



L'autocostruzione: una opportunità per il social housing

Sintesi del rapporto di ricerca



Gruppo di ricerca:
Massimo Colombo
Mariangela Martellotta
Nicola Solimano (coordinatore)

Ottobre 2010

Giovanni Michelucci, *Elementi di città*

Indice

La nuova questione abitativa	3
Perché l'autocostruzione	4
Housing sociale e autoproduzione	5
Cos'è l'autocostruzione associata e assistita	6
L'autocostruzione in Italia	7
Due fasi dell'autocostruzione in Italia	8
Costruire l'innovazione: non una moda ma una necessità	10
Leggi o proposte di legge regionali	12
1. Regione Lazio	12
2. Regione Umbria	12
3. Regione Marche	12
4. Regione Emilia-Romagna	12
5. Regione Lombardia	12
6. Regione Piemonte	12
Iniziative regionali e locali per l'autocostruzione	13
1. Regione Umbria	13
2. Regione Lombardia	13
3. Regione Emilia-Romagna	14
4. Regione Marche	15
5. Regione Campania	16
6. Regione Puglia	16
Schede sintetiche delle esperienze di autocostruzione in Italia	17
<i>Fondazione Michelucci</i>	<i>2</i>

La nuova questione abitativa

La questione abitativa ha conosciuto, negli ultimi anni, una nuova attenzione. La casa torna, oggi, a strutturare il campo delle disuguaglianze sociali, a condizionare i corsi di vita delle persone e delle famiglie, ad essere una componente importante della pianificazione urbana.

Già dagli anni Ottanta e Novanta, mentre il problema alloggiativo era sostanzialmente uscito dall'agenda delle priorità politiche e sociali, si affacciano sulla scena con caratteri in parte inediti trasformazioni e problematiche che rendono nuovamente la casa un elemento decisivo dell'inclusione e dello status sociale di famiglie e particolari fasce della società.

Iniziano ad emergere nuove forme di povertà: la precarizzazione economica e lavorativa colpisce duramente le fasce più deboli, ed espone alla vulnerabilità figure e gruppi sociali fino ad allora sufficientemente garantiti. Un fenomeno che, con l'andare del tempo, si è dimostrato strutturale e profondamente connesso alla crisi della società industriale e del sistema di protezione sociale.

All'interno di questa dinamica si manifestano, con un carattere talvolta brutale, le nuove forme della povertà abitativa. Queste sono l'effetto combinato di una insufficienza dell'offerta sociale di casa e di una nuova e più complessa articolazione delle figure coinvolte.

La domanda di alloggi sociali è esposta innanzitutto alle pressioni delle dinamiche demografiche e sociali. La speranza di vita si è allungata, il tasso di fertilità è diminuito, e di conseguenza la popolazione europea sta invecchiando – secondo stime Eurostat la percentuale di ultraottantenni è destinata a triplicare nel 2050. La dinamica che vede la riduzione della dimensione dei nuclei familiari non riguarda però solo gli anziani, ma la società nel suo complesso: le famiglie si rompono più facilmente, aumentano le cosiddette famiglie atipiche (famiglie allargate, nuclei di un solo componente, famiglie monogenitoriali) e parallelamente aumenta il numero di nuclei familiari che domandano un alloggio. Ciò indipendentemente dal fatto che la popolazione aumenti o diminuisca. Le famiglie locali hanno meno figli, e al saldo demografico contribuisce in maniera decisiva l'alto livello di immigrazione verso i Paesi europei, in particolare dell'Europa meridionale e occidentale. La disponibilità di un alloggio adeguato diventa per loro condizione essenziale per evitare un destino di esclusione sociale nel paese di arrivo. Gli immigrati esprimono quindi a loro volta nuove domande abitative, che finiscono con l'esercitare pressioni sul settore abitativo sociale.

Anche i profondi cambiamenti economici e sociali incidono sulla dimensione e qualità della domanda abitativa: aumenta il numero di famiglie indebolite dalla crisi, ricompare la povertà abitativa, la disoccupazione crescente accentua le disuguaglianze e la polarizzazione sociale.

Avere una casa, o essere in grado di sostenerne il costo reso sempre meno accessibile dal peggioramento dei mercati immobiliari (insufficienza di offerta sociale, riduzione delle risorse pubbliche, erosione e peggioramento del mercato dell'affitto, crescita della rendita immobiliare), diventa spesso l'argine ultimo verso una condizione di povertà.

Più recentemente, a queste problematiche si è sovrapposto un inarrestabile peggioramento dei mercati, con un andamento ormai fuori controllo dei costi di affitto e di acquisto delle abitazioni, che non solo colpisce in maniera spesso insormontabile la parte più debole della popolazione, ma si estende anche a fasce sociali a reddito medio/basso, per il peso della locazione o del mutuo.

Il disagio abitativo, perciò, nelle sue diverse forme e gradazioni, si presenta come un elemento decisivo nel “rischio” di povertà come nella marginalità conclamata: si accentua in gravità, tocca categorie della popolazione finora al riparo da questo problema.

La crisi ha reso più acuta e problematica una domanda di casa che permane consistente, per la svariata serie di fattori sopra accennati. La progressione esponenziale dell’offerta di case in proprietà a prezzi crescenti, il forte indebitamento familiare dovuto a mutui sempre più lunghi e onerosi, la marginalizzazione del mercato dell’affitto, la sostanziale scomparsa di un’offerta sociale pubblica, la saturazione delle aree urbane, costituiscono un complesso di fattori che hanno generato una situazione di stallo.

Una empasse da cui sarà possibile uscire solo attraverso una articolata riconfigurazione di politiche, di azioni differenziate, di proposte rivolte ai diversi segmenti della domanda abitativa.

Perché l'autocostruzione

Di fronte alla nuova e dirompente questione abitativa, le politiche di *social housing* che molti paesi stanno intraprendendo non si limitano all’offerta di alloggi in affitto per i ceti più poveri, ma comprendono anche forme innovative di accesso all’affitto e alla proprietà, e azioni che aumentino la sostenibilità economica e ambientale delle abitazioni e promuovano la coesione sociale e la comunicazione interculturale.

L’autocostruzione può concorrere efficacemente a queste sfide poiché comprende tutti questi elementi: non è solo una risposta al bisogno abitativo, ma può utilizzare tecnologie e materiali a basso impatto ambientale per abitazioni ad alto risparmio energetico, e promuovere un senso di comunità tra i partecipanti.

Quello dell’autoproduzione edilizia è stato un tema fondamentale del rinnovamento della cultura abitativa che si è manifestato a partire dagli anni Settanta: un tema tuttavia rimasto lungamente ai margini delle esperienze di alloggio sociale di questi ultimi anni.

Nonostante autocostruzione e autorecupero facciano ritualmente e immancabilmente parte della lista delle “sperimentazioni” e delle “innovazioni” formulate da Regioni ed Enti locali per l’accesso alla casa di fasce deboli, queste pratiche hanno uno spazio oggi limitato o assente nelle politiche e nei dispositivi di erogazione di risorse in campo abitativo.

L’autocostruzione (così come l’autorecupero) può essere vista come una pratica che facilita l’accesso alla casa - ad esempio perché permette di abbassare i costi. E’ una pratica attiva e sociale di contenimento dei costi di accesso alla casa, che hanno assunto un carattere insopportabile per molte famiglie e che rispondono sempre più a logiche economiche e imprenditoriali piuttosto che alla capacità di rispondere a bisogni e priorità sociali. Sotto questo profilo, si tratta di verificare in quali condizioni e per quali tipi di domanda questa procedura realizzativa è possibile e opportuna, e quali gradi di socialità consente di realizzare.

