

AUTO**CO**STRUZIONE HOUSING

Linee guida per la realizzazione di un processo per un intervento in autocostruzione

Laureandi:

Beatrice **Caldi**

matricola_782002

Francesco **Vasconi**

matricola_781277

Relatrice:

Prof. Arch. Elisabetta **Ginelli**

Anno Accademico 2013/2014

RINGRAZIAMENTI

*Il primo ringraziamento va alla **prof.ssa e relatrice Elisabetta Ginelli**, che con il suo entusiasmo, prima nel percorso universitario, poi nella redazione della tesi ci ha sempre aiutato, supportato, spronato e consigliato.*

Ci ha trasmesso l' estrema passione e determinazione che l' ha sempre contraddistinta, nella disciplina dell' architettura ma anche nella vita.

Soprattutto in quest' ultima parte della carriera universitaria siamo riusciti ad instaurare un rapporto di rispetto e stima reciproca e a cui sapremo di poter sempre far riferimento.

Desideriamo anche ringraziare i professionisti che ci hanno aiutato ad individuare problematiche, potenzialità e qualità legate alla tema della tesi,

*l' **architetto Caputo** che, direttamente coinvolto nella realizzazione del progetto di Besana Brianza, ci ha mostrato e descritto quante difficoltà siano presenti nell'autocostruzione, aiutandoci ad identificare le problematiche e a dove intervenire per avere un risultato migliore.*

*l' **architetto Cusatelli** che ha fatto dell' autocostruzione una disciplina, ed è stato uno dei primi a promuoverla a livello pubblico oltre che a livello privato.*

*al responsabile del consorzio abn, **Marco Gargiulo** che seppur lontano, si è sempre reso disponibile a condividere con noi informazioni ed aggiornamenti sul tema in cui è direttamente coinvolto attraverso la realizzazione di interventi pubblici.*

INDICE

Indice tabelle_diagrammi_grafici_figure	Pag.10
Indice allegati.....	Pag.17
Abstract.....	Pag.18

PARTE 1: IL CO-HOUSING COME RISPOSTA AL FABBISOGNO ABITATIVO INSERITO NELLO SCENARIO ATTUALE..... Pag.23

1.1. Lo scenario.....	Pag.25
1.2. Domanda e offerta abitativa nel settore delle costruzioni.....	Pag.27
1.2.1. Come dare una risposta ai nuovi bisogni.....	Pag.29
1.3. Congiuntura e previsioni del mercato del settore delle costruzioni.....	Pag.32
1.3.1. Il caso della Lombardia.....	Pag.38
1.4. Inadeguatezza del modello abitativo attuale.....	Pag.45
1.4.1. Il Social Housing come risposta.....	Pag.50
1.5. Nuovi modelli abitativi a fronte della crisi: il co-housing.....	Pag.54
1.5.1. Strumento di innovazione e cambiamento della società.....	Pag.57
1.5.2. Le 10 caratteristiche principali.....	Pag.59
1.5.3. Limiti e criticità.....	Pag.61
1.5.4. Analisi dei principali casi italiani.....	Pag.65
1.5.5. Schede dei casi italiani analizzati.....	Pag.68
1.6. Proposta realizzativa del co-housing in autocostruzione.....	Pag.90

PARTE 2: STUDIO DEL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE.....Pag. 93

2. Il processo di autocostruzione.....	Pag.95
2.1. Edilizia convenzionata in co-housing ed autocostruzione.....	Pag.97
2.1.1. Le origini del processo autocostruttivo.....	Pag. 99
2.1.2. L' autocostruzione come strumento di risposta alle problematiche individuate.....	Pag.103
2.2. Analisi del processo.....	Pag.105
2.2.1. Il processo come strumento.....	Pag.106
2.3. Casi studio di esperienze di autocostruzione in Italia.....	Pag.108
2.4. Analisi dei casi di autocostruzione: prima fase.....	Pag. 117
2.4.1. Il caso Lombardo.....	Pag. 117
2.4.2. Confronto delle responsabilità degli operatori tra il processo edilizio tradizionale e quello del caso lombardo.....	Pag. 134
2.4.3. Analisi dei ruoli degli operatori coinvolti.....	Pag. 136
2.5. Analisi dei casi di autocostruzione: seconda fase.....	Pag. 139
2.5.1. Toscana.....	Pag. 140
2.5.2. Marche.....	Pag. 144
2.5.3. Emilia Romagna.....	Pag. 148
2.6. Criticità.....	Pag. 152
2.7. Dai limiti e criticità alle buone pratiche.....	Pag. 158

PARTE 3: UN NUOVO PROCESSO PROGETTUALE BASATO SULLA RELAZIONE TRA CO-HOUSING ED AUTOCOSTRUZIONE.....	Pag.171
3. Un nuovo processi di autocostruzione.....	Pag.173
3.1. Caratteristiche necessarie.....	Pag. 174
3.2. I 10 punti di co-housing ed autocostruzione.....	Pag. 175
3.3. Gli attori che intervengono (la proposta di processo)	Pag. 180
3.3.1. Ricostruzione grafica.....	Pag. 190
3.3.2. Regolamentazione.....	...Pag. 195
3.4. Fase progettuale.....	Pag. 197
3.4.1. Analisi degli aspetti sociali all' interno del progetto.....	Pag. 199
3.4.2. Semplicità progettuale.....	Pag. 202
3.4.3. Qualità degli spazi.....	Pag. 204
3.4.4. Flessibilità.....	Pag. 207
3.4.5. Sostenibilità.....	Pag. 210
3.5. Fase realizzativa.....	Pag. 212
3.5.1. Principi di scelta: prima fase di verifica; requisiti di base delle opere di costruzione.....	Pag. 213
3.5.2. Seconda fase di verifica: rispondenza alle esigenze del progetto di autocostruzione.....	Pag. 219
3.5.3. Analisi delle fasi di lavorazione.....	Pag. 222
3.6. Sistema di valutazione.....	Pag.235
4. Conclusioni.....	Pag.241
ALLEGATI: Bandi regionali sul tema dell'autocostruzione: i casi analizzati.....	Pag.246
BIBLIOGRAFIA.....	Pag.294

INDICE TABELLE_DIAGRAMMI_GRAFICI_FIGURE

PARTE 1:

INDICE TABELLE

Tabella n°1 : Investimenti nelle costruzioni in Italia.....	Pag.34
Tabella n°2 : Compravendite di abitazioni in Lombardia 2006-2011.....	Pag.39
Tabella n°3 : Compravendite di abitazioni nelle province della Lombardia.....	Pag.41

TABELLE CASI STUDIO CO-HOUSING

Tabella n°4 : Urban village Bovisa.....	Pag.70
Tabella n°5 :Brainport_via Arrighi Cletto 19 -mi.....	Pag.72
Tabella n°6 : Cascina del molino_via del molino, Bruino_Torino	Pag.74
Tabella n°7 : Condominio solidale_ san Lazzaro di Savena_ Bologna.....	Pag.76
Tabella n°8 : Cosycoh_via alamanni 20_Milano.....	Pag.78
Tabella n°9 : Cuore_zibido San giacomo_Milano	Pag.80
Tabella n°10 : Ecoquartiere quattropassi_Villorba -tv-_veneto	Pag.82
Tabella n°11 : Ecosol_via simone beauvoir, Fidenza_Emilια Romagna.....	Pag.84
Tabella n°12 : Numero zero_via cottolengo 2/4_Piemonte.....	Pag.86
Tabella n°13 : Terracielo.....	Pag.88

INDICE DIAGRAMMI

Diagramma n° 1: Il valore della produzione 2011-2012	Pag.43
Diagramma n°2: Riassunto dello scenario economico	Pag.44
Diagramma n° 3: Dalla nuova questione abitativa alla problematica di avere una casa.....	Pag.49
Diagramma n°4 : Schema riassuntivo sul tema Social Housing.....	Pag.53
Diagramma n° 5: Quadro relazionale, dall' abitare attivo all' abitare relazionale...Pag.	56
Diagramma n° 5: Cohousing in Italia	Pag.66

INDICE GRAFICI:

Grafico n° 1: Investimenti nelle costruzioni in Italia.....	Pag.35
Grafico n° 2 Compravendite di abitazioni in Lombardia 2006-2011	Pag.40

INDICE FIGURE

Figura n° 1: Localizzazione.....	Pag. 70
Figura n° 2: Vista Aerea Del Cortile.....	Pag. 70
Figura n° 3: Vista Del Cortile Interno.....	Pag. 71
Figura n° 4: Dettaglio Facciata.....	Pag. 71
Figura n° 5: Passarelle interne tra gli alloggi	Pag. 73

Figura n° 6: Vista Tridimensionale	Pag. 73
Figura n° 7: Prospetto Sud	Pag. 73
Figura n° 8: Prospetto Ovest	Pag. 73
Figura n° 9: Vista Tridimensionale	Pag. 75
Figura n° 10: Facciata Interna Agli Alloggi	Pag. 75
Figura n° 11: Vista Della Via Principale	Pag. 75
Figura n° 12: Vista Tridimensionale Degli Alloggi	Pag. 75.
Figura n° 13: Vista Tridimensionale Facciata Ovest	Pag. 76
Figura n° 14: Vista Tridimensionale Facciata Est	Pag. 77
Figura n° 15: Modellino Vista Facciata Ovest	Pag. 77
Figura n° 16: Modellino Vista Facciata Nord-Est	Pag. 77
Figura n° 17: Modellino Vista Facciata Est	Pag. 77
Figura n° 18: Fotomontaggio	Pag. 79
Figura n° 19: Fotomontaggio	Pag. 79
Figura n° 20: Fotomontaggio.....	Pag. 79
Figura n° 21: Modello Tridimens.	Pag. 79
Figura n° 22: Facciata Principale	Pag. 79
Figura n° 23: Facciata Nord-Est	Pag. 79
Figura n° 24: Vista Della Corte Aperta	Pag. 81
Figura n° 25: Percorsi Pedonali E Giardini Collettivi	Pag. 81
Figura n° 26: Modello Tridimensionale.....	Pag. 81
Figura n° 27: Vista Dal Giardino Comune	Pag. 83
Figura n° 28: Modello 3d	Pag. 83

Figura n° 29: Vista Dal Giardino Comune	Pag. 83
Figura n° 30: Schizzi Dello Studio	Pag. 83
Figura n° 31: Studio Solare	Pag. 83
Figura n° 32: Modello 3d	Pag. 85
Figura n° 33: Vista Tridimensionale Del Ballatoio	Pag. 85
Figura n° 34: Modello Tridimensionale	Pag. 85
Figura n° 35: Prospetto Sud-Ovest	Pag. 85
Figura n° 36: Vista Del Cortile Interno	Pag. 87
Figura n° 37: Cortile Interno Dal Ballatoio	Pag. 87
Figura n° 38: Prospetto Ovest	Pag. 87
Figura n° 39: Ballatoio Prima Dell' Intervento	Pag. 87
Figura n° 40: Facciata Interna Prima Dell' Intervento	Pag. 87
Figura n° 41: Terrazzo Prima Dell' Intervento	Pag. 87
Figura n° 42: Vista Del Cortile Interno	Pag. 89
Figura n° 43: Vista Della Facciata Interna	Pag. 89

INDICE TABELLE

Tabella n° 1: Sintesi del processo edilizio tipoPag.107

Tabella n° 2: Linea del tempo.....Pag.108

Tabella n° 3: Analisi del bando di autocostruzione della Lombardia in rapporto al processo edilizioPag.130

Tabella n° 4: Analisi del bando di autocostruzione della Lombardia in rapporto al processo edilizio: sperimentazione dell' autocostruzione associata in affittoPag.132

Tabella n° 5: Responsabilità degli operatori nel processo edilizioPag.134

Tabella n° 6: Responsabilità degli operatori nel caso lombardoPag.135

Tabella n° 7: Schematizzazione dei ruoli degli operatori coinvolti nel processo in LombardiaPag.137

Tabella n° 8: Analisi del bando di autocostruzione della ToscanaPag.142

Tabella n° 9: Analisi del bando di autocostruzione delle MarchePag.146

Tabella n° 10: Analisi del bando di autocostruzione dell' Emilia RomagnaPag.150

Tabella n° 11: Azioni svolte dai principali attori coinvolti nel processo di autocostruzione: i limitiPag.165

Tabella n° 12: Azioni svolte dai principali attori coinvolti nella proposta di processo di autocostruzione: La propostaPag.166

INDICE DIAGRAMMI

Diagramma n° 1: Da co-housing ad autocostruzionePag.96

Diagramma n° 2: Principi per la qualità dello spazioPag.205

INDICE GRAFICI:

Grafico n° 1: Fasi fondamentali per la raggiunta della qualità del progetto.....Pag.169

INDICE FIGURE

Figura n° 1: Planimetria del progetto definitivo di Besana Brianza.....Pag.121

Figura n° 2: Pianta piano terra e piano primo del progetto di Besana Brianza.....Pag.123

INDICE TABELLE

Tabella n° 1: Confronto tra le 10 linee guida del co-housing e dell' autocostruzionePag.176

Tabella n° 2: La proposta del processo di autocostruzionePag.178

Tabella n° 3: Compiti delle unità dell'ente per l'autocostruzionePag.182

Tabella n° 4: Schematizzazione delle tecnologie adottabili in autocostruzionePag.238

INDICE GRAFICI:

Grafico n° 1: Fasi del processo di autocostruzione.....Pag.184

Grafico n° 2: Il processo di autocostruzionePag.190

Grafico n° 3: Riproduzione grafica del processo progettuale e realizzativo.....Pag.198

INDICE ALLEGATI

Allegato n° 1: Bando di autocostruzione Regione Marche.....	Pag.240
Allegato n° 2: Bando di autocostruzione Regione Toscana	Pag.268
Allegato n° 3: Bando di autorecupero Regione Emilia Romagna.....	Pag.278

ABSTRACT

Obiettivo della tesi è quello di dimostrare come l'autocostruzione sia uno strumento attuabile in risposta alla crescente domanda abitativa.

Il principale problema emerso è che il modello abitativo oggi non è in grado di dare delle risposte adeguate alle domande che gli abitanti rivolgono alla propria casa.

A fronte della crisi economica il potere d'acquisto della popolazione si è ridotto; il risultato è che la domanda di casa trova limitazioni di risposta nell'aumento dei fenomeni di esclusione abitativa e di disagio abitativo; inoltre la molteplicità di esigenze che gli abitanti rivolgono alla propria casa trova difficoltà di risposta a causa dei caratteri di passività ed individualizzazione del modello abitativo odierno.

