarto sono ciò che caratterizza “[...] a culture that is reproduced in action, not affirmed in acts of passive consumption. Not just

an isolated geek culture, it exists in real spaces and brings people together across age, class, race and gender boundaries.” (Carlsson 2007, 87)

Rispetto alle pratiche di riparazione che si svolgono all'interno delle ciclofficine e tenendo a mente la domanda di ricerca iniziale, ovvero se si possano intendere le ciclofficine popolari come spazio di partecipazione politica, come può essere intesa l'affermazione per cui qualsiasi tipologia di agire che mostra il lato nascosto della tecnologia è da considerarsi un'azione politica, intenzionale o meno che sia? “Frontstaging the hidden backstage of technologies and products is a political action, whether intentional or not” (Zapata Campos, Zapata, e Ordoñez 2020, 1163). È possibile pensare al mostrare e insegnare come effettuare un cambio di una camera d'aria o alla sostituzione di un movimento centrale come un'azione politica?

Questa è stata una riflessione che mi ha accompagnato per tutto il corso della ricerca e che spesso ha evidenziato come non si possano tracciare dei confini netti tra ciò che è considerato come un'azione politica e ciò che invece non lo è. Con ciò mi riferisco anche alla semplicità di un gesto come quello della riparazione: non è assolutamente necessario che ognuno dei frequentatori delle ciclofficine abbia la sensazione di compiere un gesto politico ogni volta che cambia autonomamente i cavi del freno della propria bicicletta. La ricerca di campo infatti ha mostrato come gli spazi delle ciclofficine vengano vissuti anche in modo molto leggero, senza troppe implicazioni in altre dinamiche al di fuori di quelle dell'officina, rimanendo dunque un luogo anche principalmente di svago e divertimento.

Considerata la molteplicità di forme di coinvolgimento all'interno delle ciclofficine, ciò che risulta possibile affermare è quanto non sia l'operazione in sé del cambio di una camera d'aria ad essere un'azione politica, quanto piuttosto le modalità secondo cui avviene e il contesto nel quale si produce e le relazioni che vengono instaurate durante questo momento. Non è la sola presenza durante una *critical mass* a definire quella circostanza come politica per il singolo ma la motivazione personale per la quale si decide di partecipare combinata alle azioni che il gruppo decide di compiere.

In questo senso si possono immaginare le ciclofficine come spazi fertili per la nascita e lo sviluppo di iniziative di utilità sociale, in cui la partecipazione

politica è presente ma ad ogni modo non necessaria, in cui coesistono differenti modi di vivere uno spazio che già di per sé è aperto alla pluralità.

In conclusione vorrei sottolineare quanto questa esperienza di ricerca mi abbia restituito un panorama associativo e di ciclofficine popolari estremamente variegato e ricco, mostrandomi in modo pratico le diversità e particolarità che ogni territorio porta inevitabilmente con sé. Ciò mi ha dato la possibilità di indagare e allo stesso tempo avere un momento di confronto con le persone intervistate, andando da un lato ad intrecciare nuove amicizie e dall'altro a rafforzare quei legami che si sono formati proprio in ciclofficina. Ho avuto la possibilità di acquisire una maggior consapevolezza riguardo a quanti significati risiedono all'interno a volte di piccoli spazi ed inoltre ho avuto il piacere di scoprire è quante persone si dedicano a far vivere ogni giorno un luogo come la ciclofficina, che racchiude in sé una collettività che cerca costantemente ogni giorno un modo diverso di stare assieme.



## RIFERIMENTI

### Bibliografia

- Batterbury, Simon, e Tim Dant. 2019. «The imperative of repair: fixing bikes – for free». *Repair, Brokenness, Breakthrough: Ethnographic Responses* 1: 249–66.
- Bradley, Karin. 2018. «Bike Kitchens–Spaces for convivial tools». *Journal of Cleaner Production* 197: 1676–83.
- Cancellieri, Adriano, e Francesco Campagnari. 2020. «Spazi Di Rigenerazione: Ambivalenze e Sfide Di Un Nuovo Modo Di Fare Città». *Enciclopedia Sociologica Dei Luoghi*, gennaio.  
[https://www.academia.edu/43744349/Spazi\\_di\\_rigenerazione\\_ambivalenze\\_e\\_sfide\\_d\\_i\\_un\\_nuovo\\_modo\\_di\\_fare\\_citta\\_](https://www.academia.edu/43744349/Spazi_di_rigenerazione_ambivalenze_e_sfide_d_i_un_nuovo_modo_di_fare_citta_).
- Carlsson, Chris. 2007. «“Outlaw” bicycling». *Affinities: A Journal of Radical Theory, Culture, and Action*, 86–106.
- Castañeda, Paola. 2020. «From the Right to Mobility to the Right to the Mobile City: Playfulness and Mobilities in Bogotá’s Cycling Activism». *Antipode* 52 (1): 58–77.  
<https://doi.org/10.1111/anti.12581>.
- Chatillon, Margot Abord de. 2021. «Women’s experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia». *Cycling Societies: emerging Innovations, Inequalities and Governance*. <https://shs.hal.science/halshs-03148624/document>.
- . 2022. «Velonomy and material mobilities: Practices of cycle repair and maintenance in Lyon, France, and Melbourne, Australia». PhD Thesis, École nationale des travaux publics de l’État (ENTPE). <https://hal.science/tel-04096258/>.
- Denis, Jérôme, Alessandro Mongili, e David Pontille. 2015. «Maintenance & repair in science and technology studies». *Tecnoscienza–Italian Journal of Science & Technology Studies* 6 (2): 5–15.