Ma all'autoproduzione edilizia sono state attribuite funzioni sociali di ben altra portata: essa è stata vista come una pratica sociale in grado di ridefinire il rapporto degli abitanti con la propria casa, a partire dal processo attraverso cui la casa viene prodotta, e per questa via una pratica capace di realizzare il controllo degli abitanti sul proprio habitat, di produrre tessuti di socialità, convivialità, inserimento sociale. Promuove la partecipazione e il coinvolgimento nelle scelte di governo del territorio e nelle politiche di inclusione sociale. Costituisce una occasione di socialità, di cooperazione, di mutuo aiuto tra persone. Produce coesione e solidarietà dove la lotta per la casa rischia di diventare una guerra tra poveri. Investe sulle relazioni di vicinato e contribuisce alla costruzione della comunità locale, mentre la convivenza diventa sempre più un aspetto critico dell'abitare.

Housing sociale e autoproduzione

Mentre aumentano le forme di povertà abitativa; mentre nuove fasce sociali soffrono forme di disagio per accedere o mantenere un'abitazione; mentre restano senza risposta le speranze di emancipazione abitativa dei giovani; mentre diminuiscono le risorse finanziarie e urbanistiche per la casa; **le innovazioni (autocostruzione, autorecupero, cohousing) possono efficacemente uscire dalla loro dimensione pionieristica e sperimentale** per divenire concrete opportunità che si avvalgono delle risorse soggettive degli abitanti: giovani, immigrati, nuove famiglie, gruppi solidali.

Spesso queste fasce sociali, a causa della residualità e dell'onerosità del mercato dell'affitto e dei proibitivi costi di acquisto, non riescono ad accedere con le loro risorse né all'uno né all'altro. Politiche mirate a queste fasce hanno certamente una funzione di prevenzione di possibili "scivolamenti" di molte famiglie verso situazioni più critiche, e hanno anche una importante funzione di moderazione dei costi dei mercati abitativi privati.

Il carattere strutturale della crisi alloggiativa e il suo perdurare nel tempo stanno aumentando l'attenzione verso queste sperimentazioni di crescenti figure sociali, di soggetti del terzo settore, di amministratori locali, e anche di qualche impresa che si ammanta di "sociale".

E' importante dire senza ambiguità che autocostruzione e autorecupero sono strumenti e opportunità aggiuntive rispetto alla necessità di massicce politiche di housing sociale, soprattutto per le fasce povere e poverissime della popolazione. Sono strategie limitate, non in grado di "risolvere" il problema, ma possono rappresentare un tassello di una strategia complessa di contrasto al disagio abitativo.

Questo pone la necessità di armonizzare le innovazioni in un quadro di azioni e di politiche che non alimentino competizione sull'uso delle risorse disponibili e non mettano in contrapposizione figure sociali portatrici di gradi diversi di difficoltà nell'accesso alla casa.

L'autocostruzione assistita è una modalità di accesso all'abitazione particolarmente indicata per quelle fasce sociali che, pur dotate di una capacità reddituale, non riescono ad accedere, se non a frutto di enormi sacrifici e rischi, all'acquisto di una casa ai prezzi di mercato.

E' una pratica attiva e sociale di contenimento dei costi di accesso alla casa, che hanno assunto un carattere insopportabile per molte famiglie e che rispondono sempre più a logiche economiche e imprenditoriali piuttosto che a bisogni e priorità sociali.

Ma porre l'accento sugli aspetti tecnico-costruttivi ed economici non esaurisce il tema, e rischia addirittura di essere fuorviante.

L'autocostruzione che proponiamo e promuoviamo intreccia politiche sociali e cultura dell'abitare, si presenta come una buona pratica di "politiche urbane vicine agli abitanti" nelle nostre società, e sulla loro particolare congruenza in presenza di situazioni o di rischi di esclusione.

In questo senso l'autocostruzione è un tassello importante della configurazione di politiche attente alla specificità dei diversi bisogni abitativi; di politiche non assistenziali, ma che valorizzino invece le risorse e le capacità di cui gli abitanti sono portatori.

Cos'è l'autocostruzione associata e assistita

L'autocostruzione fa parte della storia sociale dell'abitare. Anche in tempi recenti, nei quali la tecnologia edilizia ha assunto un carattere specialistico e industriale, la pratica di costruire direttamente, in tutto o in parte, la casa in cui si andrà ad abitare, è rimasta diffusa soprattutto fra i ceti popolari.

E' una pratica molto comune nei paesi in via di sviluppo, ma anche in molti stati del Nord America e in alcuni paesi europei come in Germania, Danimarca, Francia, Irlanda. In quest'ultimo Paese lo Stato si è dotato di un disegno di legge apposito che regola tale pratica visto che il 25% dell'edilizia ad uso abitativo è autocostruita.

L'autocostruzione assistita raccoglie l'eredità antica di cui sono portatori tanti nuclei familiari che nel nostro paese sceglievano, per contenere i costi di costruzione, di realizzare la casa con le proprie mani, mettendo a disposizione il tempo libero e le capacità costruttive.

Oggi, l'autocostruzione assistita è una procedura edilizia con specifiche e consolidate modalità e tecnologie costruttive, diretta e coordinata da professionisti, attraverso la quale un gruppo associato e volontario di persone o di famiglie realizza, nel tempo libero dal lavoro o dall'occupazione principale, la propria abitazione.

Allo stesso tempo, presuppone la scelta di operare in maniera associata, di condividere con altre persone la sfida e l'impegno che l'autocostruzione comporta.

"Fare l'autocostruzione" significa partecipare attivamente e condividere una modalità di produzione dell'alloggio, nella quale i futuri abitanti sono direttamente e materialmente impegnati. Gli autocostruttori sono una comunità organizzata, autogestita, e assistita nelle procedure e nei lavori da personale tecnico professionale esperto e accreditato.

Agire in maniera associata con altre persone, e assistiti da professionisti, permette di condividere le responsabilità, le problematiche, le difficoltà che accompagnano necessariamente un impegno come quello dell'autocostruzione.

L'autocostruzione promuove la partecipazione e il coinvolgimento nelle scelte di governo del territorio e nelle politiche di inclusione sociale.

Costituisce una occasione di socialità, di cooperazione, di mutuo aiuto tra persone. Produce coesione e solidarietà dove la lotta per la casa rischia di diventare una guerra tra poveri.

Investe sulle relazioni di vicinato e contribuisce alla costruzione della comunità locale, mentre la convivenza diventa sempre più un aspetto critico dell'abitare.

Per partecipare a un cantiere di autocostruzione è necessario avere la disponibilità di un monte/ore settimanale per nucleo familiare, distribuite tra le giornate di fine settimana (sabato e domenica) ed eventuali fasce orarie libere in altri giorni della settimana. Il monte/ore settimanale e totale necessario risulterà dalla progettazione definitiva e dai tempi in cui si deciderà insieme di completare l'opera.

Non è necessario, anche se è auspicabile, avere competenze in uno dei campi tecnici (edilizia, impiantistica varia, etc.) necessari sul cantiere.

E' una occasione di autoformazione professionale e consente di acquisire capacità e conoscenze preziose.

L'autocostruzione, che può essere totale o parziale (e con varie gradazioni), consente un sensibile abbattimento del costo di costruzione e di accesso ad una abitazione. L'abbattimento è in stretta relazione con la percentuale di opere realizzate in autocostruzione, e può oscillare tra il 40 e il 60%.