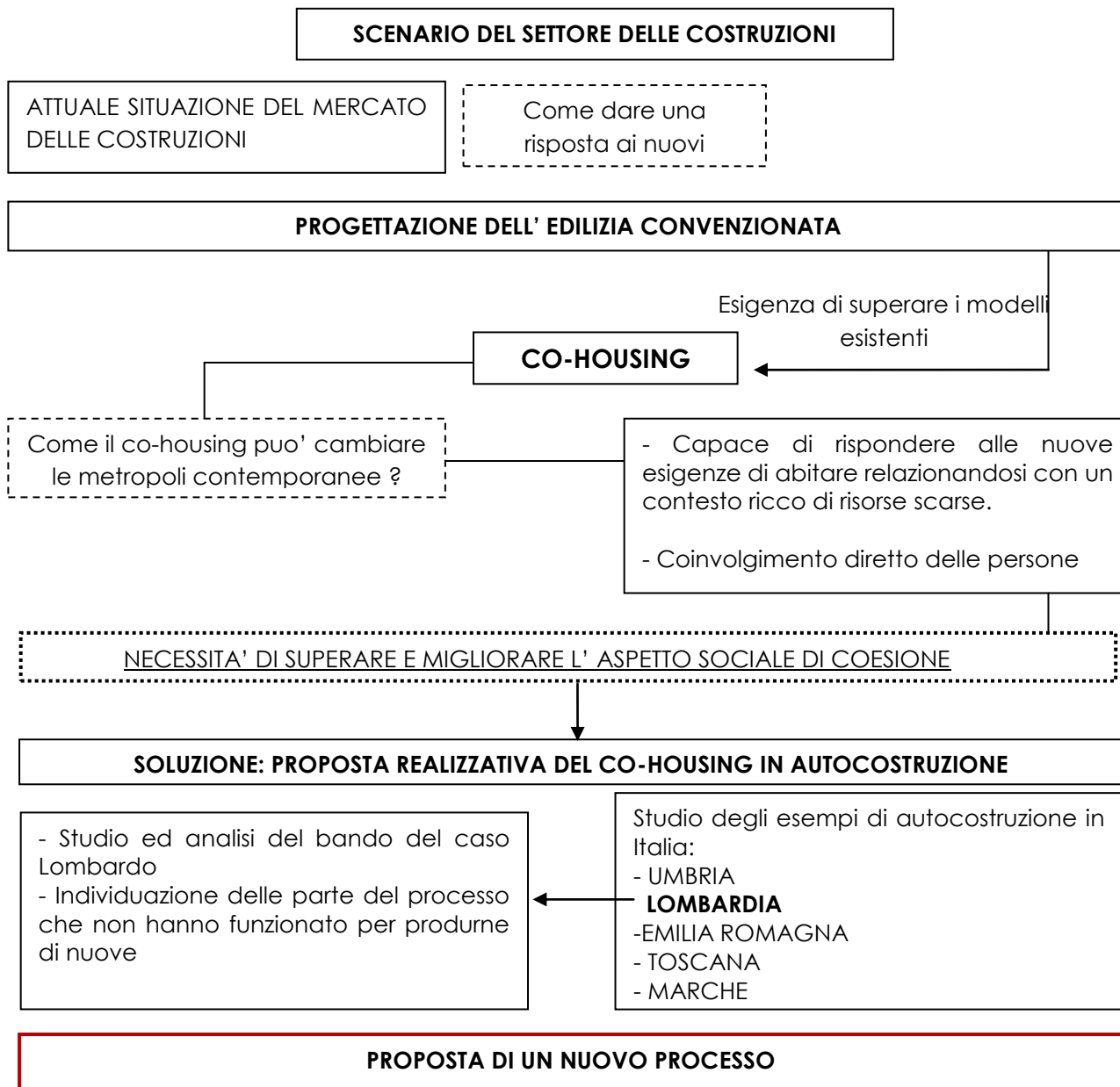
L'obiettivo è quello di mostrare se, in che modo, e grazie a quali elementi la politica abitativa dell'autocostruzione in cohousing, dove gli abitanti costruiscono in prima persona le proprie case, possa essere considerata una soluzione efficace alla domanda di casa.

Verrà identificato il cohousing come quell' approccio in grado di offrire un' efficiente risposta alle domande di un' abitare relazionato invece che individualizzato, verranno indagate le pratiche di autocostruzione relazionate al cohousing, evidenziati i vantaggi che porta e offrendo un efficiente metodo di risposta alla domanda di casa anche dal punto di vista economico.

Si porrà l' attenzione sull' analisi dei bandi pubblici dei casi italiani in quanto di beneficio per un maggior numero di persone.

Il lavoro parte dallo studio dei bandi pubblici, l' identificazione dei punti che non hanno funzionato, la ricerca di una soluzione per questi ultimi fino alla realizzazione di una nuova proposta di processo di autocostruzione in cohousing in cui interverranno molteplici attori ognuno dei quali avrà una particolare responsabilità, ma che relazionandosi e collaborando tra loro, saranno in grado di sostenere e rendere possibile la soluzione proposta anche grazie alla valorizzazione e alla promozione delle capacità pratiche e relazionali degli abitanti: si tratta di un' innovativa politica di Social Housing che, proprio grazie all'attivazione di tali capacità, è in grado di "superare se stessa".

DIAGRAMMA A BLOCCHI



PARTE 1:

***IL CO-HOUSING COME RISPOSTA AL FABBISOGNO
ABITATIVO INSERITO NELLO SCENARIO ATTUALE***

DIAGRAMMA A BLOCCHI_Parte 1

SCENARIO DEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI

ATTUALE SITUAZIONE DEL
MERCATO DELLE COSTRUZIONI

Tra il 2006 e il 2011 il mercato immobiliare dei capoluoghi perde il 24,5%

Come dare una risposta ai
nuovi bisogni?

**IL PIL NAZIONALE è sceso nel
2012 tra il -1,5% e il -1,9%,**

*Comprendere che
accadrà in futuro e
cercare di capire
come intervenire*

SVILUPPARE POLITICHE
ABITATIVE anche sul
versante dell'offerta tali da
incidere il più a monte
possibile nella catena di
formazione del prezzo.

"DOMANDA DI CASA"

Interessante approfondire la ricerca attorno al **campo della progettazione dell'edilizia
convenzionata**

ESIGENZA DI NUOVI
MODELLI ABITATIVI A
FRONTE DELLA CRISI:
IL CO-HOUSING

**PROPOSTA REALIZZATIVA DEL
CO-HOUSING IN AUTOCOSTRUZIONE**

- maggiore economicità
- alto grado di socialità e partecipazione.

1.1 LO SCENARIO

Nelle nazioni occidentali la situazione abitativa sta riscontrando una serie di cambiamenti¹. Sono riscontrabili grandi mutamenti del tessuto sociale ed economico che determinano nuove necessità ed esigenze abitative. Dal punto di vista sociale è riscontrabile un diffuso invecchiamento della popolazione che determina una nuova importanza per la terza età che diviene una fase centrale della vita. Allo stesso tempo un altro grande fenomeno da tener presente è rappresentato dalle nuove classi di abitanti che popolano le città, il numero degli immigrati è un fenomeno da non trascurare e da studiare per favorirne l'integrazione. Allo stesso modo il numero di giovani che si spostano dalla residenza familiare per questioni di istruzione, studenti fuorisede, e per la ricerca di un lavoro rappresentano particolari classi sociali con basso potere economico da non trascurare.

È uno stato di fatto dal quale non si può prescindere e con cui tutte le società occidentali devono fare quotidianamente i conti, mettendo in campo politiche sociali capaci di comprendere e soddisfare i bisogni propri di queste realtà sociali.

La situazione è complessa, ma di certo qualche soluzione valida per affrontarla c'è. Una proposta è il co-housing, un fenomeno in netto aumento, coinquilini over 60, anziani soli, che non possono contare sull'assistenza dei figli e con una pensione ridotta, studenti, giovani coppie, extracomunitari,..., uniscono le forze, dividono le spese e si fanno compagnia. È una forma di convivenza nuova, più economica e di certo più funzionale se si pensa che i soggetti coinvolti oltre a coabitare, possono mettere a disposizione

¹ <http://www.aclipuntofamiglia.it>

² www.bancaditalia.it - Occasional papers numero 9: questioni di economia e finanza , Giovanni D'Alessio e Romina Gambacorta, Titolo: "L'accesso all'abitazione di residenza in Italia", Luglio 2007

vicendevolmente ed in forma gratuita le loro competenze, generando così forme di mutuo aiuto come in una specie di Banca del tempo.

Il fenomeno si è maggiormente diffuso negli Usa, l'Italia fatica ad abbracciare questo stile di vita, ma negli ultimi anni anche qui qualcosa si è mosso con la nascita della società di servizi "Co-housing" e con l'incentivazione di esperienze parallele: ad esempio la convivenza tra anziani e studenti universitari fuori sede, un progetto importante che, agevolando i giovani nella ricerca di un'abitazione a basso costo, vuole anche essere un'occasione per integrare contemporaneamente i redditi degli anziani e il rapporto tra le generazioni.

In definitiva si può dire che il Co-housing è un fenomeno che può davvero rivoluzionare lo stile di vita di moltissime persone, rendendole protagoniste del loro destino, senza dover attendere il beneplacito della famiglia o l'aiuto delle istituzioni; è una piccola rivoluzione culturale, in cui il rimettersi in gioco tramite la convivenza dà la possibilità di vivere in autonomia, con una ritrovata libertà e voglia di vivere.

1.2 DOMANDA E OFFERTA ABITATIVA NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI

In Italia ci sono molte famiglie che non hanno potuto o voluto passare dalla condizione di inquilino a quella di proprietario.

La scelta dell'acquisto di casa induce, infatti, a pesanti e prolungati sacrifici e indirizza il risparmio in un'unica direzione condizionando in modo evidente le condizioni di vita. Inoltre, a fronte del marcato aumento dei valori immobiliari del decennio passato, la significativa riduzione (e la prospettiva stabilizzazione) dei tassi d'interesse nonché la maggiore disponibilità delle banche a concedere mutui con *spread* più contenuti rispetto a un recente passato e su orizzonti temporali decisamente più lunghi, sono suscettibili di determinare una rilevante compensazione rispetto all'esuberanza immobiliare soltanto per l'accesso alla casa in proprietà. Per quanto riguarda l'accesso all'abitazione in affitto non è altrettanto possibile affermare lo stesso dal momento che le positive dinamiche del mercato del credito non intrattengono particolari rapporti con il mercato della locazione. Per quest'ultimo, quindi, gli aspetti finanziari non possono essere citati come fattore in grado di ammortizzare la superiore dinamica degli affitti rispetto al reddito delle famiglie. La Banca d'Italia rileva la particolare criticità del segmento dell'affitto rispetto alle dinamiche della casa di proprietà: *l'andamento degli affitti effettivi ha seguito (...) un rialzo superiore a quello dei prezzi di acquisto delle abitazioni.*

Tra il 1977 e il 2004, sono cresciuti del 158,1% contro il 115,4% dei corrispondenti valori delle case; l'aggravio è stato particolarmente marcato per le grandi città. Inoltre, la dinamica degli affitti è superiore anche a quella del reddito; il rapporto tra affitto e reddito familiare passa complessivamente dal 10,1 al 17,9%. L'aggravio risulta tuttavia assai più consistente

per gli affittuari quando considerato in proporzione alle entrate della famiglia; per questi soggetti si registra più che un raddoppio del rapporto affitto su reddito, che passa dall'8,3 al 18,9%. Ciò è attribuibile a due distinti fattori; da un lato (...) la popolazione in affitto si è andata caratterizzando negli anni con una quota crescente di famiglie con redditi bassi. Inoltre gli affitti hanno subito aumenti consistenti, per effetto del progressivo allontanamento dal regime vincolistico dell'equo canone che contribuiva a tenere bassi i canoni di locazione.²

Ma le motivazioni che suggeriscono la centralità dell'affitto non sono solo di natura economica.

Le analisi economiche convergono nell'affermare come i prossimi anni vedranno il progressivo espandersi della mobilità sul mercato del lavoro: rapporti più brevi, lavori con contenuti diversi, alternarsi di lavoro e formazione. Questa situazione potrebbe associarsi a una richiesta di mobilità territoriale, caratterizzata da permanenze più o meno brevi in uno stesso luogo, senza per questo comportare un definitivo abbandono di una residenza principale collocata altrove. E' questo un fenomeno che si verifica già per gli studenti universitari o per certe fasce di lavoratori che stazionano temporaneamente nelle aree urbane, per poi ricongiungersi periodicamente alla famiglia nel luogo tradizionale di residenza.

L'insieme di questi fenomeni, destinati a crescere anche quantitativamente nel tempo, mettono radicalmente in discussione l'idea che una diffusione ulteriore della proprietà immobiliare delle famiglie, oltre il livello elevatissimo già raggiunto (il 70%), renda

² www.bancaditalia.it - Occasional papers numero 9: questioni di economia e finanza , Giovanni D'Alessio e Romina Gambacorta, Titolo: "L'accesso all'abitazione di residenza in Italia", Luglio 2007

marginale il problema della locazione e possa rendere non più necessario un intervento pubblico.

1.2.1 COME DARE UNA RISPOSTA AI NUOVI BISOGNI

Rispetto ai limiti della finanza pubblica, la via d'intervento rappresentata dai sostegni finanziari alla domanda, nei termini per così dire "classici" dei contributi per l'affitto o dei dibattuti fondi di garanzia pubblici sui mutui ipotecari, è certamente utile ma non è sufficiente.

Il rischio è quello di rincorrere il mercato e assecondarne la crescita dei prezzi mentre per **dare una risposta ai nuovi bisogni, occorre sviluppare politiche abitative anche sul versante dell'offerta tali da incidere il più a monte possibile nella catena di formazione del prezzo.**

In questo senso il ritorno d'interesse della questione abitativa nel governo del territorio è un punto essenziale.

Una più forte responsabilizzazione dei Comuni nel campo abitativo è suscettibile di tradursi, prima di tutto, in un superiore impegno a utilizzare gli strumenti urbanistici e l'insieme delle leve di cui dispone il settore del governo del territorio, per favorire processi d'investimento pubblico e privato sugli obiettivi di politica abitativa e per costruire le condizioni per un equilibrio gestionale e una valorizzazione anche economica del patrimonio abitativo destinato all'edilizia residenziali sociale.

Le nuove politiche abitative dovranno essere quindi capaci di intercettare quote aggiuntive d'investimenti, sia attraverso una superiore capacità d'innovazione sul piano

finanziario (fondi di garanzia, fondi immobiliari chiusi, ecc.) sia soprattutto allargando l'arena degli attori. Dalle cooperative edilizie e di servizi, dalle Fondazioni bancarie agli Istituti di Credito e alle assicurazioni, fino alle imprese private e agli investitori istituzionali ovvero l'insieme degli attori che comunemente operano nel campo delle trasformazioni urbane.

In generale, si tratta di determinare le condizioni affinché si possa produrre uno sforzo convergente di tutti gli attori, sotto la regia del governo regionale e degli enti locali, attivando risorse pubbliche e private.

Particolarmente importante, almeno in prospettiva, sarà proprio l'apporto degli investitori istituzionali. In questo senso, è opportuno rilevare che, sulla base dell'ultima rilevazione censuaria³, le abitazioni di proprietà di persone giuridiche che vengono concesse in affitto sono risultate di molto inferiori rispetto allo stock in locazione disponibile. In questo mercato operano quasi esclusivamente le singole famiglie, giacché gli investitori istituzionali, da tempo, hanno dismesso l'investimento stabile in abitazioni da dare in locazione. Gli operatori professionali intervengono quasi esclusivamente come acquirenti di interi edifici adibiti ad abitazione che vengono "frazionati", per vendere gli alloggi agli occupanti.

Gli antichi investitori istituzionali, cioè assicurazioni, fondi pensione, enti previdenziali, banche, ecc. hanno, nel corso dell'ultimo decennio, accelerato un processo di disinvestimento dal settore abitativo per concentrarsi su investimenti in immobili commerciali ovvero destinati allo svolgimento delle attività economiche.

³ www.cresme.it, Rielaborazione dei dati dell' annuario del Cresme, Titolo: Congiuntura e Previsioni, anno 2012

I nuovi investitori stabili, principalmente i Fondi immobiliari infatti, non investono attualmente in edifici destinati ad abitazioni.

Poter “ricreare” le condizioni per un consistente flusso di investimenti privati verso la casa in locazione (e non costruita per essere rivenduta previo frazionamento) può essere la strada per allargare l'offerta di alloggi in locazione, affiancando quella attuale, costituita dall'offerta formulata dalle famiglie che investono direttamente e da quella pubblica, con quella dei nuovi investitori istituzionali.

Interventi pubblici di edilizia convenzionata come Social Housing, Co-housing ed Autocostruzione, quest' ultima supportata da fondi regionali o comunali, potrebbero rappresentare strumenti che potrebbero aiutare a ridare potere d'acquisto alle fasce economiche attualmente tagliate fuori dalla possibilità d'acquisto di casa.

1.3 CONGIUNTURA E PREVISIONI DEL MERCATO DEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI

Il Rapporto CRESME⁴ mette a disposizione degli operatori una visione di insieme del mercato mondiale, di quello europeo e una approfondita descrizione del mercato italiano delle costruzioni.

I principali sintomi negativi dello scenario mondiale economico del 2011 e 2013 sono stati la crescita mondiale in fase di rallentamento e la ripresa a rischio nei paesi industrializzati.

Gli investimenti in costruzioni nel mondo per macro-area vedono un netto vantaggio dell'Asia sull'Europa la quale vede un mercato che vale 1.500 miliardi nel 2011, il 10% del PIL europeo.

Lo scenario italiano vede un futuro poco chiaro, le costruzioni nel 2011 hanno visto una crescita della riqualificazione, un nuovo crollo della nuova costruzione tradizionale; gli investimenti in impianti per le Fonti Energetiche Rinnovabili 'superano' nel 2011 gli investimenti della nuova edilizia residenziale e certificano la riconfigurazione del settore.