- Denis, Jérôme, e David Pontille. 2017. «Beyond breakdown: Exploring regimes of maintenance». *Continent* 6 (1): 13–17.
- Eizenberg, Efrat. 2012. «Actually Existing Commons: Three Moments of Space of Community Gardens in New York City». *Antipode* 44 (3): 764–82. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2011.00892.x>.
- Forno, Francesca, e Paolo R. Graziano. 2016. *Il consumo critico: una relazione solidale tra chi acquista e chi produce*. Bologna: Il mulino.
- Giuliana. 2018. «L'ex biglietteria dei pullman diventa ciclofficina e luogo di incontro per giovani». *Cremonaoggi* (blog). 15 novembre 2018. <https://www.cremonaoggi.it/2018/11/15/lex-biglietteria-dei-pullman-diventa-ciclofficina-luogo-incontro-giovani/>.
- Graham, Stephen, e Nigel Thrift. 2007. «Out of Order: Understanding Repair and Maintenance». *Theory, Culture & Society* 24 (3): 1–25. <https://doi.org/10.1177/0263276407075954>.
- Henke, Christopher R. 2019. «Negotiating Repair: The Infrastructural Contexts of Practice and Power». In *Repair Work Ethnographies*, a cura di Ignaz Strebler, Alain Bovet, e Philippe Sormani, 255–82. Singapore: Springer Nature Singapore. [https://doi.org/10.1007/978-981-13-2110-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-981-13-2110-8_9).
- Magaudda, Paolo, e Federico Neresini, a c. di. 2020. *Gli studi sociali sulla scienza e la tecnologia*. Il mulino.
- Micheletti, Michele, e Dietlind Stolle. 2012. «Sustainable Citizenship and the New Politics of Consumption». *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 644 (1): 88–120. <https://doi.org/10.1177/0002716212454836>.
- Ostanel, Elena. 2017. «Spazi fuori dal Comune: Rigenerare, includere, innovare». *Spazi fuori dal comune*, 1–177.

- Rosol, Marit. 2010. «Public Participation in Post-Fordist Urban Green Space Governance: The Case of Community Gardens in Berlin: Public Participation in Post-Fordist Urban Green Space Governance». *International Journal of Urban and Regional Research* 34 (3): 548–63. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00968.x>.
- Sassatelli, Roberta. 2004. *Consumo, cultura e società*. Il mulino.
- Schor, Juliet B. 2010. *Plenitude: The New Economics of True Wealth*. New York: Penguin.
- Singh, Jagdeep. 2022. «The Sustainability Potential of Upcycling». *Sustainability* 14 (10): 5989. <https://doi.org/10.3390/su14105989>.
- Singh, Jagdeep, Kyungeun Sung, Tim Cooper, Katherine West, e Oksana Mont. 2019. «Challenges and opportunities for scaling up upcycling businesses – The case of textile and wood upcycling businesses in the UK». *Resources, Conservation and Recycling* 150 (novembre): 104439. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.104439>.
- «Spazio Sociale 100celleaperte». s.d. Consultato 27 ottobre 2023. <https://zero.eu/it/luoghi/210334-spazio-sociale-100celleaperte.roma/>.
- Star, Susan Leigh. 1999. «The Ethnography of Infrastructure». *American Behavioral Scientist* 43 (3): 377–91. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.
- Stolle, Dietlind, Marc Hooghe, e Michele Micheletti. 2005. «Politics in the Supermarket: Political Consumerism as a Form of Political Participation». *International Political Science Review* 26 (3): 245–69. <https://doi.org/10.1177/0192512105053784>.
- Vinck, Dominique. 2019. «Maintenance and Repair Work». *Engineering Studies* 11 (2): 153–67. <https://doi.org/10.1080/19378629.2019.1655566>.

Zapata Campos, María José, Patrik Zapata, e Isabel Ordoñez. 2020. «Urban Commoning Practices in the Repair Movement: Frontstaging the Backstage». *Environment and Planning A: Economy and Space* 52 (6): 1150–70. <https://doi.org/10.1177/0308518X19896800>.

### *Sitografia*

«Carenze strutturali e rischio crolli: il Comune fa sgomberare la storica sede Clac all'ex Macello». s.d. PadovaOggi. Consultato 25 ottobre 2023. <https://www.padovaoggi.it/cronaca/sgombero-cucina-brignate-area-ex-macello-padova-via-cornaro-15-gennaio-2020.html>.

«CLAC». 2016. Comunità per le Libere Attività Culturali. 29 settembre 2016. <https://www.clacpd.org/home>.

«FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta». s.d. FIAB Italia. Consultato 30 ottobre 2023. <https://fiabitalia.it/>.

«Incidente a Milano: ciclista di 28 anni travolta e uccisa da un camion in zona Porta Romana». s.d. Consultato 30 ottobre 2023. [https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/23\\_agosto\\_29/milano-ciclista-di-28-anni-travolta-e-uccisa-da-un-camion-in-viale-caldera-99395d57-0c8b-436a-837f-003e3c344x1k.shtml](https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/23_agosto_29/milano-ciclista-di-28-anni-travolta-e-uccisa-da-un-camion-in-viale-caldera-99395d57-0c8b-436a-837f-003e3c344x1k.shtml).

«La mente comune». s.d. Consultato 30 settembre 2023. <https://www.lamentecomune.it/>.

«Opuscolo-Attivamente-2021-2022.pdf». s.d. Consultato 25 ottobre 2023. <https://www.fondazioneclariparo.it/wp-content/uploads/2021/06/Opuscolo-Attivamente-2021-2022.pdf>.