Attualmente, le scelte progettuali e tecnologiche utilizzate nell'autocostruzione assistita consentono di realizzare abitazioni ed edifici competitivi con quelli della produzione corrente sul piano della qualità architettonica, della durabilità, del risparmio energetico, della biocompatibilità, e non ultimo dei tempi di realizzazione.

Questo processo diventa, inoltre, un utile strumento sia per la formazione di mano d'opera che per l'incremento delle opportunità di impiego degli stessi autocostruttori.

L'autocostruzione in Italia

Il sistema dell'offerta abitativa sociale in Italia ha storicamente sofferto non solo di una carenza quantitativa, ma anche di una cronica insufficienza dei dispositivi di accesso. L'offerta di social housing si è limitata fino agli anni Novanta alla produzione di alloggi a basso costo da parte pubblica (l'Edilizia residenziale pubblica, altrimenti definita "edilizia sovvenzionata") e nel sostegno alla costruzione di alloggi in proprietà da parte di cooperative o imprese all'interno della programmazione territoriale ("edilizia convenzionata").

A partire dagli anni Novanta, di fronte all'evidente inadeguatezza delle politiche a contrastare le nuove forme del disagio abitativo, prende campo l'idea di differenziare maggiormente le misure di accesso, anche se questo avviene (non solo nel contesto italiano) contestualmente ad un forte ritiro del pubblico dalla produzione diretta di un'offerta abitativa. Vengono introdotti strumenti di sostegno indiretto (es. il contributo all'affitto previsto dalla legge 431 del 1998) e formule inedite, come quelle dell'affitto calmierato.

Alcuni Comuni e alcune Regioni cominciano in maniera sperimentale, soprattutto sotto la domanda di associazioni e nuovi organismi del *social housing*, ad introdurre misure o norme che prevedono o sostengono l'autorecupero e l'autocostruzione.

Nonostante autocostruzione e autorecupero facciano ritualmente e immancabilmente parte della lista delle “sperimentazioni” e delle “innovazioni” formulate da Regioni ed Enti locali per l’accesso alla casa di fasce deboli, queste pratiche sono sostanzialmente ignorate dalle politiche e dai dispositivi di erogazione di risorse in campo abitativo.

Un reticolo di norme, introdotte nel tempo a garanzia della trasparenza, della qualità e della sicurezza del processo edilizio (soprattutto laddove questo intercetta risorse pubbliche) costituiscono spesso l’alibi per ripiegare pigramente verso le tradizionali procedure (e i tradizionali operatori del settore) che non sono in grado di intaccare - se non in minima parte - le difficoltà di accesso alla casa, né sotto il profilo della quantità e della articolazione dell’offerta, né dei costi di costruzione o di accesso.

La mancanza di un quadro di riferimento adeguato, tanto a livello nazionale che delle singole regioni, consegna spesso all’incertezza le diffuse volontà di sperimentare l’autocostruzione.

“L’autocostruzione non è possibile con le attuali norme” è un ritornello ripetuto da amministratori e tecnici come una ‘falsa evidenza’, un’affermazione apodittica che nessuno si preoccupa mai di andare a verificare.

A dispetto di questo atteggiamento pregiudiziale, l’autocostruzione associata in Italia si è fatta già a partire dagli anni Ottanta, e si fa oggi, con un discreto numero di cantieri completati, in corso d’opera o in procinto di aprirsi.

Ma anche con molte difficoltà e qualche fallimento.

Due fasi dell’autocostruzione in Italia

A partire dagli anni Ottanta si iniziano a registrare le prime esperienze di autocostruzione associata. Sono localizzate quasi tutte in Lombardia, dove sono promosse in particolare dall’architetto Giuseppe Cusatelli; e una in Toscana, dove il geometra Gianfranco Chiarelli dà vita alla cooperativa “Sperimentale 1”.

Queste prime esperienze dell’autocostruzione sono legate sostanzialmente al ruolo promozionale e alle capacità progettuali e organizzative delle figure che le guidano. Le cooperative che si costituiscono non operano in programmi sperimentali per l’autocostruzione, ma si propongono come normali cooperative, partecipando a bandi PEEP o acquisendo in proprio il suolo. Le politiche pubbliche per la casa ancora non assumono l’autocostruzione come uno strumento operativo, non la prevedono nei loro piani. Gli stessi destinatari, dovendo operare come tutte le altre cooperative, non presentano un profilo sociale marcato, appartengono a quella che successivamente è stata definita “fascia grigia”: famiglie dotate di una capacità reddituale, anche se non sufficiente ad accedere ai prezzi di mercato.

E’ a partire dagli anni 2000, mentre la crisi abitativa diventa più forte e più evidenti i suoi effetti nella condizione delle famiglie italiane, che l’autocostruzione arriva all’attenzione delle politiche pubbliche e delle istituzioni.

Un ruolo decisivo in questa nuova attenzione è svolto da Alisei Ong, una Organizzazione non governativa fino ad allora attiva sul versante della cooperazione internazionale, settore nel quale operava anche con progetti di autocostruzione e autorecupero nei paesi in via di sviluppo.

Alisei comincia a promuovere l'autocostruzione come strumento di housing sociale in grado di contrastare il disagio abitativo e di favorire l'inserimento abitativo delle fasce più deboli, tra cui gli immigrati.

Alisei società cooperativa è nata a Terni nel 2001 nell'ambito di un Progetto Fertilità, promossa da Alisei Ong (esperta di autocostruzione nel Terzo Mondo) e dall'Associazione Cidis (da anni impegnata sul fronte dell'immigrazione), con la mission di far accedere alla proprietà (in autocostruzione) nuclei familiari deboli, italiani e stranieri.

La funzione specifica della nuova cooperativa nel processo di autocostruzione era, ed è ancora, quella di esercitare il ruolo di Organismo di intermediazione per la promozione dell'iniziativa, la selezione degli autocostruttori, la costituzione delle cooperative, la loro assistenza sino al momento della loro piena assunzione di responsabilità nella gestione dei rapporti con un distinto organismo di progettazione ed assistenza tecnica.

Questa separazione di ruoli risulta peraltro ben chiara sin dall'inizio laddove nel Programma umbro "Un tetto per tutti" (e negli accordi con i Comuni di Perugia, Terni e Marsciano e con le cooperative edilizie) si specifica l'assegnazione del ruolo di promotore dell'iniziativa alla cooperativa sociale Alisei coop e di assistenza tecnica in cantiere alla Summa srl con sede a Milano.

Nel frattempo, infatti, nel 2004 un gruppo che aveva fatto parte di Summa srl costituisce a Milano la società Alisei Autocostruzioni srl, che rappresenta una articolazione di Alisei Ong.

Alisei Autocostruzioni diventa il principale riferimento delle pubbliche amministrazioni per i progetti di autocostruzione. Sono molti i cantieri affidati ad Alisei autocostruzioni, che si propone come soggetto gestore dell'intero processo: promozione, selezione e formazione degli autocostruttori, progettazione architettonica, gestione e direzione del cantiere, gestione economico-amministrativa, persino fornitura dei materiali.

Pur riconoscendo ad Alisei ong e agli organismi che ne sono derivati un ruolo fondamentale nell'aver promosso l'autocostruzione tra gli strumenti dell'edilizia sociale e averla posta nell'agenda delle istituzioni locali, ne vanno invece analizzate criticamente – almeno per quanto riguarda Alisei Autocostruzioni - il modo di proporre e interpretare il ruolo di soggetto gestore e la capacità di coordinare il processo realizzativo.