L'analisi dei bilanci delle imprese di costruzioni, delle società di ingegneria, delle industrie produttrici di materiali, impianti, macchine e dei distributori produce dei risultati pesanti, nonostante il rimbalzo del 2010 rispetto al crollo del fatturato del 2009, soprattutto per quanto riguarda le piccole imprese attraverso una forte polarizzazione penalizza le piccole imprese e determina una forte selezione anche tra le grandi imprese. Nel 2010 le grandi imprese sono riuscite a tenere stabile il proprio fatturato mentre le imprese medio-piccole tradizionali hanno subito ancora forti conseguenze di crisi.

⁴ CRESME: Centro Ricerche Economiche Sociali e di Mercato per l' Edilizia.

Il 2010 ha visto un boom nel settore dell'energy technology, trainata dal settore fotovoltaico, mentre i settori riguardanti le finiture riescono a mantenere il loro fatturato in parità grazie alla riqualificazione. È invece profonda crisi per i settori delle strutture e delle opere murarie.

Il quadro sintetico di questi dati evidenzia lo spostamento verso la riqualificazione a scapito della nuova realizzazione tradizionale. Come conseguenza di questo fattore si ha un forte incremento del settore elettrico, soprattutto per l'ammodernamento delle opere esistenti, a fronte di una situazione di crisi profonda per l'edilizia tradizionale, soltanto settori minori come quelli riguardanti le finiture o l'impiantistica riescono a tenere grazie alla riqualificazione.

Le previsioni del CRESME hanno visto il 2012 come l'anno che ha rappresentato il sesto anno di flessione dal 2007 del mercato delle costruzioni tradizionali, inoltre la previsione è in continua decrescenza.

Tra il 2013-2015, se l'economia non tracolla, incidono, oltre ad un livello di produzione raggiunto bassissimo, alcuni programmi di spesa non di secondo piano, tra i quali l'Expo2015, l'avvio di grandi opere autostradali in PPP, e l'attesa ripresa del settore non residenziale, l'entrata in produzione, almeno in alcune regioni di una quota delle domande di ampliamento legate al piano casa², l'avvio nel periodo dei programmi di Social Housing.⁵

Il segnale positivo venuto dalla riqualificazione residenziale si conferma nel 2013, ma con valori più contenuti di quanto avvenuto nel 2010 e nel 2011.

⁵ Rielaborazioni delle principali ricerche del 2012-2013 "Congiuntura e Previsione" del Cresme

TABELLA N°1 : INVESTIMENTI NELLE COSTRUZIONI IN ITALIA

Variazioni % anno precedente – calcolate su valori costanti 1995

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EDILIZIA RESIDENZIALE	4,2	-1,2	-5,1	-10,9	-5,0	-1,8	-0,9
Nuova edilizia	5,3	-3,1	-8,3	-21,8	-15,9	-7,1	-3,5
Rinnovo	3,0	0,8	-2,0	-0,5	3,0	1,5	0,6
EDILIZIA NON RESIDENZIALE PVT	-1,5	0,0	-2,4	-10,2	-8,9	-2,5	-1,1
Nuova edilizia	-3,8	-1,2	-2,8	-12,1	-14,5	-6,2	-3,5
Rinnovo	1,2	1,4	-2,0	-8,0	-3,0	1,0	1,0
OPERE PUBBLICHE	-2,0	0,4	-5,7	-5,5	-12,3	-7,9	-5,1
Edilizia non residenziale	-4,1	-0,6	-4,7	-3,3	-11,8	-6,5	-12,5
Genio civile	-1,3	0,7	-6,1	-6,3	-12,4	-8,5	-2,3
TOTALE INVESTIMENTI	1,1	-0,5	-4,7	-9,3	-7,9	-3,5	-2,0

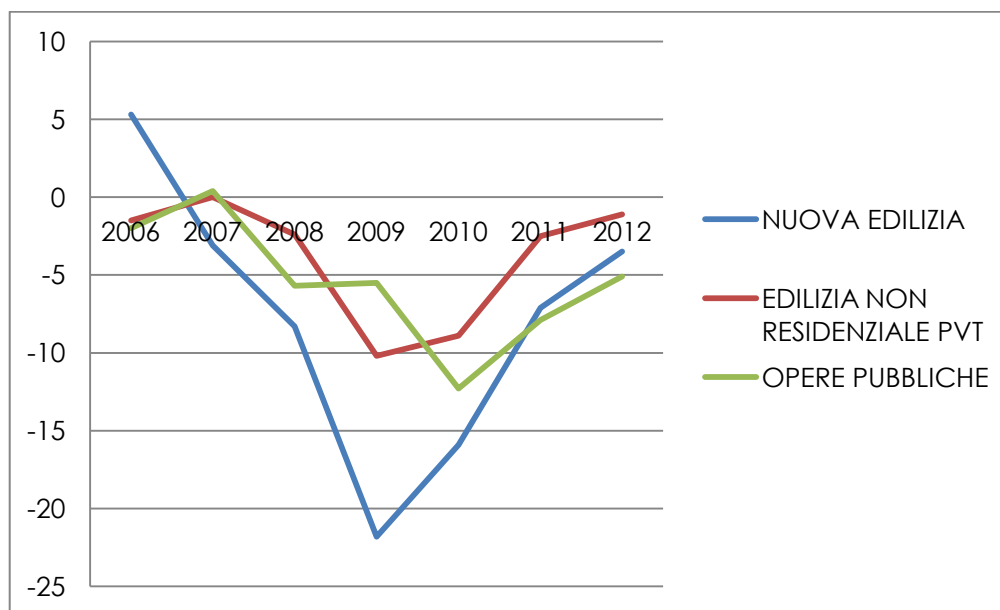
*Fonte CRESME/SI
Dati del 2011 in previsione al 2012*

D'altro lato colpisce la violenza della crisi nei settori tradizionali. Qui restano, e si aggravano, tutti i problemi di una economia che vede franare drammaticamente uno dei suoi settori più importanti. Che vede una domanda abitativa crescere, soprattutto nelle fasce più deboli e grigie, che si confronta con una politica creditizia costretta ad eccessi di selezione, e che ha problemi di reddito e di capacità di accesso e che quindi non si traduce in mercato. La produzione di nuova edilizia residenziale continua a

scendere e così accade per quella non residenziale. E' un settore delle costruzioni che vede un comparto delle opere pubbliche in profonda caduta, con il crollo della sola esecuzione e delle piccole opere, e con la tenuta di alcuni grandi programmi infrastrutturali e la crescita del PPP e del FM. Il quadro delle costruzioni che emerge da questo rapporto è un quadro fatto di energy technology che 'decolla', recupero e riqualificazione che tengono e una nuova costruzione che crolla.

Le stime per il 2011 erano all'insegna di una stagnazione del mercato (0,2% gli investimenti e 0,3% il valore della produzione). Si arresta infatti il calo dei nuovi investimenti abitativi e prosegue la crescita del rinnovo, a determinare un tasso positivo dell'1,3% per tutto il mercato residenziale.

GRAFICO N°1 : INVESTIMENTI NELLE COSTRUZIONI IN ITALIA



Ripercorrendo brevemente la dinamica degli ultimi 5 anni, si è osservato come il primo mercato in difficoltà sia stato quello non residenziale, sia edilizio che infrastrutturale, a determinare la prima battuta di arresto per tutte le costruzioni in regione già nel 2006 (-7,9%). Nel 2007, al pari di quanto avviene a livello nazionale, si aggiunge la prima frenata del boom immobiliare (-2,2% le nuove abitazioni in regione, e -3% in Italia). Nel 2008 si parla di primo crollo in regione di quello che, come in tutto il paese, era stato il motore del mercato (-19% in Sardegna, -8,3% in Italia), ma la fase più acuta della crisi è rappresentata dal biennio 2009-2010, quando le quantità investite per realizzare nuove abitazioni hanno perso un terzo del mercato (stesso calo a livello Italia).

Nello stesso biennio si fanno sentire forti gli effetti della crisi economica su tutto il comparto non residenziale privato, in particolare quello di nuova produzione: -48% rispetto al 2008. Un mercato che aveva già smesso di crescere dalla seconda metà degli anni 2000, e che negli ultimi anni raggiunge livelli da minimo storico, pari a circa un terzo rispetto alle quantità investite alla fine degli anni '90. A questo si aggiunge la crisi delle nuove opere pubbliche fino al 2009, quando hanno perso il 6,4% delle risorse investite, dopo tre anni di continui e forti cali.

Per quanto riguarda il rinnovo, che aveva registrato un biennio di sensibile calo (2005-2006, -12%) in piena fase di espansione del nuovo, nei due anni successivi rimane sostanzialmente stabile, quando il nuovo è già entrato in crisi. Dal 2009 la recessione colpisce anche gli interventi sul patrimonio esistente, soprattutto quelli non residenziali, che mostrano maggiori difficoltà di ripresa.

La regione Lombardia si è collocata tra i territori più dinamici e propulsivi, come testimonia un tasso di crescita della popolazione simile a quello delle aree più forti ed attrattive del Paese.

Lo scenario previsionale della domanda abitativa primaria per il prossimo decennio rimarrà sostanzialmente sugli stessi livelli dei primi anni Duemila, ma considerando la crescente difficoltà di inserimento lavorativo dei giovani è possibile immaginare un significativo aumento della domanda potenziale insoddisfatta.

L'economia del territorio e il settore delle costruzioni, per il quale si è già osservato un forte calo della produzione nel 2010 e 2011, ne risulterebbero pertanto penalizzate. **In questo scenario a sostenere il mercato lombardo delle costruzioni sarà sempre più la riqualificazione, che dovrebbe continuare ad essere sostenuta, paradossalmente, dalla difficile situazione economica che porta le famiglie, che potrebbero farlo, a non cercare un nuovo alloggio in una situazione di grande incertezza, e a destinare una parte minore delle risorse che avrebbero investito nel nuovo, alla ristrutturazione dell'alloggio abitato.**

1.3.1 IL CASO DELLA LOMBARDIA

La nuova crisi finanziaria, aggravatasi a partire dal giugno 2012, e la recessione che ha colpito e continua a colpire l'economia italiana, incide sullo scenario del mercato immobiliare della Lombardia. Nel comparto residenziale, dopo il "rimbalzo" del 2010, nel 2011 le compravendite sono tornate ad avere il segno negativo.

Ma la caduta è ancora contenuta: -2,7% sul 2010 per il territorio regionale, con i comuni capoluogo che registrano un incremento dell'1% e quelli non capoluogo che flettono del 3,9%. Emerge un diverso comportamento territoriale, frutto della selezione prodotta dalla crisi. Anche nel 2010 i comuni capoluogo hanno registrato un incremento delle compravendite (+ 4,7%), mentre gli altri comuni si stabilizzavano su un -0,6%. Tra 2011 e 2006 le compravendite in regione sono diminuite del 35,2%, ma la flessione è stata del 38,1% nei comuni non capoluogo e del 24,5% in quelli capoluogo.

TABELLA N°2 : COMPRAVENDITE DI ABITAZIONI IN LOMBARDIA 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIAZIONI %
CAPOLUOGHI	39.566	35.805	30.870	28.234	29.547	29.856	-9.710
VARIAZIONI %	-0.6	-9.5	-13.8	-8.5	4.7	1.0	-24.5
ALTRI COMUNI	144.052	134.003	110.688	93.410	92.841	89.202	-54.850
VARIAZIONI %	3.4	-7.0	-17.4	-15.6	-0.6	-3.9	-38.1
LOMBARDIA	183.619	169.809	141.558	121.644	122.388	119.058	-64.561
VARIAZIONI %	2.5	-7.5	-16.6	-14.1	0.6	-2.7	-35.2

*Fonte: elaborazioni CRESME su dati OMI⁶ - Agenzia del territorio
Dati del 2011 in previsione al 2012*

Secondo la stessa fonte OMI, i prezzi delle abitazioni si sarebbero mantenuti stabili nonostante un ridimensionamento significativo delle compravendite. La flessione del valore secondo questa fonte ufficiale è contenuta, mentre altri osservatori descrivono una flessione dei prezzi più significativa: tra il -15 e il -20%, in valori deflazionati, rispetto ai picchi toccati nel 2007, e con profonde differenze tra prodotto di qualità e prodotto economico. In questo scenario la variabile localizzazione nelle scelte di acquisto e nel mantenimento del valore dell'abitazione assume ancor più importanza del passato. La contrazione del

⁶ OMI: Osservatorio del Mercato Immobiliare

valore del mercato immobiliare sarebbe significativa, ma caratterizzata da profonde differenze territoriali e tipologiche indotte dalla selezione che la crisi introduce sui comportamenti degli attori della domanda.

Nel 2010 le compravendite di abitazioni nei capoluoghi di provincia sono cresciute del 4,7% e nel 2011 dell'1,0%. Negli altri comuni le compravendite sono diminuite dello 0,6% nel 2010 e del 3,9% nel 2011. Nel complesso tra 2011 e 2006 il mercato immobiliare dei capoluoghi ha perso il 24,5%, quello dei comuni non capoluogo il 38,1%.

GRAFICO N°2 : COMPRAVENDITE DI ABITAZIONI IN LOMBARDIA 2006-2011

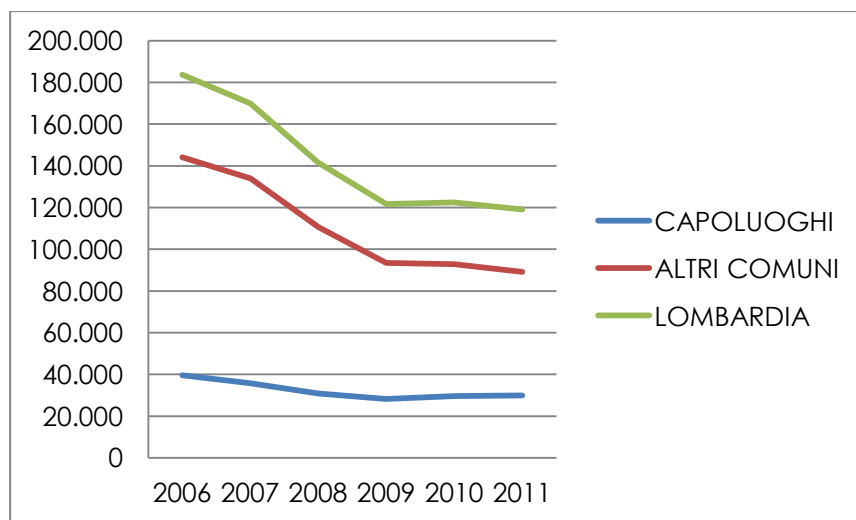


TABELLA N°3 : COMPRAVENDITE DI ABITAZIONI NELLE PROVINCE DELLA LOMBARDIA

Variazioni percentuali

	CAPOLUOGHI			ALTRI COMUNI			PROVINCIE		
	2010/ 2009	2011/ 2010	2011/ 2006	2010/ 2009	2011/ 2009	2011/ 2006	2010/ 2009	2011/ 2009	2011/ 2006
VARESE	-3,7	5,4	-31,7	2,9	-7,2	-38,5	2,4	-6,2	-37,9
COMO	-1,6	2,8	-32,8	-3,0	-1,1	-39,3	-2,8	-0,5	-38,4
SONDRIO	29,2	1,5	-21,7	4,1	2,8	-25,2	6,5	2,7	-24,8
MILANO	6,7	1,8	-23,7	1,7	-1,6	-34,1	3,9	-0,1	-29,7
BERGAMO	-8,9	4,8	-29,4	-5,5	-4,4	-41,2	-5,8	-3,4	-40,00
BRESCIA	6,8	-10,1	-26,1	0,2	-5,2	-39,0	1,2	-6,0	-37,4
PAVIA	-9,3	10,1	10,3	-5,0	-5,0	-41,6	-5,6	-2,9	-36,9
CREMONA	4,4	3,5	-26,00	-0,9	-7,4	-44,6	0,2	-4,9	-40,9
MANTOVA	41,4	-13,9	-38,7	4,0	-8,5	-42,6	9,1	-9,5	-41,9
LECCO	-0,2	-5,5	-32,5	-1,4	-7,3	-35,9	-1,3	-7,1	-35,5
LODI	-8,3	-0,2	-31,3	-0,8	-9,0	-51,5	-2,2	-7,4	-48,7
MONZA BRIANZA	0,4	4,5	-20,7	-2,1	-1,1	-33,6	-1,8	-0,4	-32,1
LOMBARDIA	4,7	1,0	-24,5	-0,6	-3,9	-38,1	0,6	-2,7	-35,2