Il personale tecnico qualificato a disposizione di Alisei Autocostruzioni era in numero limitato, e del tutto insufficiente alla pluralità delle situazioni che – per una crescente bulimia imprenditoriale - si è trovata a gestire.

Spesso questa è stata la causa dell'allungamento dei tempi di cantiere previsti, che vuol dire inevitabilmente lievitazione dei costi, frustrazione degli autocostruttori, sviluppo di tensioni tra le persone e tra loro e il soggetto gestore.

La conduzione “dall’alto” dell’intero processo di autocostruzione – modello “chiavi in mano” – ha finito spesso per espropriare gli autocostruttori della necessaria partecipazione alle varie fasi del processo: progettazione, pianificazione economica, gestione del cantiere e dei tempi di lavoro.

Inoltre, l’amministrazione delle risorse economiche da parte di una impresa con una autonoma gestione finanziaria ha reso difficile per gli autocostruttori avere consapevolezza o esprimersi consapevolmente sull’uso delle risorse effettivamente destinate ad ogni singolo cantiere.

Infine, siamo persuasi che le esperienze di autocostruzione, per quanto sia auspicabile la loro riproduzione e il loro allargamento, debbano mantenere ognuna una propria scala locale, una propria specificità, una prossimità agli enti e alle persone che ne sono coinvolti, elementi questi che consentono di tenere efficacemente sotto controllo tutte le possibili variabili del processo.

Non è in una logica di impresa, tantomeno di una impresa “nazionale”, che si possono rispettare e garantire queste specificità locali, questa vicinanza ai soggetti e all’esperienza importante che stanno vivendo.

Nei mesi scorsi Alisei Autocostruzioni ha vissuto una fase in cui tutti questi aspetti critici sono venuti in evidenza e hanno mostrato le loro contraddizioni: diversi cantieri (peraltro aperti da molti anni) sono sospesi per esaurimento delle risorse, per mancato approvvigionamento di materiali, per l’insufficienza o l’assenza di personale tecnico; molti progetti approvati non sono stati mai avviati; sono iniziati contenziosi tra cooperative di autocostruttori, enti locali e Alisei autocostruzioni.

Costruire l’innovazione: non una moda ma una necessità

Indipendentemente dagli strascichi di questa vicenda, crediamo che si debba fare tesoro dell’esperienza condotta da Alisei, come dalle altre buone esperienze autonome che si sono realizzate in Italia, per mettere a punto modelli e metodologie efficaci e garantite di intervento.

L’esperienza di questi 20 anni ci dimostra che il buon esito delle esperienze di autocostruzione è legato profondamente al loro carattere locale, alla vicinanza e alla condivisione continua di metodi e obiettivi tra ente locale, autocostruttori, personale tecnico, strutture di supporto e coordinamento. La fase “pionieristica” degli anni Ottanta e Novanta (i primi cantieri dell’architetto Cusatelli in Lombardia come l’esperienza della cooperativa “Sperimentale 1” in Toscana), insieme a nuove esperienze come quella di S. Giovanni a Marignano (Rimini) o quella di Pescomaggiore (L’Aquila) rappresentano modelli che possono essere efficacemente riproposti e rafforzati da politiche pubbliche più consapevoli e dall’emergere di nuovi soggetti e figure locali con le adeguate competenze.

Un ruolo decisivo può essere giocato dalle amministrazioni locali (in primo luogo dalla Regione), nel creare le condizioni di certezza e di sicurezza per quanti vogliono intraprendere questa opportunità di accesso alla casa: facilitazione normativa e procedurale, previsione di risorse e sostegni (non solo e non necessariamente economici, ma informativi e formativi, di supporto tecnico, di accompagnamento e partecipazione).

E' matura una nuova stagione dell'autocostruzione e dell'autorecupero, poiché l'insufficienza quantitativa e qualitativa delle politiche abitative sociali obbliga le amministrazioni, e gli stessi cittadini in condizioni di difficoltà nell'accedere alla casa, ad esplorare nuove strade, ad ampliare il ventaglio delle opportunità. E a farlo coniugando sostenibilità economica, compatibilità ambientale, equità sociale. Tutti questi requisiti possono essere efficacemente interpretati dall'autocostruzione, e da altre possibili innovazioni nel campo del social housing. Innovare oggi non è uno slogan di moda, ma una necessità delle politiche e delle persone.

Leggi o proposte di legge regionali

1. Regione Lazio

Legge Regionale 11 dicembre 1998, n. 55. Autorecupero del patrimonio immobiliare

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **legge_autorecupero_lazio.pdf**

2. Regione Umbria

Legge Regionale 28 novembre 2003, n. 23. Norme di riordino in materia di edilizia residenziale pubblica

Su autocostruzione, gli art. 1 e 17.

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **legge_erp_Umbria.pdf**

3. Regione Marche

Legge Regionale 22/2006 "Riordino del sistema regionale delle politiche abitative".

Su autocostruzione, l'art. 16.

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **legge_erp_Marche.pdf**

4. Regione Emilia-Romagna

Progetto di legge VIII Legislatura 2005-2010. Norme in materia di autocostruzione e autorecupero

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **pdl_autocostruzione_Emia_Romagna.pdf**

5. Regione Lombardia

Progetto di legge n. 0206 presentato il 13/12/2006. Promozione dell'autocostruzione e dell'autorecupero

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **pdl_autocostruzione_Lombardia.pdf**

6. Regione Piemonte

Proposta di legge regionale n. 367 presentata il 29 novembre 2006. Norme per l'accesso alla casa: autocostruzione – autorecupero

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **pdl_autocostruzione_Piemonte.pdf**

Iniziative regionali e locali per l'autocostruzione

1. Regione Umbria

Il Progetto “Un tetto per tutti” – il primo piano con partecipazione pubblica in Italia - è stato promosso da un insieme di soggetti pubblici e privati (Regione Umbria, Comuni di Perugia, Terni e Marsciano, Finanziaria Gepafin ed Alisei coop) che hanno inteso contribuire sul territorio umbro, con un percorso sperimentale di autocostruzione associata, a dare risposta al fabbisogno abitativo dei nuclei familiari più deboli. Un Protocollo di Intesa, sottoscritto nel 2001, impegnava la Regione Umbria a “sostenere l’iniziativa come parte integrante delle proprie politiche sociali e di intervento abitativo”; i Comuni di Perugia, Terni e Marsciano ad “individuare aree rientranti nei Piani Peep ed a facilitare, per quanto di propria competenza, il programma insediativo anche adottando forme facilitative e di contenimento degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria”; la Finanziaria regionale Gepafin “a sensibilizzare il sistema bancario umbro per la concessione agli autocostruttori di mutui a tasso concordato con propria copertura di garanzia”; Alisei cooperativa sociale “ad esercitare il ruolo di Organismo di Intermediazione per la selezione dei potenziali autocostruttori, la costituzione delle cooperative edilizie, la ricerca dei professionisti per la parte edificatoria, il supporto dei soci della cooperativa nelle complicate procedure tecnico/amministrative”.

Quattro sono le cooperative di autocostruttori costituite tra la fine del 2001 ed il 2004. I 4 cantieri hanno preso avvio tra il 2004 e il 2007, e solo due sono giunti alla fine dei lavori, quello di Ripa (14 alloggi previsti, cantiere aperto nel 2004 e concluso nel 2007); e quello di Marsciano (13 alloggi, cantiere aperto nel 2004 e concluso nel 2010). Ancora non conclusi i cantieri di Terni (24 alloggi previsti, cantiere aperto nel 2004 e non concluso); e San'Enea (46 alloggi previsti, cantiere aperto nel 2007 e non ancora concluso).

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **piano_Umbria_autocostruzione.pdf**

2. Regione Lombardia

Il Piano Sperimentale Regionale di sostegno all'autocostruzione della Regione Lombardia è stato promosso con il contributo della Provincia di Milano, di Alisei Autocostruzioni, Innosense Consulting e ALER di Milano e Brescia, oltre che dall'Assessorato Regionale all'Edilizia Pubblica e Residenziale della Regione . Il finanziamento della Regione previsto è di 11,8 milioni di euro ed è destinato all'acquisto dei terreni, al pagamento degli oneri di urbanizzazione, alla progettazione esecutiva o all'acquisto di servizi e materiali di edilizia dei progetti di autocostruzione.

Il programma ha preso avvio nel 2004 ed è stato reso operativo con tre successivi bandi; prevedeva la realizzazione di 750 alloggi in 5 anni, di cui 600 in affitto e 150 in proprietà, distribuiti su 20 interventi. Gli alloggi autocostruiti sono dati in affitto con possibilità di riscatto dopo dieci

anni: in pratica gli autocostruttori, invece di accendere un mutuo e pagarne normalmente le rate diventando da subito proprietari dell'abitazione, hanno la possibilità di prendere possesso della casa, senza diventarne proprietari, pagando per dieci anni un affitto decisamente più basso rispetto al normale mercato (intorno ai 350 euro mensili), rimandando alla fine dei dieci anni la decisione di diventare proprietari della casa autocostruita versando una quota di riscatto che, ovviamente tiene conto dei dieci anni di affitto.

Il Piano è attualmente ancora in corso, e sconta molti ritardi e alcuni fallimenti: prevedeva infatti la realizzazione di alloggi nei Comuni di Bareggio (dove il cantiere che doveva realizzare 20 alloggi non è mai stato avviato, poiché il progetto presentato è stato bocciato dal Comune perché carente dal punto di vista tecnico ed impiantistico); Besana Brianza (cantiere iniziato nel 2004, attualmente sospeso, erano previsti 10 alloggi); Brescia Sanpolino (il cantiere che doveva realizzare 15 alloggi ha preso avvio nel 2008, ma attualmente è sospeso), Casalmaggiore (cantiere iniziato nel 2007 e gestito dalla cooperativa "Sotto il tetto", previsti 18 alloggi, attualmente in corso con fine lavori nel 2011), Paderno Dugnano (intervento concluso, 10 alloggi, durata cantiere 2005-2009), Pieve Emanuele (cantiere aperto nel 2005, non concluso, previste 24 abitazioni), Trezzo sull'Adda (cantiere iniziato nel 2005, previsti 12 alloggi attualmente sospeso al 75% delle opere realizzate per esaurimento dei fondi). A Vimodrone i lavori sono iniziati nel 2007, e sono stati ritardati da difficoltà impreviste: ritrovamento della condotta del metano durante gli scavi, modifiche progettuali dovute alla natura del terreno, fino alla sospensione seguita allo stato di crisi di Alisei Autocostruzioni. ALER ha ripreso in mano la gestione del cantiere con tecnici interni che sostituiranno quelli di Alisei; il cantiere riaprirà nell'ottobre 2010 e i lavori dovrebbero terminare secondo i nuovi accordi a maggio 2011 (con eventuali tre mesi di proroga).

Più serie le difficoltà del cantiere di Sanpolino a Brescia: iniziato nel 2007, i lavori per i 15 alloggi previsti sono stati ritardati dalle progressive inadempienze di Alisei Autocostruzioni, fino alla definitiva sospensione legata allo stato di crisi di Alisei.

3. Regione Emilia-Romagna

Nel 2003 il Comune di Ravenna ha stipulato con Alisei Autocostruzioni un Protocollo di intesa per la realizzazione di interventi sperimentali di autocostruzione. Il finanziamento regionale di circa 500mila euro è stato assegnato ad Alisei Autocostruzioni, che avrebbe dovuto ricoprire il ruolo di supporto tecnico-amministrativo alle singole cooperative di autocostruttori. I mutui agli autocostruttori sono stati concessi da Banca Etica.

Nei 4 terreni PEEP ceduti dal Comune per le sperimentazioni si sarebbero dovuti realizzare circa 60 abitazioni nelle frazioni di Piangipane, Filetto, Savarna e Sant'Alberto. L'unico cantiere arrivato a buon fine è quello di Piangipane (26 alloggi realizzati, cantiere aperto nel 2004 e concluso nel 2007, con un aumento di oltre 15mila euro rispetto al costo previsto di 72.500 euro per alloggio); quello di Savarna (10 alloggi previsti) è iniziato nel 2005 e risulta sospeso nel 2007, a circa l'80% dei lavori eseguiti; anche quello di Filetto (14 alloggi previsti) è iniziato nel 2005 ed è anche questo sospeso per l'abbandono di Alisei Autocostruzioni, con circa il 50% dei lavori realizzati.

Lo stato di crisi di Alisei Autocostruzioni nel luglio 2010 ha creato una grave situazione per i cantieri di Savarna e di Filetto, dove le 24 famiglie (per metà di immigrati) si trovano a dover fronteggiare tutti i costi (il fido concesso da Banca Etica per realizzare i lavori, gestito da Alisei) e perfino gli interessi causati da ritardi non a loro imputabili.

Nel 2009 la Regione Emilia-Romagna ha approvato un programma sperimentale per la realizzazione di alloggi in autocostruzione nella provincia di Parma. L'iniziativa è stata promossa dalla Provincia di Parma in accordo con i Comuni di Fidenza, Langhirano, Torrile, Busseto (e Collecchio come riserva) dove nel giro di 3 anni sarebbero dovuti sorgere 48 nuovi alloggi in autocostruzione. La Regione Emilia Romagna ha previsto un finanziamento di 400mila euro.

Il programma prevedeva la realizzazione di 4 edifici di 12 unità abitative ciascuna; in base al quadro economico di massima, il costo si sarebbe aggirato intorno a 85mila euro per ogni alloggio di 80/90mq.

Al momento, tutti i Comuni hanno rinunciato al programma, tanto per le condizioni non favorevoli previste dal bando regionale (i Comuni si sarebbero dovuti impegnare a cedere gratuitamente l'area e a sostenere i costi di progettazione), che per l'incertezza nella quale versano altri cantieri gestiti da Alisei Autocostruzioni, alla quale i Comuni si erano rivolti per il coordinamento del progetto.

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **[delibera_Regione_Emia_autocostruzione_Parma.pdf](#)**

4. Regione Marche

Il Piano Regionale di Edilizia Residenziale 2006-2008 è originato dalla legge regionale 16 dicembre 2005, n. 36. Fra le nuove linee di intervento l'erogazione di "buoni casa" a giovani coppie, di contributi per interventi sperimentali in autocostruzione, la creazione di un fondo di garanzia mutui.

Vista la rilevanza sociale dell'autocostruzione, la Provincia di Ascoli Piceno ha voluto direttamente promuovere questo progetto, stilando un Protocollo di intesa con il Comune di Amandola, dove si sarebbe dovuto realizzare il primo progetto sperimentale, che però non ha mai preso avvio.

Il 3 giugno 2010 la Regione Marche ha approvato per un importo di € 665.000,00 un bando regionale di concorso finalizzato alla concessione di contributi in conto capitale (per un massimo di 35mila euro ad alloggio) per la realizzazione di interventi di autocostruzione.