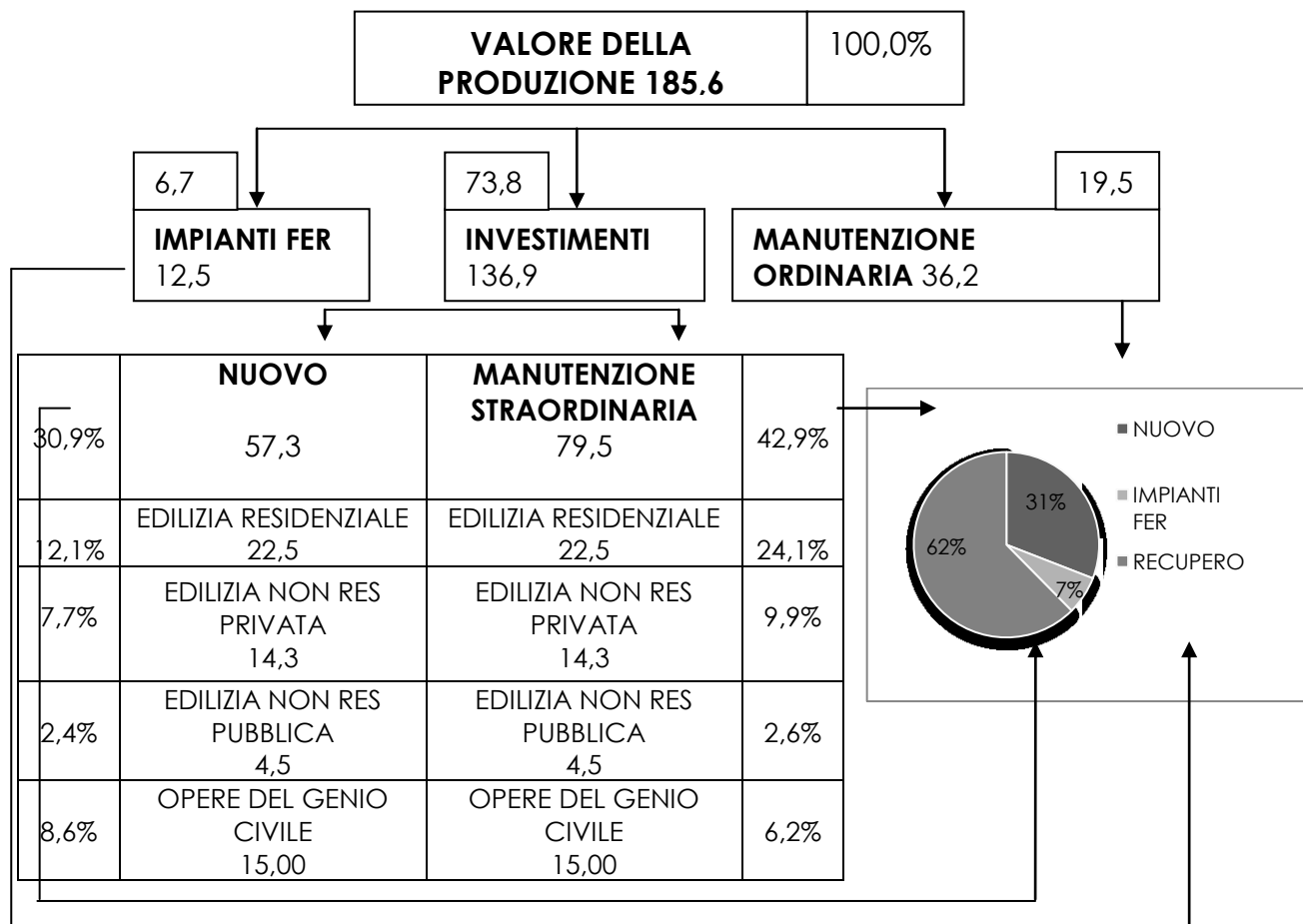
Fonte: elaborazione CRESME su dati OMI – Agenzia del territorio
Dati del 2011 in previsione al 2012

Il nodo vero, però, non è tanto comprendere cosa è già successo, ma quello che accadrà in futuro e cercare di capire come intervenire.

La nuova crisi finanziaria e la recessione incidono pesantemente sulle condizioni di contesto: toccano la capacità di reddito, la capacità di risparmio, le basi della fiducia, le condizioni di accesso al credito.

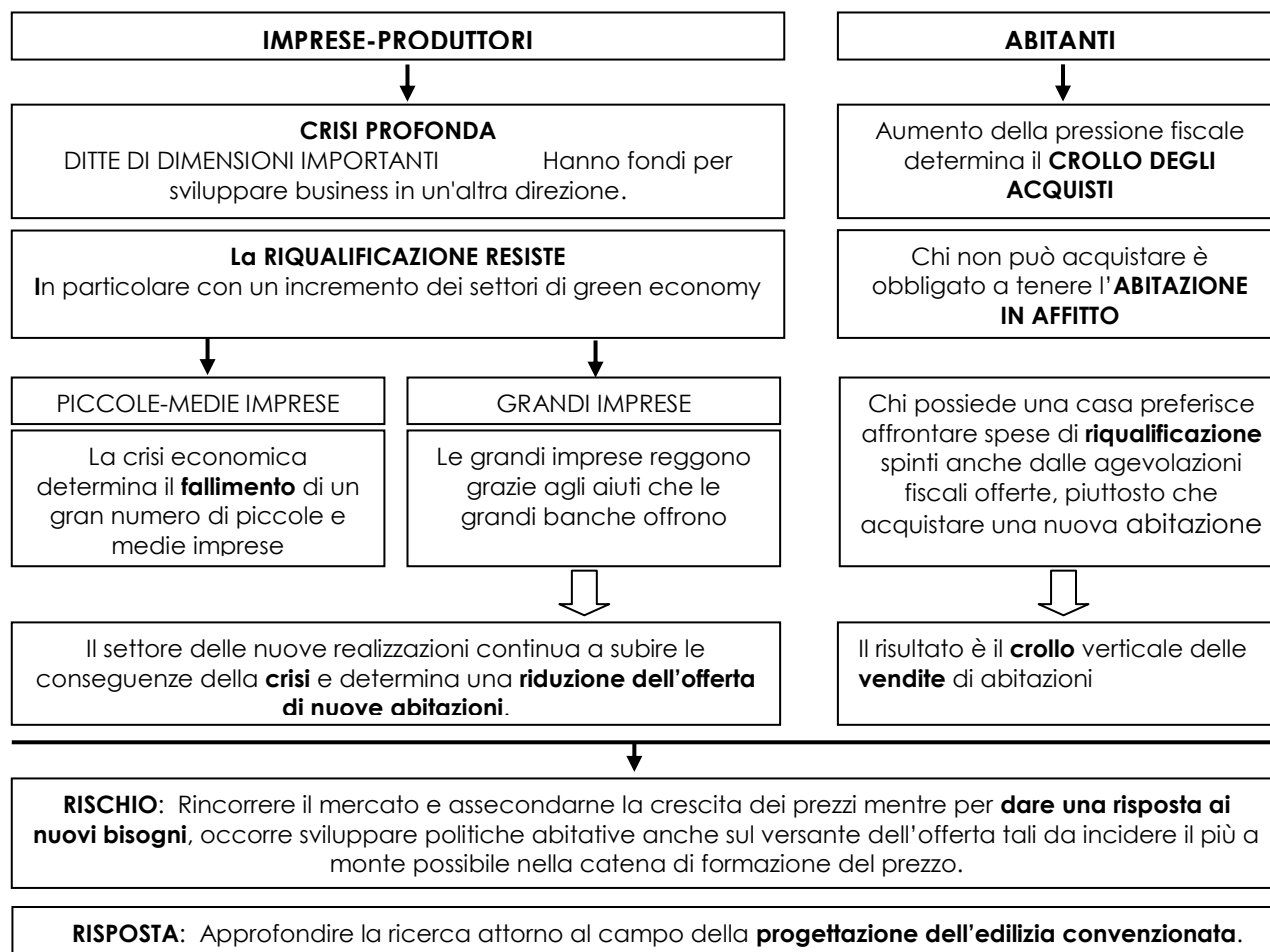
Il PIL nazionale è sceso nel 2012 tra il -1,5% e il -1,9%, a seconda delle diverse stime. Dopo la forte recessione del biennio 2008-2009, e la parziale ripresa del 2010-2011, con il 2012 si è entrati in una crisi in grado di 'minare' alcuni pilastri del modello economico italiano.

DIAGRAMMA N° 1: IL VALORE DELLA PRODUZIONE 2011-2012



Fonte: CRESME/SI

DIAGRAMMA N°2: RIASSUNTO DELLO SCENARIO ECONOMICO



1.4 INADEGUATEZZA DEL MODELLO ABITATIVO ATTUALE

Per poter costruire un discorso intorno alle politiche abitative che prenda in considerazione le direzioni del cambiamento attuale, le ragioni che lo rendono necessario e quelle che ne ostacolano lo sviluppo, è necessario riflettere innanzitutto sulle domande che gli stessi abitanti pongono circa il proprio abitare.

È necessario “spostare” l’attenzione dalle politiche alle pratiche abitative attuate dagli stessi abitanti, al loro senso e al loro significato, ai bisogni che esse sottendono; occorre cioè interrogarsi sulle “domande” che essi si pongono, le necessità e le volontà che essi hanno.

Una prima, fondamentale domanda è quella di avere accesso al “bene” casa, fisico e concreto; si tratta cioè della “domanda di casa”, che non vi sia esclusione abitativa e che essa sia anche adeguata in termini fisico-strutturali e di accessibilità/sostenibilità economica senza accennare a forme di disagio abitativo. La domanda di casa, è uno dei bisogni fondamentali dell’uomo, un elemento irrinunciabile per il benessere della persona e della famiglia, tanto da poter essere definito un diritto⁷.

⁷ Tale diritto viene sancito ufficialmente a livello internazionale dalla Dichiarazione Universale dei Diritti dell’Uomo (1948; art. 25 c. 1), dal Patto Internazionale sui diritti economici, sociali e culturali (1976; art. 11 c.1) e dalla Convenzione internazionale sull’eliminazione di ogni forma di discriminazione razziale (1965; art. 5). All’interno del Diritto Internazionale Europeo invece, la Corte europea dei Diritti dell’Uomo ha avuto occasione di pronunciarsi in alcune occasioni sul tema del diritto alla casa (Biagi, Pennicino, Ragone, Sau, 2010), mentre La Carta Sociale Europea (1999; art.31) stabilisce la necessità di garantire l’effettivo esercizio del “diritto di abitazione”. All’interno del diritto comunitario, vi è poi un riconoscimento formale del diritto alla casa nella Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea (art. 34, c.3), anche se non vi è una particolare attuazione operativa da parte della Commissione europea. (Biagi, Pennicino, Ragone, Sau, 2010).

All’interno della Costituzione italiana, invece, la questione del diritto alla casa non viene considerata esplicitamente; l’abitazione viene menzionata nell’art. 47 (c. 2) come corollario all’art. 42, che stabilisce una preferenza verso l’acquisto della casa come luogo di abitazione. Con il passaggio definitivo delle competenze in materia di politiche abitative dallo Stato alle Regioni (DL 112/1998), il riconoscimento formale del diritto alla casa deve essere ricercato all’interno dei singoli Statuti regionali: alcune Regioni affermano tale diritto e ne definiscono gli obiettivi, altre – pur affermando il diritto – non

Si è molto lontani dal raggiungimento di tali obiettivi, e, anzi, ci si allontana sempre di più. Le ragioni di tale crescente inadeguatezza devono essere ricercate all'interno della "nuova questione abitativa", determinata sia dai cambiamenti sul lato dell'offerta di case che dai cambiamenti sul lato della domanda di case⁸.

A causa dell'incontro "scontro" tra un'offerta di case sempre più limitata e costosa⁹ e una domanda sempre più ampia e vulnerabile¹⁰, si diffondono infatti situazioni di "deprivazione abitativa"¹¹.

Da un lato, tali condizioni sono caratterizzate da disagio abitativo, in cui la casa è per vari motivi inadeguata alle esigenze della persona o della famiglia: se è vero infatti che diminuiscono le condizioni di affollamento e inidoneità, legate alla valutazione di standard meramente fisico strutturali, allo stesso tempo però aumentano le condizioni di scarsa accessibilità, elevata onerosità, e insicurezza di godimento della casa nel tempo.

Dall'altro lato, le condizioni di deprivazione sono caratterizzate anche da una vera e propria esclusione, caso in cui persone e famiglie non riescono ad avere accesso alla

affrontano la questione degli obiettivi; altre ancora, non fanno affatto riferimento al diritto alla casa o, anche, eliminano i riferimenti enunciati negli Statuti precedenti.

⁸ (Hallet 1993, cit. in Palvarini: *La deprivazione abitativa a Milano tra vecchi e nuovi bisogni*, 2009)

⁹ Diversi fattori concorrono a rendere tale l'offerta di case: la crescita della proprietà e la speculare diminuzione della locazione (Istat, Censimenti; Banca d'Italia, 2008: "Indagine sui bilanci delle famiglie italiane"; Baldini, 2010); il forte aumento del costo dell'abitazione sia di proprietà che in locazione (Baldini, 2010; Nomisma 2007); l'inadeguatezza delle soluzioni di edilizia pubblica e, in generale, delle politiche abitative (Censis, 2008, su dati Federcasa e Istat; Minelli, 2004; SUNIA, 2010).

¹⁰ Diversi fattori concorrono a rendere tale la domanda di case (Palvarini, 2009; Tosi, 2004): devono essere innanzitutto richiamati fenomeni di cambiamento demografico, quali l'aumento del numero delle famiglie (Censis, 2008) e la diminuzione del numero medio dei loro componenti (Censis, 2008; Istat, Censimenti dal 1971 al 2001; Istat, 2007, Rilevazioni da Uffici anagrafe), l'invecchiamento della popolazione (CENSIS, 2008; Istat, Censimenti dal 1971 al 2001; Istat, 2007, Rilevazioni da Uffici anagrafe) e l'aumento dei flussi migratori (Istat, rilevazioni annuali da Uffici anagrafe; Ponzio, 2009). In secondo luogo, occorre riferirsi anche ai fenomeni di mutamento dei sistemi produttivi, quali la diffusione di occupazioni instabili, precarie e sotto retribuite (Baldini, 2010; Rabaiotti, 2007).

¹¹ Palvarini P., 2009, *La deprivazione abitativa a Milano tra vecchi e nuovi bisogni*, Paper per la I Conferenza Nazionale AIS Territorio – Milano, 15-16 gennaio.

casa o non riescono a mantenerlo nel tempo: si assiste infatti a una forte crescita del numero degli sfratti.

Per molti aspetti, dunque, la domanda di casa non viene risolta e, anzi, fa sentire in modo sempre maggiore la sua urgenza.

Il problema attuale è che il modello abitativo oggi più diffuso non è in grado di dare risposte adeguate alle domande che gli abitanti rivolgono alla propria casa. Si tratta di una molteplicità di domande e desideri che gli abitanti rivolgono alla propria casa, la quale deve essere mezzo di identificazione del sé, del luogo, e delle altre persone (domanda relazionale), deve offrire sicurezza, e deve saper rispondere ad esigenze quotidiane sempre più flessibili e plurali.

La "domanda di casa" rimanda quindi alla necessità per gli individui di avere accesso ad un bene fondamentale per il loro benessere e per la qualità della loro vita; tuttavia, il fatto di avere un tetto sulla testa, possibilmente adeguato in termini fisico-strutturali e di sostenibilità economica, è una condizione necessaria, ma non sufficiente.