Vedi all'indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: **[marche_bando_autocostruzione.pdf](#)**

5. Regione Campania

Nel 2008 la Regione Campania ha emesso un bando di gara di “aggiudicazione delle attività di gestione tecnico-amministrative finalizzate alla realizzazione di almeno due iniziative sperimentali di autocostruzione edilizia nel territorio della Regione Campania”. L’importo previsto era di 800mila euro. La Cooperativa Alisei si è aggiudicata il bando, e nel dicembre 2009 si è tenuta la presentazione del Progetto 'Cantieri Aperti', per la realizzazione di due iniziative sperimentali di autocostruzione associata a Villaricca (Na) (25 alloggi previsti) e Piedimonte Matese (Ce) (16 alloggi previsti).

Nel mese di giugno 2010 per il Comune di Villaricca e nel mese di agosto 2010 per Piedimonte Matese sono stati pubblicati gli elenchi dei soci delle cooperative edilizie che dovranno realizzare i due interventi.

Vedi all’indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: [Campania_autocostruzione_bando.pdf](#)
[Campania_autocostruzione_bando_soggetto.pdf](#)
[Campania_autocostruzione_disciplinare_bando.pdf](#)

6. Regione Puglia

Nel 2007 l’Associazione “Fraternità per il Diritto alla Casa” un’associazione senza fine di lucro, nata a Barletta, che opera in tutto il territorio nazionale, ha presentato alla Regione un progetto per l’autocostruzione nel Comune di Barletta. Partner tecnico-scientifici dell’Associazione è il Consorzio ABN (un consorzio di cooperative (sociali e non sociali) costituito nel 1997 per iniziativa di alcune cooperative sociali del territorio perugino). Nel febbraio del 2010 la Regione Puglia ha approvato lo schema di Protocollo d’Intesa tra la Regione Puglia, il Comune di Barletta e l’Associazione “Fraternità per il diritto alla casa” per l’avvio di un cantiere sperimentale di autocostruzione nel Comune di Barletta.

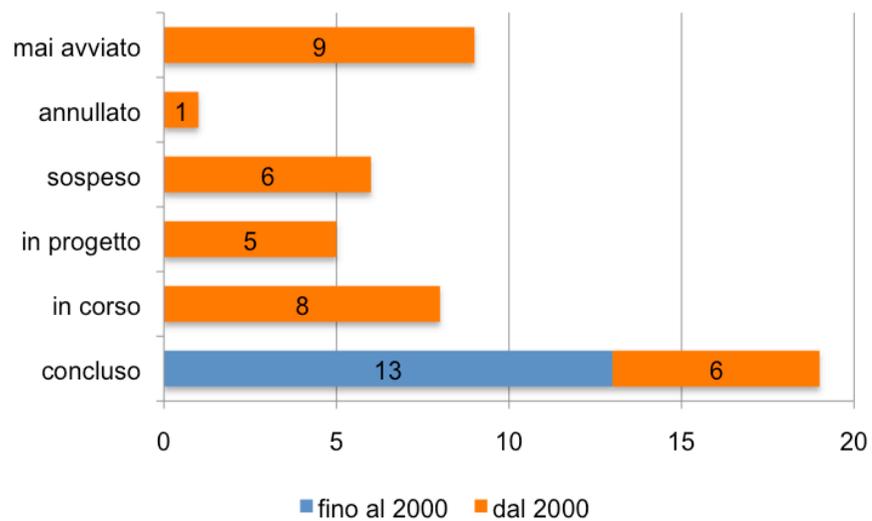
Vedi all’indirizzo web <http://www.michelucci.it/node/117>: [Delibera_Puglia_2010.pdf](#)

Schede sintetiche delle esperienze di autocostruzione in Italia

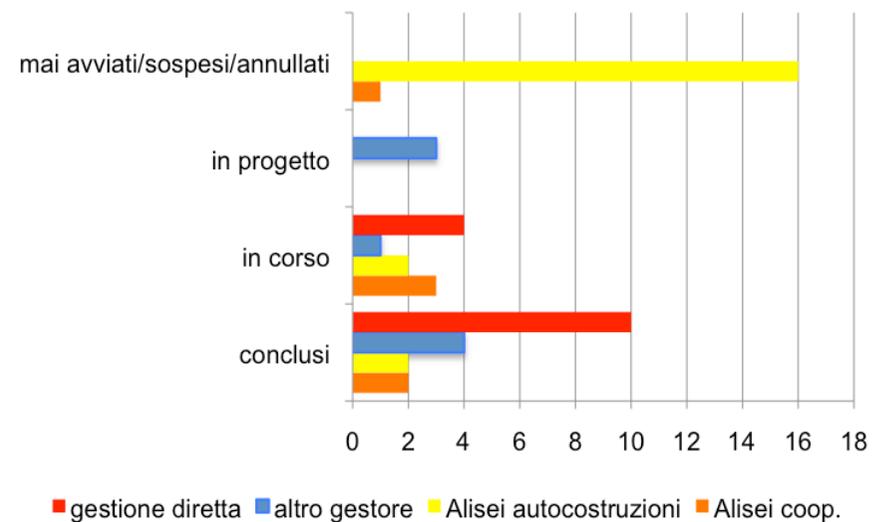
	Località dell'intervento	inizio cantiere	stato	fine cantiere	mesi trascorsi	alloggi	dimens. (mq)	tipologia	uso	gestione
1	Montirone (Brescia)	1978	concluso	1980		13		schiera	proprietà	diretta
2	Portis (Venezia-Udine)	1979	concluso			70	59-70	linea	proprietà	diretta
3	Biantronno (Varese)	1980	concluso	1983	36	14	112	schiera	proprietà	diretta
4	Santa Severa (Civitavecchia)	1980	concluso	nd		13	74/95	schiera	proprietà	ass./lcal
5	Brescello (Reggio Emilia)	1980	concluso	1985		16	110	schiera	proprietà	diretta
6	Carpinedolo (Brescia)	1982	concluso	1984	25	10	95	schiera	proprietà	ass./CNR progetto Pauca
7	Correggio (Reggio Emilia)	1984	concluso	1986	24	10		schiera	proprietà	Cooperativa Andria
8	Cremenaga (Varese)	1985	concluso	1988	25	11	95	schiera	proprietà	diretta
9	Abbiategrosso (Milano)	1987	concluso	1990	36	10	150	schiera	proprietà	diretta
10	San Piero a Sieve (Firenze)	1988	concluso	1989	17	18	91-63	schiera	proprietà	diretta
11	Borgo Santa Maria (Pesaro)	1988	concluso	1990	28	10	95	schiera	proprietà	diretta
12	Zelarino (Venezia)	1989	concluso	1991		14	96	schiera	proprietà	diretta
13	Vergiate (Varese)	1999	concluso	2001	28	24	101	schiera	proprietà	diretta
14	Ammeto (Marsciano-Perugia)	2004	concluso	2009	63	13	99	schiera	proprietà	Alisei Coop. sociale / Summa srl.
15	Gabelletta (Terni)	2004	sospeso			24	102	schiera	proprietà	Alisei Coop. sociale / Summa srl.
16	Piangipane (Ravenna)	2004	concluso	2007	36	26	95	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
17	Ripa (Perugia)	2004	concluso	2007	35	14	78	schiera	proprietà	Alisei Coop. sociale / Summa srl.
18	Savarna (Ravenna)	2005	sospeso 80%		24	10	95	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
19	Besana Brianza (Milano)	2005	sospeso			10	110	schiera	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
20	Filetto (Ravenna)	2005	sospeso 50%			14	94	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
21	Paderno Dugnano (Milano)	2006	concluso	2009	44	10	75	linea	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
22	Trezzo sull'Adda (Milano)	2006	sospeso 75%			12	81	linea	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
23	Case Missiroli (Cesena)	2006	in corso			20	95	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
24	Pieve Emanuele (Milano)	2006	sospeso			24	75	schiera	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
25	Vimodrone (Milano)	2007	in corso			16	71	schiera	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
26	Sant'Enea (Perugia)	2007	in corso			46	95	schiera	proprietà	Alisei Coop. / Coop. Tutti per uno
27	Casalmaggiore (Cremona)	2007	concluso	2010		19	73	schiera	proprietà	Coop Sotto il tetto subentrata ad Alisei Autoc.
28	Sanpolino (Brescia)	2008	sospeso			15	80	schiera	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
29	Bareggio (Milano)	2008	annullato			20	76	schiera	affitto/riscatto	Alisei Autocostruzioni / Innosense Cons.
30	Padova	2008	concluso	2009	16	12	50	palazzine	affitto	Opera Nomadi/Coop. Padovana Muratori
31	San Giovanni in Marignano (Rimini)	2008	in corso			18	95	schiera	proprietà	diretta
32	Pescomaggiore (Aquila)	2009	in corso			7	56	schiera	proprietà	diretta
33	Cadoneghe (Padova)	2009	in corso			16	95	schiera	proprietà	Coop Sotto il tetto subentrata ad Alisei Autoc.

	Località dell'intervento	inizio cantiere	stato	fine cantiere	mesi trascorsi	alloggi	dimens. (mq)	tipologia	uso	gestione
34	Sant'Alberto (Ravenna)		mai avviato			14	nd	nd	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
35	Mestrino (Padova)		mai avviato			18	100	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
36	Cittadella (Padova)		mai avviato			22	93	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
37	Valfabbrica (Perugia)		in progetto			16	95	schiera	proprietà	Cons. ABN a&b Network Soc.
38	Cesano di Senigallia (Ancona)		in progetto			20	65-103-116	schiera	proprietà	Cons. ABN a&b Network Soc.
39	Mantignana di Corciano (Perugia)		in progetto			15	95	schiera	proprietà	Cons. ABN a&b Network Soc.
40	Monteriggioni (Siena)		mai avviato			25	84	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
41	Amandola (Fermo)		mai avviato			24	95	schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
42	Piedimonte Matese (Caserta)	dic-2010	in corso			16		schiera	proprietà	Alisei Coop. Sociale/Studio Terreri
43	Villaricca (Napoli)	ott-2010	in corso			25		schiera	proprietà	Alisei Coop. Sociale/Studio Terreri
44	Langhirano (Parma)		mai avviato			12		schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
45	Torrile (Parma)		mai avviato			12		schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
46	Busseto (Parma)		mai avviato			12		schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
47	Fidenza (Parma)		mai avviato			12		schiera	proprietà	Alisei Autocostruzioni srl.
48	Barletta (Bari)		in progetto			20		schiera	proprietà	Ass. Fraternità per il Diritto alla Casa