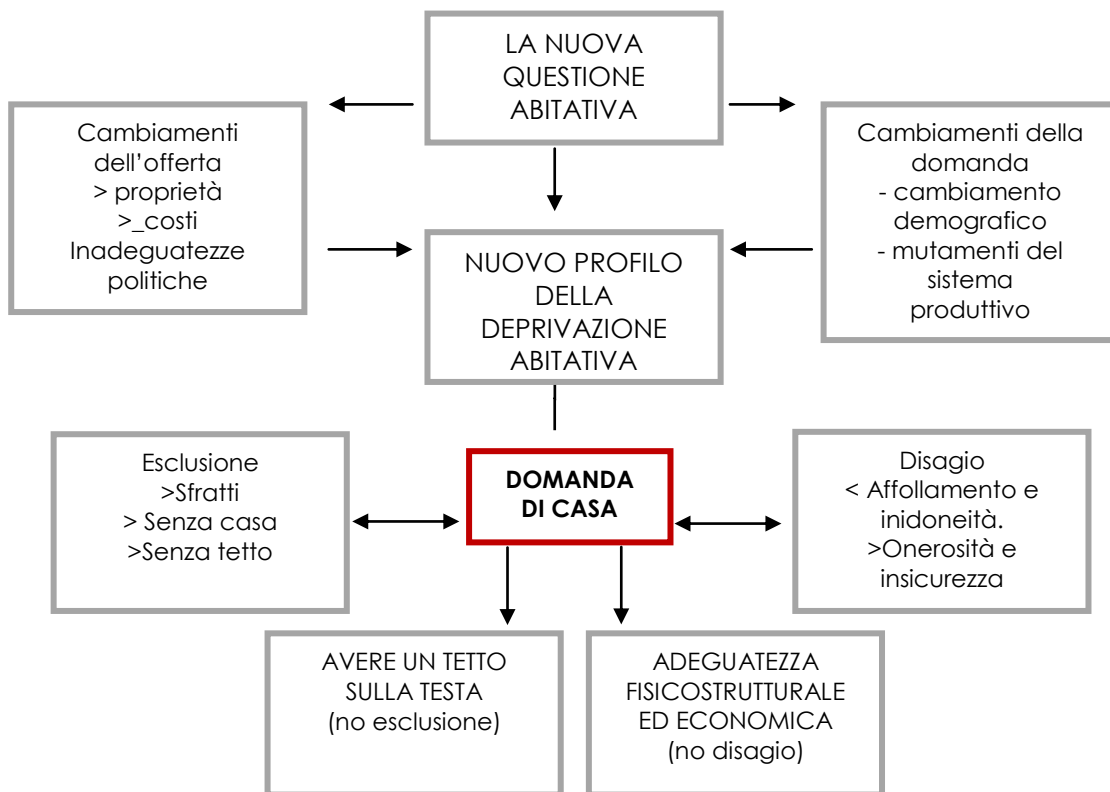
Il valore della casa, in tal senso, sta nella capacità di offrire agli abitanti degli ambienti in grado di soddisfare le proprie esigenze materiali e psichiche e non nella costruzione in quanto tale.

Le domande che si rivolgono alla casa sono riferite ad una dimensione "intra-personale" o identitaria, e riguarda l'interiorità dell'individuo e il suo bisogno di avere un'identità, di definire e di rappresentare se stesso, sono riferite anche alla dimensione "inter-personale" o relazionale, e si riferisce a un duplice bisogno: innanzitutto, quello di identificarsi anche

in rapporto al mondo esterno, di sentirsi appartenente alla propria famiglia, alla comunità, al luogo in cui è si è insediati.

Infine la casa deve saper rispondere alle “esigenze della vita quotidiana”: la casa deve cioè essere funzionale, dare risposte ai bisogni concreti di ogni giorno, legati alle diverse attività dei singoli individui e della famiglia, flettendosi agli eventuali cambiamenti nel tempo di tali bisogni.

DIAGRAMMA N° 3: DALLA NUOVA QUESTIONE ABITATIVA ALLA PROBLEMÁTICA DI AVERE UNA CASA



1.4.1 IL SOCIAL HOUSING COME RISPOSTA

In risposta a queste problematiche risulta interessante approfondire la ricerca attorno al **campo della progettazione dell'edilizia convenzionata** seguendo una linea progettuale che comprenda tutti i campi toccati nell'analisi precedentemente svolta. In primo luogo bisogna tener conto del fatto che si parla di edilizia economica, non si deve però commettere lo stesso errore già visto negli attuali quartieri popolari tralasciando la componente qualitativa della realizzazione; è di primaria importanza andare a garantire efficienza energetica agli involucri edilizi in accordo alle nuove normative energetiche, ma questo aspetto non è sufficiente a garantire la qualità dell'intervento. Oltre alla qualità dell'involucro edilizio, considerata un inevitabile livello di partenza, è da considerare la qualità degli alloggi, quindi lo spazio privato degli utenti, ma anche la qualità degli spazi comuni e la garanzia di migliorare le occasioni d'aggregazione degli individui coinvolti.

Il Social Housing, dopo un dibattito acceso degli ultimi anni, appare come una realtà dai contorni poco chiari, un campo che risente della mancanza di una definizione condivisa e di un riconoscimento formale. Questa mancanza probabilmente è uno dei punti di partenza per agevolare lo sviluppo del settore: si pensi che fino a qualche tempo fa, ma forse anche oggi, un intervento di Social Housing è spesso posto sullo stesso piano di un intervento di libero mercato, e non può contare sugli strumenti normativi e tecnici tipicamente necessari per un'attività d'interesse pubblico molto difficile e poco remunerativa.

La definizione estensiva di social housing, e comunemente accettata, è quella proposta del Cecodhas (Comitato europeo per la promozione del diritto alla casa), per il quale il Social Housing è *“l'insieme delle attività atte a fornire alloggi adeguati, attraverso regole certe di assegnazione, a famiglie che hanno difficoltà nel trovare un alloggio alle condizioni di mercato perché incapaci di ottenere credito o perché colpite da problematiche particolari”*.¹²

È importante focalizzare l'attenzione sul significato della parola “sociale” che indica l'importanza per il bisogno dei servizi, che si accompagna al bisogno abitativo, **sia per incrementare la qualità degli interventi che come risposta alla necessità d'inserimento in una comunità locale e in un territorio.**

Il Social Housing interseca l'Edilizia Residenziale Pubblica, ma mantiene un approccio più flessibile e orientato ai progetti, più esteso rispetto a target sociali, agli operatori coinvolti, ai canoni applicabili nonché alla progettazione dei servizi e delle comunità. Occorre ricordare che il quadro della domanda di edilizia sociale è dinamico ed articolato, infatti, la forte crescita dei prezzi immobiliari, sia per l'acquisto che per la locazione, ha esteso l'area di rischio abitativo fino a toccare fasce di popolazione a reddito medio/basso, in precedenza non coinvolte in questo problema (giovani coppie, lavori temporanei, studenti fuori sede, famiglie numerose e monoparentali, anziani ecc.); sono inoltre cresciute le forme di esclusione abitativa strutturale, ovvero situazioni in cui all'esclusione abitativa si associa l'esclusione sociale (famiglie povere, immigrati stranieri, zingari/rom, senza casa, soggetti in fase di reinserimento sociale).

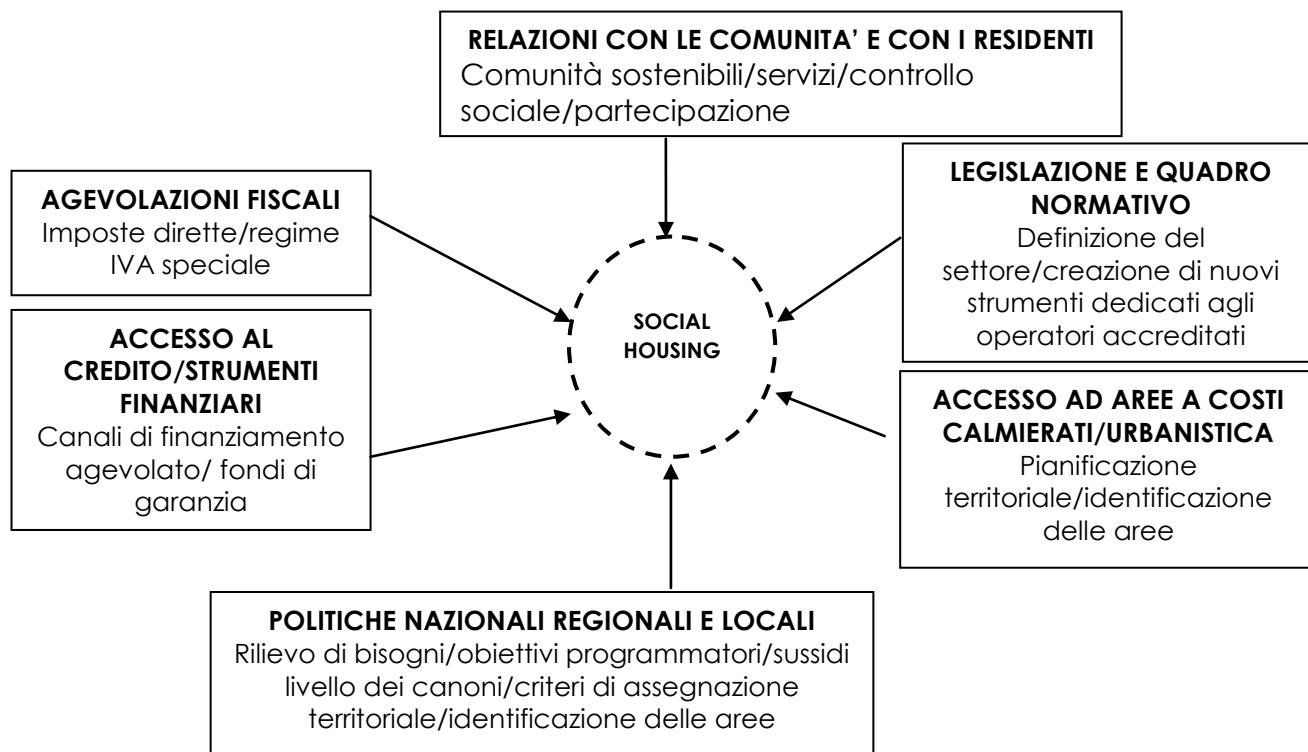
¹² Definizione proposta dal Cecodhas(Comitato europeo per la promozione del diritto alla casa)

Occorre tenere presente oltretutto che spesso la domanda abitativa si combina con altri tipi di richiesta come l'inserimento sociale, l'abitazione professionale, la ricerca di un lavoro e l'assistenza alla persona. In Italia lo sviluppo del Social Housing è strettamente connesso allo sviluppo delle politiche abitative di matrice pubblica che tradizionalmente hanno rappresentato il principale strumento per la risoluzione dei problemi abitativi delle fasce meno abbienti.

Vi sono diversi modi di intendere il Social Housing oggi in Italia:

- una definizione che si allinea a quella europea del Cecodhas e che include nel social housing tutto l'insieme degli interventi di sostegno pubblico di abitare;
- una definizione che individua nel social housing un'area di politica abitativa non ricompresa nella tradizionale edilizia residenziale pubblica e che da questa si differenzia per la flessibilità, per il target (non i più poveri, ma una fascia più ampia di persone in difficoltà), e per i soggetti coinvolti (non solo gli attori pubblici, ma anche il privato e il non profit);
- una definizione che identifica con il termine social housing un'essenziale modalità di partenariato tra soggetti pubblici e privati per l'investimento di risorse a favore della riqualificazione urbana e della realizzazione di nuovi interventi edilizi;
- una definizione che classifica come social housing l'insieme delle iniziative volte a promuovere un'offerta abitativa per target specifici, nell'ambito di una più ampia politica di coesione sociale.

DIAGRAMMA N°4 : SCHEMA RIASSUNTIVO SUL TEMA DEL SOCIAL HOUSING



1.5 NUOVI MODELLI ABITATIVI A FRONTE DELLA CRISI: IL COHOUSING

Si pone l'attenzione al tema del Co-housing per andare a delineare sempre meglio quello che sarà l'intento della tesi; questa nuova modalità residenziale è costituita da unità abitative private, spazi e servizi comuni ed è caratterizzata da una progettazione e gestione partecipate, condivise, consapevoli, solidali e sostenibili, lungo tutto il percorso. Gli spazi e i servizi comuni ove possibile sono aperti al territorio.

La Rete Italiana Co-housing ha una propria organizzazione interna agile e funzionale all'aggiunta degli scopi condivisi ed è costituita da associazioni e gruppi formali e informali, spontanei e senza scopo di lucro, che si occupano di promozione e/o realizzazione di esperienze di co-housing a livello locale e si riconoscono in questo manifesto.

Stiamo parlando di un'esperienza quotidiana di migliaia di persone in tutto il mondo che hanno scelto di vivere in una comunità residenziale a servizi condivisi.

Il co-housing nasce in Scandinavia¹³ negli anni '60, ed è a oggi diffuso specialmente in Danimarca, Svezia, Olanda, Inghilterra, Stati Uniti, Canada, Australia, Giappone.

Le comunità di co-housing combinano l'autonomia dell'abitazione privata con i vantaggi di servizi, risorse e spazi condivisi (micronidi, laboratori per il fai da te, auto in comune, palestre, stanze per gli ospiti, orti e giardini...) con benefici dal punto di vista sia sociale che ambientale ed economico.

Tipicamente consistono in un insediamento di 20-40 unità abitative, per famiglie e single, che si sono scelti tra loro e hanno deciso di vivere come una "comunità di vicinato" per poi dar vita – attraverso un processo di progettazione partecipata - alla realizzazione di

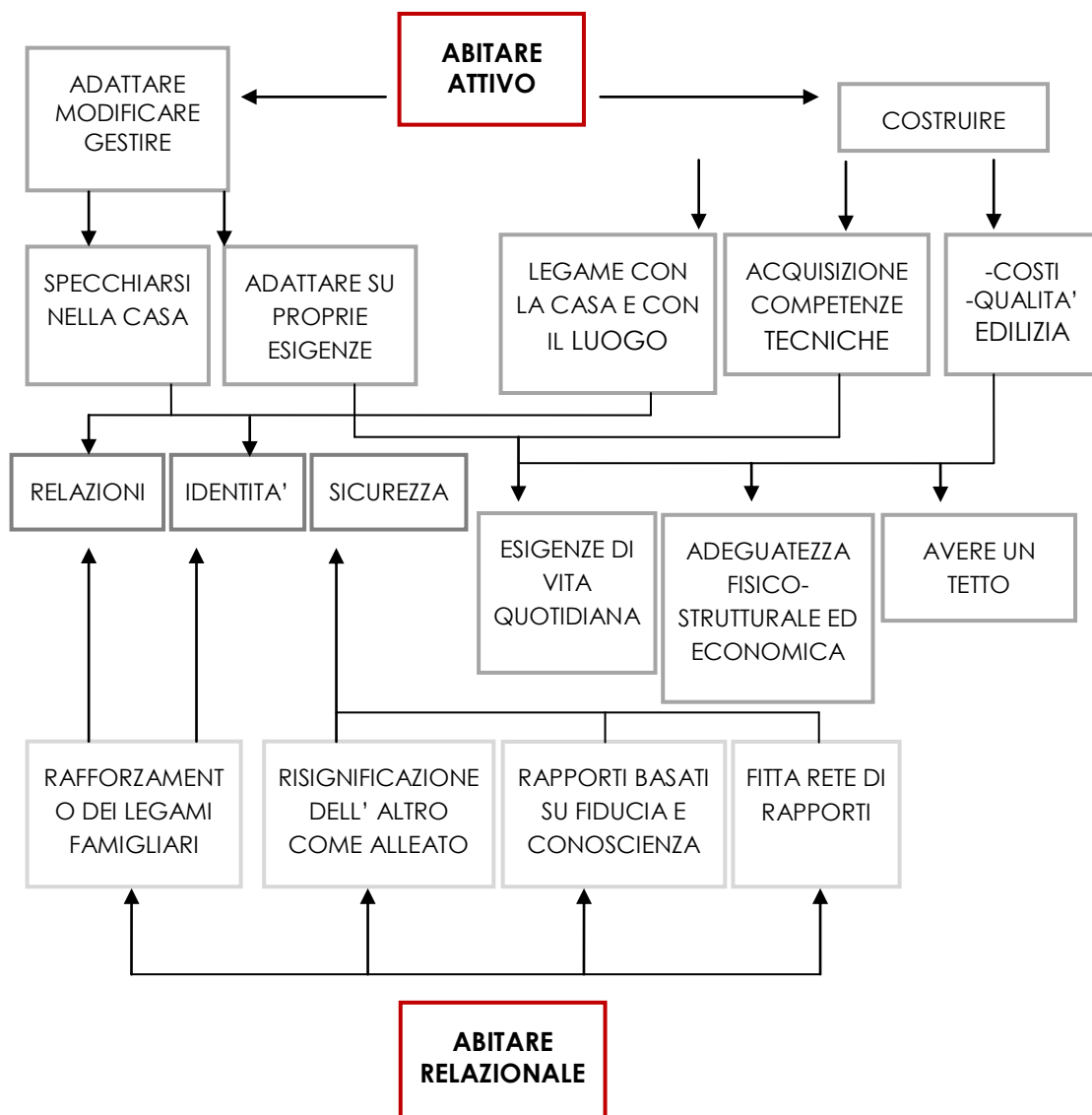
¹³ www.cohousing.it

un 'villaggio' dove coesistono spazi privati (la propria abitazione) e spazi comuni (i servizi condivisi).