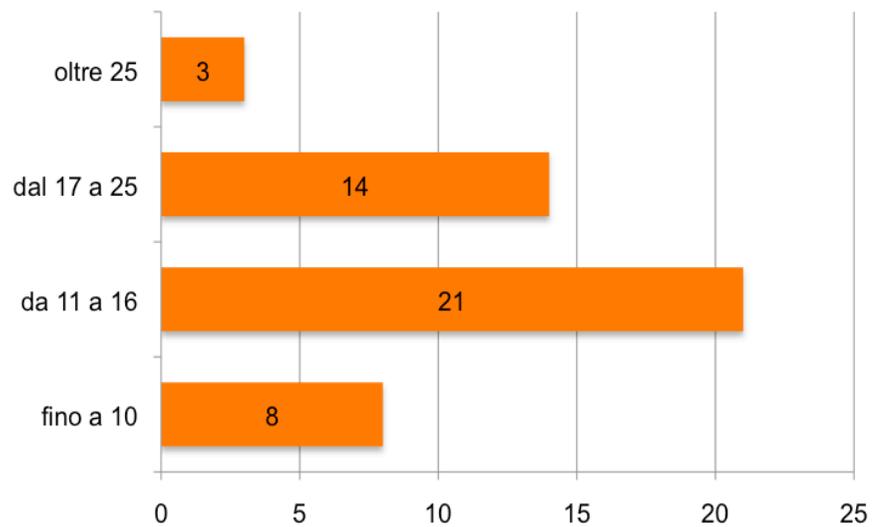
Stato cantiere



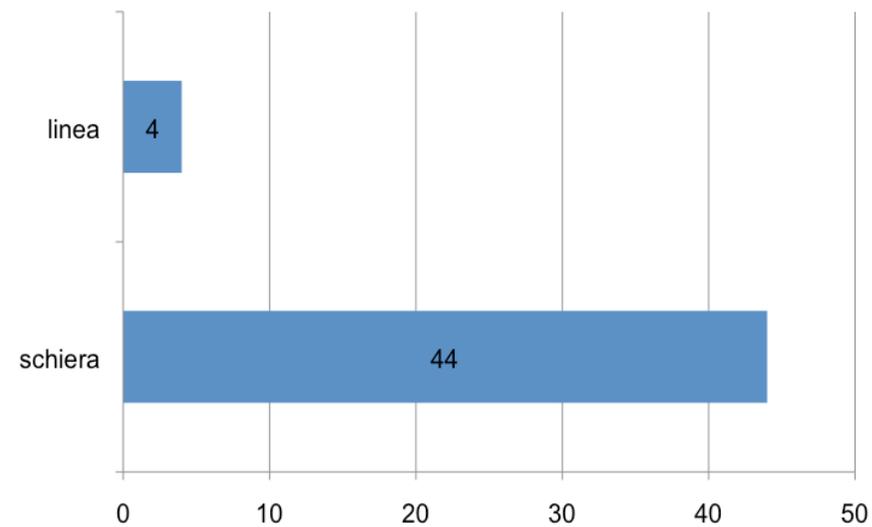
Gestione



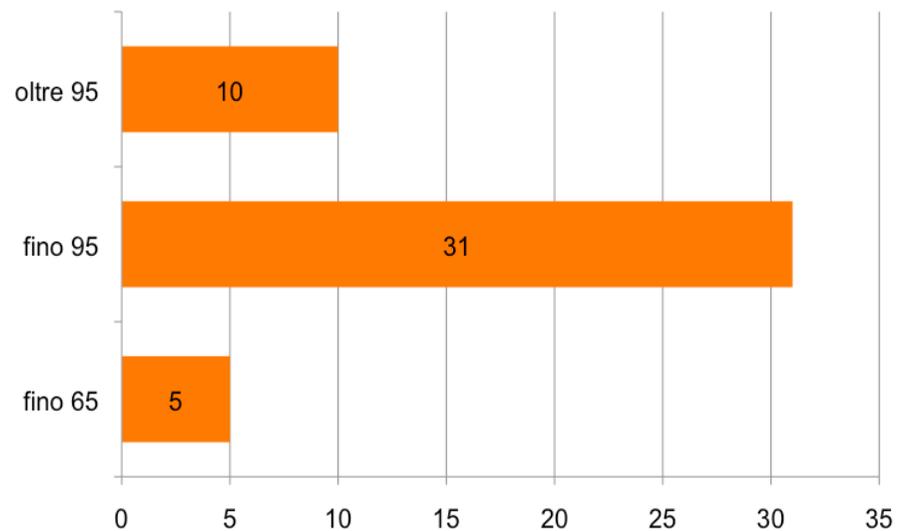
Numero alloggi



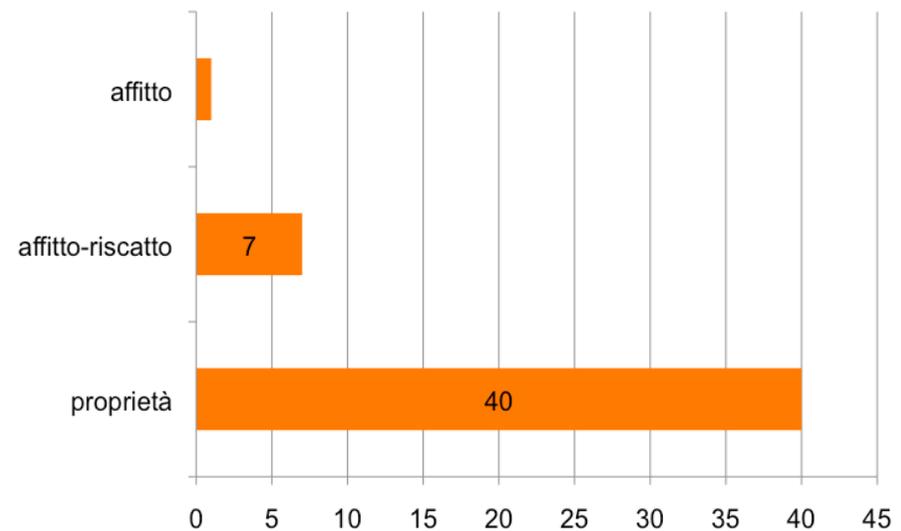
Tipologia



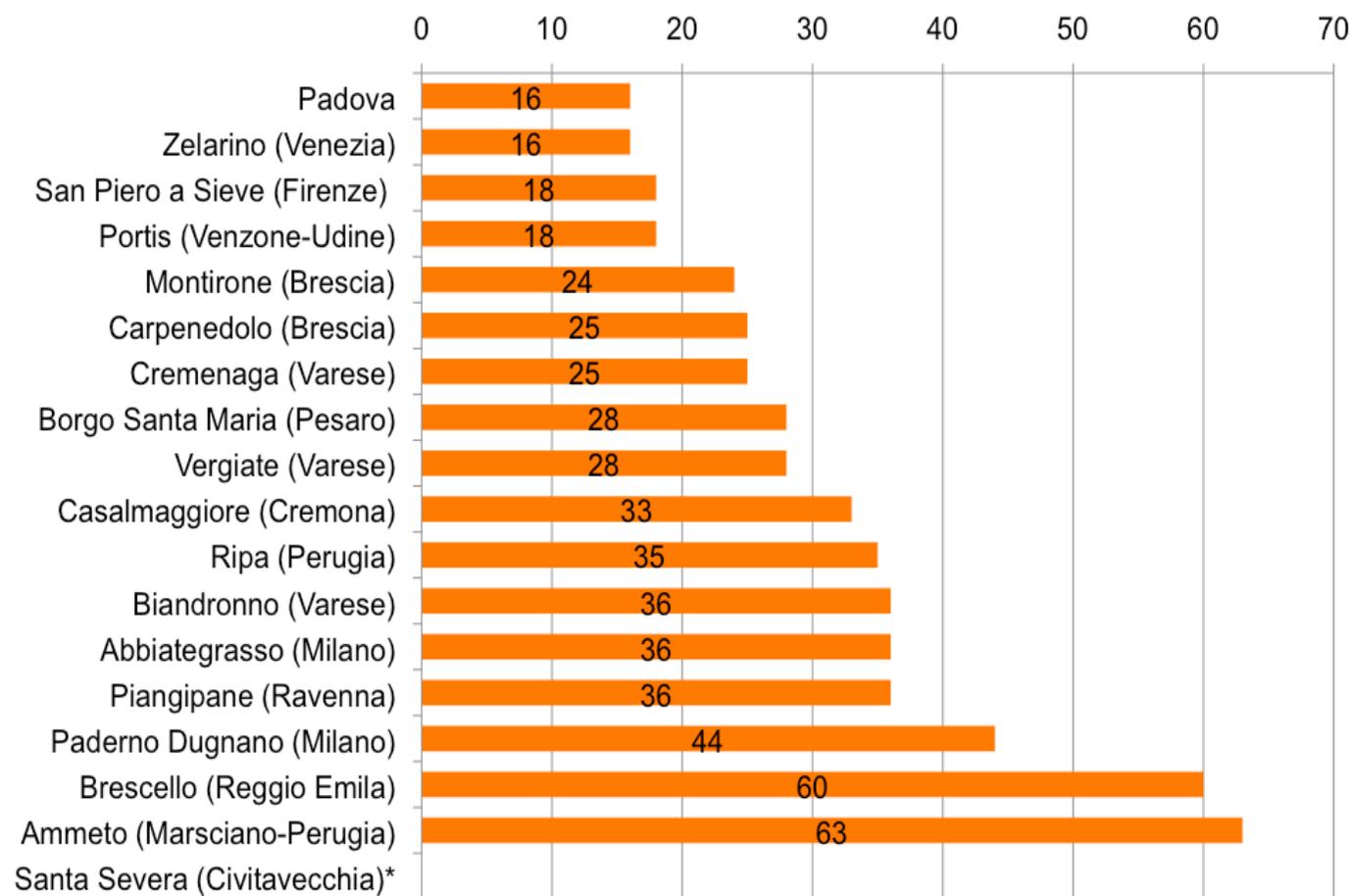
Dimensione alloggi (mq)



Modalità di accesso



Tempi di realizzazione (in mesi, solo dei cantieri conclusi)



* non è stato possibile conoscere la data di conclusione dei lavori

Località dell'intervento	Struttura portante
Biandronno (Varese)	Blocchi forati in laterizio armati
Brescello reggio emilia	Tradizionale
Carpinedolo (Brescia)	Setti in c.a.. + laterizio armato
Abbiategrosso (Milano)	Blocchi autoportanti in cls cellulare autoclavato
Casalmaggiore (Cremona)	Blocchi autoportanti in cls cellulare autoclavato
Cittadella (Padova)	Blocchi autoportanti in cls cellulare autoclavato
Cremenaga Varese	Blocchi autoportanti in cls cellulare autoclavato
Vergiate (Varese)	Cassero in legno-cemento
Marsciano (Perugia)	Cassero in legno-cemento
Gabelletta (Terni)	Cassero in legno-cemento
Piangipane (Ravenna)	Cassero in legno-cemento
Ripa (Perugia)	Cassero in legno-cemento
Savarna (Ravenna)	Cassero in legno-cemento
Besana Brianza (Milano)	Cassero in legno-cemento
Filetto (Ravenna)	Cassero in legno-cemento
Pieve Emanuele (Milano)	Cassero in legno-cemento
Corciano (Perugia)	Cassero in legno-cemento
Borgo santa maria Pesaro	Cassero in legno-cemento
Cesena	Cassero in legno-cemento
Trezzo sull'Adda (Milano)	Cassero a perdere in polistirene
San Piero a Sieve (Firenze)	Cassero a perdere in polistirene
Portis	Casseri a perdere
Sanpolino (Brescia)	Blocchi forati in laterizio armati
Padova	Blocchi forati in laterizio armati
San Giovanni in Marignano (Rimini)	Pilastrini in cls armato + blocchi in cls cellulare espanso
Paderno Dugnano (Milano)	Pilastrini in cls armato + blocchi in cls cellulare espanso
Pescomaggiore (Aquila)	Struttura in legno e tamponature con paglia pressata