La progettazione partecipata riguarda sia il progetto edilizio vero e proprio – dove il design stesso facilita i contatti e le relazioni sociali – sia il progetto di comunità: cosa e come condividere, come gestire i servizi e gli spazi comuni.

Le motivazioni che portano alla coresidenza sono l'aspirazione a ritrovare dimensioni perdute di socialità, di aiuto reciproco e di buon vicinato e contemporaneamente il desiderio di ridurre la complessità della vita, dello stress e dei costi di gestione delle attività quotidiane, oltre che di trovare anche delle convenienze economiche e sociali.

DIAGRAMMA N° 5: QUADRO RELAZIONALE, DALL' ABITARE ATTIVO ALL' ABITARE RELAZIONALE



1.5.1 STRUMENTO DI INNOVAZIONE E CAMBIAMENTO DELLA SOCIETA'

Nella realtà urbana emerge chiara la necessità e la voglia dell' individuo di assoluto bisogno di senso di comunità, inoltre le istituzioni cercano di stimolare nuove forme di welfare maggiormente capaci di venire incontro ad esigenze sempre più diversificate, con risorse decrescenti, e risposte più efficaci ai temi della sicurezza, dello spaesamento, della congestione pe dell'abitare.

E' evidente la necessità di trovare idee forti che aggregino i frammenti della città contemporanea in grado di interpretarne le profonde trasformazioni. Così come per molti fenomeni sociali, anche **il co-housing è nato come risposta innovativa ad alcuni bisogni emergenti delle società occidentali** derivanti dalla progressiva dissoluzione delle reti parentali, dalla precarietà del mondo del lavoro, dalla fragilità costitutiva dei servizi di *welfare* e da un contesto ricco di risorse scarse: lo spazio, il tempo, il denaro pubblico, le relazioni e un destino comune.

Il modello di co-residenza è ricco di soluzioni per recuperare spazi e tempi, si fonda su una sorta di destino comune delle community e propugna la creazione di una rete di welfare attivo basato sul coinvolgimento diretto delle persone. Vi sono altri fattori che propendono all' introduzione del co-housing nel far cambiare rotta alla metropoli contemporanee: garantisce una maggiore sicurezza (perché stimola il controllo sociale e il presidio dei quartieri), allevia la domanda di mobilità accentrando intorno agli utenti una serie di servizi (es. l'asilo nido) che erano decentrati sul territorio, garantisce una maggiore varietà all' offerta immobiliare (tendendo così a riequilibrare domanda e offerta e a calmierare i prezzi).

La nuova idea di co-housing si propone non come alternativa ma come evoluzione al modello nucleare familiare tradizionale.

In sintesi, il co-housing potrebbe essere considerato come un tentativo originale di reintrodurre relazioni sociali tipiche delle società preindustriali nella realtà post-industriale odierna, anonima e impersonale, con conseguente maggiore familiarità e appartenenza al luogo abitato e vissuto; esso rappresenta oggi una forma evoluta di ricostruzione del tessuto socio-relazionale dei luoghi abitati, proponendo un modello di co-residenza che sostiene il sentimento di appartenenza e di responsabilità verso il proprio contesto e preservando, nel contempo, la privacy e l'indipendenza di ogni singolo nucleo familiare; quasi sempre a carattere urbano o semiurbano, il **co-housing possiede il pregio di conciliare le esigenze della vita lavorativa con il bisogno di socialità, contrastando la crescente perdita di coesione sociale e la disgregazione** delle comunità territoriali che attraversano le solitudini della nostra epoca.

1.5.2 LE 10 CARATTERISTICHE PRINCIPALI¹⁴

Ogni progetto di co-housing ha una storia diversa e proprie caratteristiche, ma vi sono anche molti tratti in comune. Si parla delle dieci caratteristiche o linee guida che nell'intervento devono essere rispettate per arrivare ad avere un progetto che ha come obiettivo il Co-abitare, la Co-residenza, la Coesione sociale, la Condivisione dei bene e degli spazi comuni.

1. PROGETTAZIONE PARTECIPATA

I futuri abitanti partecipano direttamente alla progettazione del "villaggio" in cui andranno ad abitare scegliendo i servizi da condividere e come gestirli.

2. VICINATO ELETTIVO

La comunità di co-housing sono elettive: aggregano persone dalle esperienze differenti, che scelgono di formare un gruppo promotore e si consolidano con la formazione di una visione comune condivisa.

3. COMUNITÀ NON IDEOLOGICHE

Non ci sono principi ideologici, religiosi o sociali alla base del formarsi di comunità di co-residenza, così come non ci sono vincoli specifici all'uscita dalla stessa.

4. GESTIONE LOCALE

Le comunità di cohouser sono amministrate direttamente dagli abitanti, che si occupano anche di organizzare i lavori di manutenzione e della gestione degli spazi comuni.

¹⁴ Co-housing e condomini solidali: Guida pratica alle nuove forme di vicinato e vita in comune, di Matthieu Lietaert, Firenze, AAM Terranuova, 2007

5. STRUTTURA NON GERARCHICA

Nelle comunità di co-housing si definiscono responsabilità e ruoli di gestione degli spazi e delle risorse condivise (in genere in relazione agli interessi e alle competenze delle persone) ma nessuno esercita alcuna autorità sugli altri membri; le decisioni sono prese sulle base del consenso.

6. SICUREZZA

Il co-housing offre la garanzia di un ambiente sicuro, con forme alte di socialità e collaborazione, particolarmente idoneo per la crescita dei bambini e per la sicurezza dei più anziani.

7. DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITÀ

Il design degli spazi facilita lo sviluppo dei rapporti di vicinato e incrementa il senso di appartenenza ad una comunità.

8. SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

La formula del co-housing, indipendentemente dalla tipologia abitativa, consente di accedere, attraverso la condivisione, a beni e servizi che per il singolo individuo hanno costi economici alti.

9. PRIVACY

L'idea del co-housing permette di coniugare i benefici della condivisione di alcuni spazi e attività comuni, mantenendo l'individualità della propria abitazione e dei propri tempi di vita.

10. BENEFICI ECONOMICI

La condivisione di beni e servizi consente di risparmiare sul costo della vita perché si riducono gli sprechi, il ricorso a servizi esterni, il costo dei beni acquistati collettivamente.

1.5.3 LIMITI E CRITICITA'

Nei co-housing già attivi da qualche decennio è difficile ritrovare gran parte del gruppo dei fondatori e anche le realtà di recente formazione possono spesso mutare al loro interno dopo qualche anno: le fatiche e i sacrifici, i conflitti creati all'interno del gruppo, le difficoltà economiche hanno esaurito le forze di alcuni membri che spesso si trovano ad abbandonare il progetto.¹⁵

Alcuni dei principali motivi responsabili di questi effetti sono:

- la stima reale dei costi del processo di urbanizzazione prima dell'acquisto legale della proprietà;
- il costo atteso di ogni lotto commisurato con la disponibilità dei componenti della comunità;
- la necessità di piani economici, bilanci preventivi e di tutti i documenti legali adeguati per ottenere finanziamenti privati;
- la necessità di una figura imprenditoriale nel gruppo, che segua tutto il processo e che per questo venga retribuita;
- l'ammontare delle persone e del tempo necessario per completare il progetto.

Per quanto riguarda le comunità di co-housing bisogna inoltre considerare alcuni processi aggiuntivi come le partnership con un immobiliare, la raccolta di finanziamenti per lo sviluppo urbano, la richiesta di un prestito per la costruzione e l'accensione di un mutuo per la proprietà individuale.

¹⁵ Christian D. L., *Creare una Vita Insieme*

Tra gli accorgimenti iniziali è necessario evitare i conflitti strutturali che possono dividere una comunità in formazione.

Per evitare situazioni simili, nel lungo periodo, una comunità dovrebbe quindi predisporre:

- l'individuazione di una visione comunitaria messa per iscritto e condivisa da tutti fin dall'inizio;
- la scelta di un processo decisionale equo, partecipativo, adeguato al gruppo e lo sviluppo di buone capacità comunicative all'interno dello stesso;
- accordi e decisioni chiare e per iscritto, così che non possano essere messe in dubbio nel tempo;
- lo sviluppo di tutte le facoltà individuali e l'importanza data alla maturità emotiva di ciascuno: il processo di formazione di una comunità corrisponde alla somma degli sforzi dovuti all'avvio di un'impresa e di quelli legati alla crescita di un nucleo familiare

Altro passo preliminare nella formazione di una comunità è la **creazione di principi generali** sui quali basarsi.

I futuri membri devono cioè stabilire delle decisioni preliminari che possono attrarre nuovi componenti e rafforzare la coesione ma, al contempo, creare conflitti e separazioni all'interno del gruppo.

Rispetto a questi approcci, va precisato infine come non si possa più parlare soltanto di un modello finanziario da seguire ma che, soprattutto nella situazione di precarietà attuale, ci si debba basare principalmente sulle possibilità economiche del gruppo.

Anche la creazione di una visione comunitaria può quindi acquisire rilevanza nell'aumentare le possibilità di successo: rivela infatti i valori fondanti della comunità e il futuro che essa vuole creare offrendo un punto di riferimento e di ispirazione.

Una volta avviata, ogni realtà comunitaria continuerà ad essere teatro di un costante confronto tra i suoi membri a causa del suo elevato livello di socialità.

Questa fase potrebbe essere per alcuni versi problematica soprattutto nell'essere motivo di disagio all'interno della comunità ma se non si attraversa questa fase di confronto il gruppo potrebbe avere maggiori difficoltà a costruire una comunità coesa e, nei casi in cui il processo sia mediato o guidato da esterni, questi problemi potrebbero essere evitati ma rimanere sopiti. Il conflitto è quindi un'opportunità alla quale non bisogna resistere, che va affrontata e risolta a beneficio delle relazioni e del buon funzionamento della società.

E' interessante infine come sia stata sottolineata una certa complementarità tra co-housing ed eco-villaggi per quanto riguarda le rispettive problematiche principali: se da una parte i fondatori di co-housing si distinguono nella formazione del complesso comunitario ma si bloccano in conflitti dovuti alle comunicazioni interpersonali, dall'altra i membri di altri tipi di comunità si concentrano sulla comunicazione e sulla coesione comunitaria a discapito delle problematiche economiche e finanziarie.

Una delle principali sfide del co-housing è riuscire a soddisfare le esigenze di **privacy** dei membri mantenendo però le case compatte e non sparpagliate su tutto il territorio.

La mancanza di una sufficiente privacy potrebbe essere uno dei motivi di lamentela tra le persone che abitano in questo tipo di comunità.

Tali accorgimenti, vanno a creare così una “progettazione della convivialità”¹⁶ e della privacy, strutturando vie d'accesso ed edifici che incoraggino la qualità delle relazioni umane nella quotidianità.

A questo scopo, altri accorgimenti segnalati sono:

- l'importanza del collegamento visivo, vedere cioè le altre abitazioni e gli edifici comunitari dall'ingresso della propria;
- la creazione di una distanza confortevole tra gli edifici e la strada;
- la prominenza dell'edificio comunitario, ben visibile e distinto dalle altre abitazioni;
- la presenza di parcheggi esterni alla zona comunitaria e di strade interne pedonali.

¹⁶ Christian D. L., *Creare una Vita Insieme*, cit., p. 144

1.5.4 ANALISI DEI PRINCIPALI CASI ITALIANI

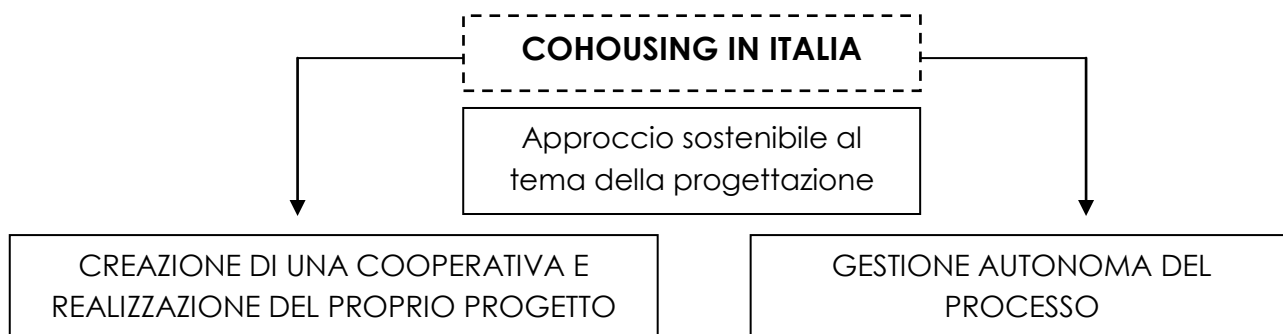
In Italia si è verificata una crescita esponenziale di progetti e una discussione mediatica molto interessante con due modelli operativi prevalenti:

Il primo riflette il modello americano secondo cui una squadra sostiene le famiglie per **creare una cooperativa e realizzare il proprio progetto** ; il secondo modello, prevede che le famiglie **gestiscano autonomamente il processo** senza pagare alcun servizio ad esempio la costituzione di una cooperativa anche se il risparmio economico può causare un allungamento dei tempi di costruzione.

Il Co-Housing oggi rappresenta, in Italia, l' espressione tipica e per certi versi più completa, di un approccio " sostenibile" al tema della progettazione urbana.

Il termine Co-Housing può essere tradotto in "coabitare" più diffuso nella realtà americana che in quella italiana, questo significa "abitare e vivere insieme" e letteralmente indica una combinazione di spazi privati e servizi in comune o spazi collettivi.

DIAGRAMMA N° 5: COHOUSING IN ITALIA



La situazione italiana è ancora molto acerba per la creazione di nuove abitazioni basate sul coabitare. Sono presenti diverse problematiche legate al nostro paese per la costruzione di un intervento di co-housing, tra cui:

- i tempi lunghi necessari alla costruzione dei gruppi,
- l' accompagnamento sociale e tecnico/progettuale
- le difficoltà a trovare l' area in cui situare il progetto
- la mancanza di competenze per realizzarlo.
- lo scenario economico attuale non favorisce la promozione di progetti di questo genere ma soprattutto è difficile superare il modello di casa intesa come “proprietà privata”.

In Italia negli ultimi anni ci sono state proposte di casi di Cohousing in diverse regioni e di cui abbiamo cercato di sintetizzare le principali caratteristiche:

- 1- URBAN VILLAGE_Milano, 2009
- 2- BRAINPORT_Milano, Iniziato nel 2010 ma NON TERMINATO
- 3- CASCINA DEL MOLINO_Torino, Iniziato nel 2007 ma NON TERMINATO
- 4- CONDOMINIO SOLIDALE_Bologna, 2012
- 5- COSYCOH_Milano, 2010
- 6- CUORE_Milano, NON TERMINATO
- 7- ECOQUARTIERE QUATTROPASSI_Treviso, Iniziato nel 2012 ma NON TERMINATO
- 8- ECOSOL_Fidenza, 2013
- 9- NUMERO ZERO_Torino, 2013
- 10- TERRACIELO_Milano, 2010

1.5.5 SCHEDE DEI CASI ITALIANI ANALIZZATI

Qui di seguito sono rappresentate le principali caratteristiche dei casi di co-housing analizzati. Sono stati considerati solamente casi italiani, e divisi per interventi di riqualificazioni o ex novo, solamente il quartiere Ecosol¹⁷ presenta un intervento in autocostruzione.

	EX NOVO	RIQUALI FICAZIONE	AUTO COSTRUZIONE	STATO
URBAN VILLAGE		•		Attivo e abitato
BRAINPORT		•		Fermo
CASCINA DEL MOLINO		•		Fermo
CONDOMINIO SOLIDALE		•		In corso di realizzazione
COSYCOH	•			Attivo e abitato
CUORE		•		Fermo
ECOQUARTIERE QUATTROPASSI	•			In corso di realizzazione
ECOSOL	•		•	Attivo e abitato
NUMERO ZERO		•	•	Attivo e abitato
TERRACIELO				

¹⁷ www.ecosol-fidenza.it per il salone comune ed altre lavorazioni è stata utilizzata la tecnica dell'autocostruzione. In particolare il salone è stato tamponato con balle di paglia dai condomini stessi.

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase

- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



Fig.1



Fig.2

Complesso residenziale in un ex-opificio. Una comunità di 32 famiglie che vive in una corte con al centro un giardino comune. Le case sono loft e mansarde con garage, piccoli giardini privati; ci sono una piscina con solarium e altri 140 mq di spazi comuni. La comunità residenziale che si è formata è costituita da giovani coppie, famiglie e senior.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Palazzina di n. 3 piani disposta ad U attorno a una corte
COSTO DI VENDITA	Da 3200 a 3900
COSTO DI COSTRUZIONE	--
N° ALLOGGI	32 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	DA 38 A 140 MQ
SERVIZI PRESENTI	Living room con cucina comune - sala hobby/ciclofficina lavanderia comune - giardino con orto degli aromi piscina scoperta con solarium
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita
STATO	Attivo e abitato



Organizzazione-Gestione:

La gestione delle attività quotidiane avviene mediante meccanismi informali; è presente una carta dei principi, chiamata carta costituzionale dei co-housers, che stabilisce i valori di riferimento della comunità e di un regolamento, simile ai più classici regolamenti di condominio.

Finanziariamente il progetto è stato preso a carico da uno sviluppatore immobiliare privato.

Fig. 1: LOCALIZZAZIONE

Fig. 2: VISTA AEREA DEL CORTILE

Fig. 3: VISTA DEL CORTILE INTERNO

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

- Progettazione da parte di uno studio di architettura
- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

- Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase
- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



- Brainport è concepito come un'officina di idee, un laboratorio di nuove attività in uno spazio autosufficiente aperto alla città che potrà ospitare fino a 30-40 imprese che per crescere hanno bisogno di sinergie. Edificio sviluppato su 5 piani fuori terra con un piano seminterrato adibito a parcheggio. Il collegamento è costituito da un agorà esterno coperto per mostre ed altri eventi.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Edificio a gradonata con ballatoio
COSTO DI VENDITA	--
COSTO DI COSTRUZIONE	9.000.000 Euro
N° ALLOGGI	30-40 studi professionali
TAGLIO ALLOGGI	55-80-90-100-120-145-150 mq
SERVIZI PRESENTI	Al piano terra è prevista una "portineria intelligente" per la coordinazione di diversi servizi. Il primo piano ospita una caffetteria, piccole sale conferenze, centro benessere, asilo nido, palestra.
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita / Affitto
STATO	Fermo



Fig. 5: PASSARELLE INTERNE TRA GLI ALLOGGI

Fig. 6: VISTA TRIDIMENSIONALE

Secondo piano: Corte con ringhiera longitudinale, un alveare creativo costituito da 6 unità per studi professionali giovani.

Passaggi in quota e balconi caratterizzeranno un interno maggiormente vivace e comunicativo a discapito di un aspetto esterno più chiuso e compatto.



CASCINA DEL MOLINO_VIA DEL MOLINO, BRUINO_TORINO_

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

Avvia da parte degli abitanti

Progettazione senza abitanti •

Partecipazione da subito

Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

Coesione sociale EX ANTE

Coesione sociale IN ITINERE •

Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE •

4 GESTIONE LOCALE

Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase

Gestione da parte dei cohousers •

Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

Gerarchia iniziale •

Consenso totale •

A maggioranza

6 SICUREZZA

Portineria/allarmi •

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

Presenza di attività interne

Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI •

10 PRIVACY

Su tutto il nucleo abitativo •

Parziale



Realizzata per iniziativa di Innosense e Cohousing.it. Sono 10 appartamenti con box interrati e spazi comuni. Sono spazi ricavati da ambienti antichi e di grande pregio architettonico come una vecchia stalla a volte ribassate. Nella corte sono presenti giardini privati e collettivi trattati con diverse essenze, percorsi pedonali, aree giochi bambini.

Il co-housing coniuga il pieno rispetto del segno dell'architettura rurale storica con gli orientamenti più recenti e avanzati in materia di risparmio ed efficienza energetica degli edifici

TIPOLOGIA ABITATIVA	Edificio a corte aperta con tipologia mista
COSTO DI VENDITA	2.365 Euro/mq
COSTO DI COSTRUZIONE	--
N° ALLOGGI	10 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	45-80-90-95 e 100 mq
SERVIZI PRESENTI	Lavanderia, posteggio biciclette, locali per laboratori.
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita
STATO	Fermo



Fig. 9: VISTA TRIDIMENSIONALE

Fig. 10: FACCIATA INTERNA AGLI ALLOGGI

CONDOMINIO SOLIDALE _ SAN LAZZARO DI SAVENA _ BOLOGNA

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

Coesione sociale EX ANTE

Coesione sociale IN ITINERE

Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase

- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

Gerarchia iniziale

Consenso totale

A maggioranza

6 SICUREZZA

Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



Asta pubblica per la cessione del diritto di superficie su area di proprietà comunale ubicata in località Mura San Carlo, ha coinvolto 12 nuclei famigliari. Il complesso è formato da 4 piani e 12 alloggi ed è frutto di una sostituzione edilizia con demolizione di un edificio di scarsa qualità

Fig. 13

TIPOLOGIA ABITATIVA	Palazzina plurifamiliare
COSTO DI VENDITA	
COSTO DI COSTRUZIONE	
N° ALLOGGI	12 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	80-100 mq
SERVIZI PRESENTI	Sala per attività comuni-locale lavanderia-sala musica-locale per attrezzi e bricolage-deposito per biciclette
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita
STATO	In corso di realizzazione

Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 13: MODELLINO VISTA FACCIATA EST

Fig. 14: VISTA TRIDIMENSIONALE FACCIATA OVEST

Fig. 15: VISTA TRIDIMENSIONALE FACCIATA EST

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

Avvia da parte degli abitanti

Progettazione senza abitanti •

Partecipazione da subito

Partecipazione in seconda fase •

2 VICINATO ELETTIVO

Coesione sociale EX ANTE

Coesione sociale IN ITINERE

Coesione sociale EX POST •

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE •

4 GESTIONE LOCALE

Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase •

Gestione da parte dei cohousers •

Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

Gerarchia iniziale •

Consenso totale

A maggioranza

6 SICUREZZA

Portineria/allarmi •

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

Presenza di attività interne •

Inclusione degli esterni nelle attività •

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

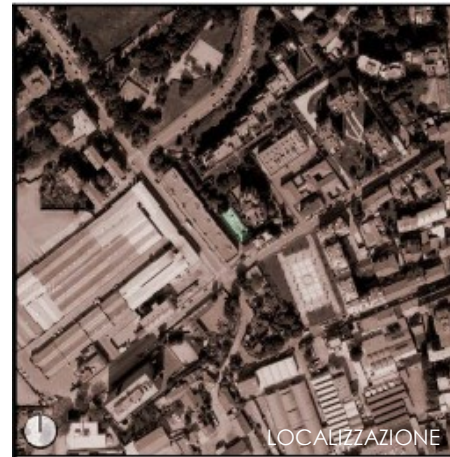
Presenza di servizi comuni utili •

9 BENEFICI ECONOMICI •

10 PRIVACY

Su tutto il nucleo abitativo

Parziale •



Zona ben servita da mezzi pubblici e servizi, contesto residenziale molto verde.

Cohousing per giovani coppie, single e famiglie. Sono 8 alloggi su 5 piani a canone di locazione a soli 10 Euro/mq, con l'opzione di acquisto esercitabile dal secondo al quarto anno.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Palazzina con ballatoio
COSTO DI VENDITA	--
COSTO DI COSTRUZIONE	--
COSTO DI AFFITTO	10 Euro/mq
N° ALLOGGI	8 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	60-63-75-80-108 mq
SERVIZI PRESENTI	Sala collettiva da 65 mq-terrazza per rilassarsi o festeggiare – lavanderia condominiale al piano interrato
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi pubblici
CONTRATTO	Affitto
STATO	Attivo e abitato



Fig. 18: FOTOMONTAGGIO

Fig. 19: FOTOMONTAGGIO

Fig. 20: FOTOMONTAGGIO

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

- Progettazione da parte di uno studio di architettura
- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

•

4 GESTIONE LOCALE

- Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase
- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

•

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



LOCALIZZAZIONE

Recupero di una cascina e di un mulino, che produrrà energia, preservando i valori storici, mentre una parte dell'intervento sarà costruita ex novo utilizzando la tecnologia del legno. Sostenibilità totale e un percorso di progettazione partecipata coinvolgerà trenta famiglie alle scelte che riguardano la loro abitazione, ma anche gli spazi e i servizi comuni.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Edifici a tipologia mista
COSTO DI VENDITA	
COSTO DI COSTRUZIONE	
COSTO DI AFFITTO	10 Euro/mq
N° ALLOGGI	118 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	35-50-85-100-120 mq
SERVIZI PRESENTI	Lavanderia-Stireria-hobby room-piccolo living-piscina-area cinema-living comune e spazi verdi collettivi
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi pubblici
CONTRATTO	Vendita/affitto
STATO	Fermo



Fig. 24: VISTA DELLA CORTE APERTA

Fig. 25: PERCORSI PEDONALI E GIARDINI COLLETTIVI

ECOQUARTIERE QUATTROPASSI_VILLORBA -TV- _VENETO

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

- Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase
- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



La casa comune è situata alle soglie del borgo, e serve alle attività e per gli eventi pubblici, ospita inoltre la centrale termica a pellet che riscalda tutto l'insediamento, l'impianto fotovoltaico e l'impianto solare termico. La percorribilità interna è ciclopedonale. Gli architetti hanno un ruolo di promotori, gestori e facilitatori del progetto.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Edifici a tipologia mista
COSTO DI VENDITA	--
COSTO DI COSTRUZIONE	--
COSTO DI AFFITTO	--
N° ALLOGGI	118 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	35-50-85-100-120 mq
SERVIZI PRESENTI	Lavanderia – Stireria - hobby room - piccolo living – piscina - area cinema - living comune e spazi verdi collettivi
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Casa comune e alloggi isolati
FINANZIAMENTI	Fondi pubblici
CONTRATTO	Vendita/affitto
STATO	In corso di realizzazione

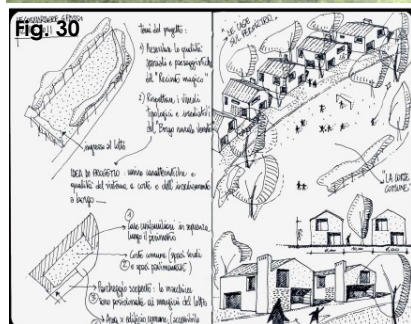


Fig. 27: VISTA DAL GIARDINO COMUNE

Fig. 28: MODELLO 3D

Fig. 29: VISTA DAL GIARDINO COMUNE

ECOSOL_VIA SIMONE BEAUVOIR, FIDENZA_EMILIA ROMAGNA

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

- Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase
- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

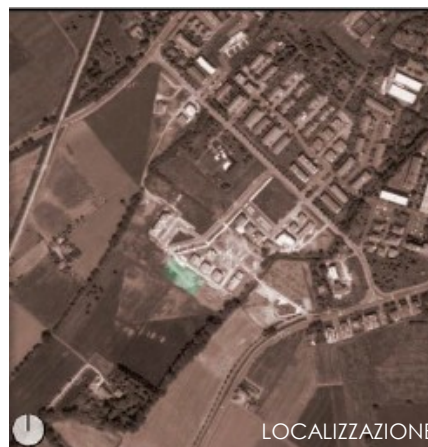
8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



Edificio compatto con appartamenti collegati da ballatoi che consentono di avere un' interazione positiva tra residenti senza rinunciare alla privacy. La scelta di posizionare le autorimesse in uno spazio separato consente al traffico meccanizzato di non interferire mai con quello pedonale all' interno del lotto, ed in modo da avere il verde in tutto l' intorno. Una parte è realizzata in autocostruzione.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Edificio in linea con ballatoio
COSTO DI VENDITA	2150 Euro/mq
COSTO DI COSTRUZIONE	--
COSTO DI AFFITTO	--
N° ALLOGGI	14 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	60-130 mq
SERVIZI PRESENTI	Spazio multiuso collettivo di 100 mq-area stenditoio-camera per ospiti-lavanderia comune-area stenditoio.
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita/affitto
STATO	Attivo e abitato

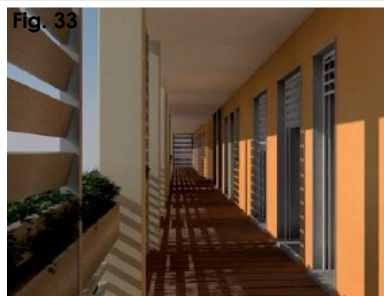


Fig. 32: MODELLO 3D

Fig. 33: VISTA TRIDIMENSIONALE DEL BALLATOIO

NUMERO ZERO_VIA COTTOLENGO 2/4_PIEMONTE

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

Progettazione da parte di uno studio di architettura

- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE

4 GESTIONE LOCALE

Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase

- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI

10 PRIVACY

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale



Nato all' interno dell' associazione COAbitare da un gruppo di persone che cercavano un luogo adatto per realizzare il loro primo progetto di coresidenza. Immobile che necessitava di ristrutturazioni ma con delle grandi potenzialità. Gli spazi comuni sono aperti anche al vicinato allargato e chiunque voglia poi partecipare alle attività.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Palazzina a corte chiusa con ballatoio
COSTO DI VENDITA	
COSTO DI COSTRUZIONE	
COSTO DI AFFITTO	
N° ALLOGGI	8 abitazioni
TAGLIO ALLOGGI	50-100 mq
SERVIZI PRESENTI	Giardino-terrazza-grande soggiorno con cucina e forno per il pane-salone per vari usi-laboratorio per bricolage-cantina-negozi
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	Spazi comuni e alloggi in un unico edificio
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita
STATO	Attivo e abitato



Fig. 36



Fig. 37



Fig. 38



Fig. 39



Fig. 40



Fig. 41

Fig. 36: VISTA DEL CORTILE INTERNO

Fig. 37: CORTILE INTERNO DAL BALLATOIO

Fig. 38: PROSPETTO OVEST

Fig. 39: BALLATOIO PRIMA DELL'INTERVENTO

1 PROGETTAZIONE PARTECIPATA

- Progettazione da parte di uno studio di architettura
- Avvia da parte degli abitanti
- Progettazione senza abitanti
- Partecipazione da subito
- Partecipazione in seconda fase

2 VICINATO ELETTIVO

- Coesione sociale EX ANTE
- Coesione sociale IN ITINERE
- Coesione sociale EX POST

3 COMUNITA' NON IDEOLOGICHE**4 GESTIONE LOCALE**

- Gestione/manutenzione da parte di esterni nella prima fase
- Gestione da parte dei cohousers
- Manutenzione da parte dei cohousers

5 STRUTTURA NON GERARCHICA

- Gerarchia iniziale
- Consenso totale
- A maggioranza

6 SICUREZZA

- Portineria/allarmi

7 DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITA'

- Presenza di attività interne
- Inclusione degli esterni nelle attività

8 SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

- Presenza di servizi comuni utili

9 BENEFICI ECONOMICI**10 PRIVACY**

- Su tutto il nucleo abitativo
- Parziale

Complesso abitativo di architettura ecosostenibile unico in Lombardia. Collocato a Rodano, composto da più di 50 unità abitative, su 1 o 2 livelli, inserite nel costesto del parco agricolo sud Milano e Riserva naturale Sorgenti della Muzzetta.

Integrazione della progettazione architettonica, progettazione energetica e impiantistica per massimizzare il comfort, minimizzare i consumi energetici, esaltare la compatibilità ambientale.

Classe energetica: A+

Sistemi di produzione energetica: fotovoltaico e geotermico acqua-acqua con pompe di calore.

Strategie passive e strategie attive unite alla previsione di un basso tasso di manutenzione dell'organismo edilizio, realizzato con tecniche costruttive semplificate e a posa rapida.

TIPOLOGIA ABITATIVA	Tipologia a corte semi chiusa con giardino interno
COSTO DI VENDITA	--
COSTO DI COSTRUZIONE	--
COSTO DI AFFITTO	--
N° ALLOGGI	60 appartamenti
TAGLIO ALLOGGI	da 50 a 170 mq
SERVIZI PRESENTI	400 mq di spazi comuni: area fitness per la ginnastica dolce e a corpo libero - sauna con bagno e docce – lavanderia - deposito per il Gruppo di acquisto Solidale - bike recovery - foresteria con camera doppia per ospiti - area bricolage - zona musica insonorizzata – giardino – orto - frutteto
ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	----
FINANZIAMENTI	Fondi privati
CONTRATTO	Vendita/affitto
STATO	Attivo e abitato



Fig. 42 : VISTA DEL CORTILE INTERNO

Lo studio dei casi italiani ci ha permesso di evidenziare la presenza e la tipologia di co-housing sul territorio nazionale in modo più chiaro, in particolare i casi selezionati e analizzati sono presenti in contesti extraurbani, finanziati privatamente dagli abitanti con rari casi di intervento pubblico. Vi è tendenza all' accorpamento dei servizi in un unico edificio.

L' avvio e la partecipazione alla progettazione deriva dalla volontà degli abitanti, supportati spesso da facilitatori come cooperative o agenzie.

1.6 PROPOSTA REALIZZATIVA DEL CO-HOUSING IN AUTOCOSTRUZIONE

Visti i principi di partecipazione all'abitare proposti nel co-housing è immaginabile che questo concetto si possa estendere a tutte le fasi del processo costruttivo. Come già evidenziato il co-housing privilegia la partecipazione attiva degli abitanti già a partire dalla stesura del progetto, permettendo di realizzare degli interventi che si adattino alle esigenze dei singoli e del gruppo. Nello stesso contesto si sottolinea il concetto di gestione locale, ovvero il fatto che gli abitanti, una volta impossessati delle proprie case, diventano i primi responsabili della gestione manutenzione dell' immobile.

Estremizzando questo concetto, con l' idea di aumentare il concetto di coesione sociale, o meglio, cominciarlo in una fase ancor precedente, **si può pensare ad un maggior grado di partecipazione che coinvolga le persone non solo a partire dalla fase di pianificazione, ma anche alla fase di costruzione, fino ad arrivare alla manutenzione dell'edificio.** In quest'ottica l'autocostruzione si pone come lo strumento realizzativo più affine ai principi esposti dal co-housing.

I **vantaggi** che presenta questo approccio alla costruzione sono principalmente di due tipi, il primo, legato alla maggiore economicità della realizzazione, il secondo legato al grado di socialità e partecipazione.

Il fattore economico è sicuramente da tenere in considerazione poiché permette risparmi di grandi entità sul costo di costruzione dell'abitazione, viste anche le difficoltà che si presentano nello scenario attuale questo è un elemento che può essere determinante per rendere accessibile. Ma è il fattore sociale quello che presenta la maggiore attrattiva per la realizzazione dell' autocostruzione in co-housing.

Integrando l'autocostruzione al co-housing sarà possibile combinare i vantaggi dei due sistemi, costruttivo e di abitare, permettendo un notevole incremento della qualità di vita dei suoi abitanti oltre che la possibilità di fornire un' alternativa abitativa. Si possono sviluppare legami sociali più forti tra i partecipanti fin dalla fase di realizzazione che possono rafforzarsi, ricreando anche un meccanismo di "selezione naturale" di convinzioni e partecipazione.

Grazie allo strumento dell'autocostruzione sarà possibile incrementare le reti di rapporti tra i partecipanti.

Questo metodo, oltre a pretendere un grosso impegno da parte dei futuri abitanti, presenta anche notevoli difficoltà, sia dal punto di vista realizzativo che burocratico, ed è proprio questa parte che ha limitato lo studio e lo sviluppo.

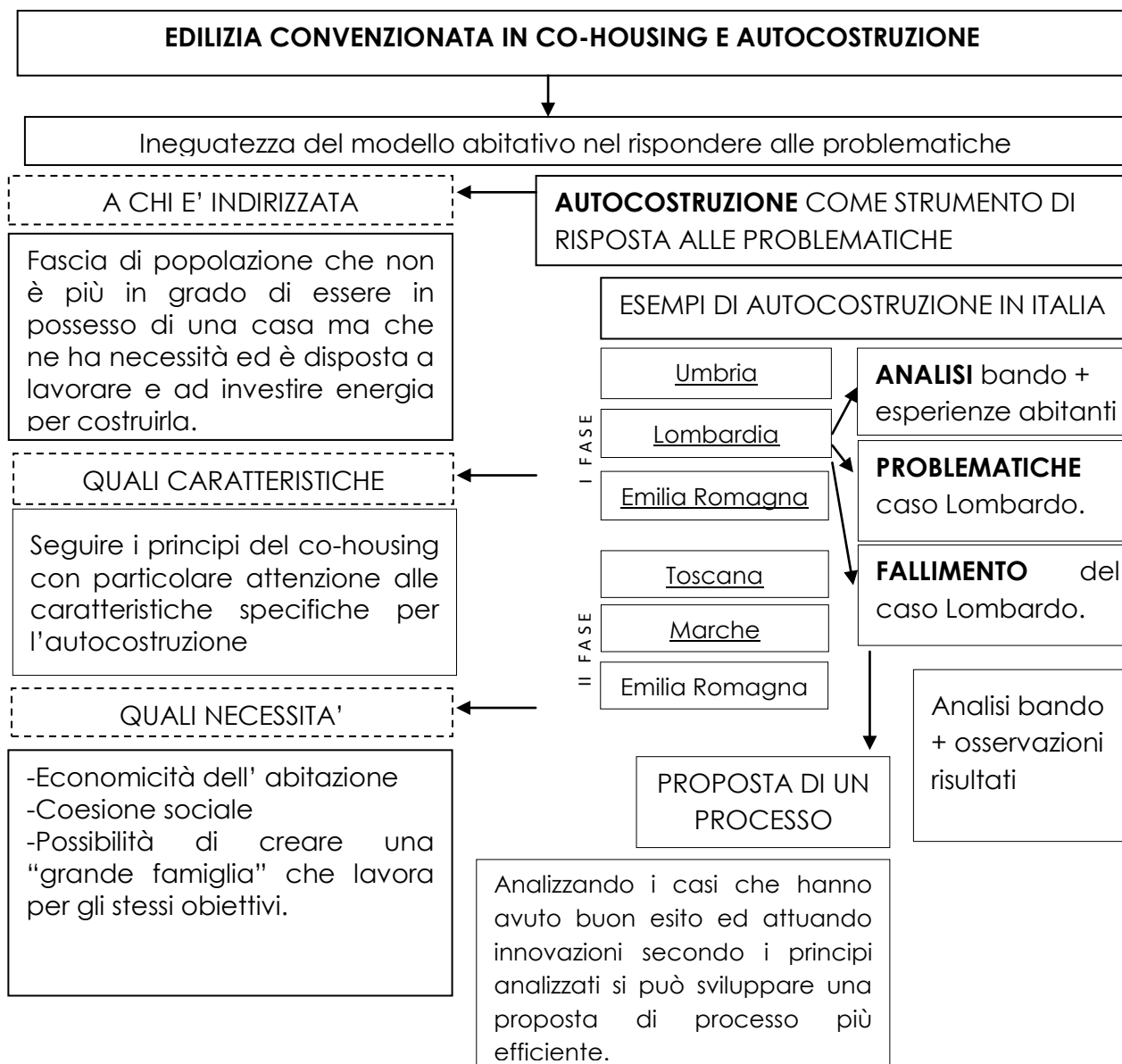
Nonostante queste difficoltà, negli ultimi anni si sono visti realizzati alcuni esempi di autocostruzione che ci mostrano come il sistema sia valido e permetta notevoli vantaggi.

PARTE 2:

STUDIO DEL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE



DIAGRAMMA A BLOCCHI_Parte 2



2 IL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE

Come emerso dalle analisi del precedente capitolo il sistema del co-housing può essere uno dei possibili approcci risolutivi a fronte della crisi economica presente sul mercato immobiliare di questo periodo.

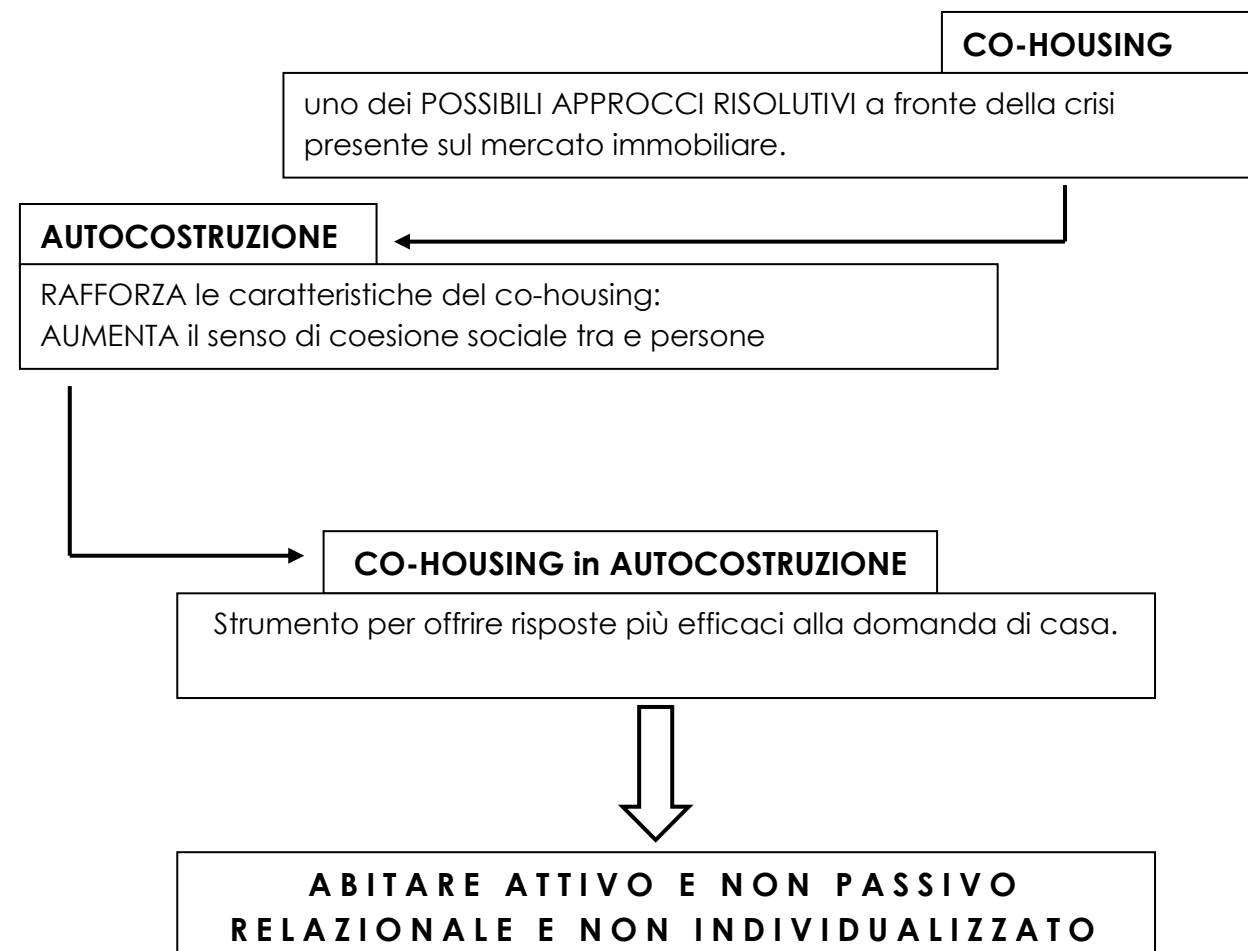
Anche l'autocostruzione, che ha caratteristiche affini, può migliorare le potenzialità del co-housing, ad esempio può aumentare il senso di coesione sociale tra le persone e diminuire il dispendio economico.

Data la definizione del problema, l'obiettivo è quello di mostrare se, in che modo, e grazie a quali elementi, **la politica abitativa dell'autocostruzione in co-housing possa essere considerata come una possibile soluzione al problema, un valido strumento per offrire risposte più efficaci alla domanda di casa.**

Vista questa potenzialità si è scelto di andare ad analizzare dove possibile i casi realizzati nel nostro Paese, studiandone il processo, ed intervenendo sullo stesso per poter poi applicare ad ampia scala l'approccio dell'autocostruzione, evidenziando e superando le limitazioni che gli stessi presentano, oltre che proporre nuove soluzioni per migliorare i risultati ottenibili.

Come si è visto, sono proprio i caratteri innovativi dell'autocostruzione – un abitare attivo invece che passivo, e relazionale invece che individualizzato - a rendere tale pratica una possibile soluzione al problema, uno strumento di risposta più efficace alla domanda di casa rispetto al modello moderno di abitare.

DIAGRAMMA N° 1: DA COHOUSING AD AUTOCOSTRUZIONE



2.1 EDILIZIA CONVENZIONATA IN CO-HOUSING ED AUTOCOSTRUZIONE

Nel panorama attuale, in una situazione segnata dalla globalizzazione dell' economia e dalle opportunità di nuove differenziazioni offerte dalle innovazioni tecnologiche, si guarda alle condizioni sociali ed abitative delle nostre città e si esprime un ottimismo rispetto alla possibilità che le riqualificazioni urbane e la risoluzione del grave problema del disagio abitativo delle fasce più deboli avvenga attraverso azioni partecipative e politiche di sviluppo a partire dalle fasce "deboli" della popolazione.

Vengono riproposti ed aggiornati quei processi realizzativi a forte caratterizzazione partecipativa come l' autocostruzione e l' auto recupero assistiti che, operando prevalentemente in una dimensione locale, nella diversità propria di ogni cultura e organizzazione socioeconomica, possono essere incisive e dare risposte concrete. Senza trascurare , anche sull' esempio di esperienze da tempo condotte in molti paesi europei, che perché ciò si realizzi, è necessario individuare nuovi strumenti urbanistici, finanziari e politici, nuove prassi realizzative, definendo gli ambiti di intervento più appropriati e le categorie sociali che possono accedervi.

Autocostruzione e autorecupero sono potenzialità da sviluppare, per la soddisfazione dei bisogni; in modo da recuperare solidarietà ed in modo da promuovere la partecipazione diretta degli utenti ai processi costruttivi.

Occorre verificare se e come gli strumenti programmatici ed attuativi tradizionali siano ancora sufficienti a ridare qualità e identità ai luoghi, o se non occorra partire dall' analisi delle città; ricostruire l' ambiente privilegiando le peculiarità e le ricchezze del territorio; coniugando gli elementi di identità e qualità urbana, con gli obiettivi di riqualificazione

sociale ed economica creando un sistema di rete che integri fra loro tutte le diverse chiavi interpretative.

La semplice adozione di strumenti attuativi non sempre basta per innescare lo sviluppo organico di una città; occorre volontà politica e capacità amministrativa per gestire i processi di trasformazione.

E' tempo di pensare ad un operatore pubblico che sappia porsi come "osservatore attento" delle dinamiche delle città, capace di raccogliere e canalizzare tutte le aspettative, di razionalizzare le esigenze, coinvolgendo i cittadini e gli operatori privati, sia negli interventi di riqualificazione e riuso che nella realizzazione di nuove residenze e nuovi servizi per la collettività, in un processo di progettualità complessiva.

Tendere a un nuovo ruolo dell' operatore pubblico, che sia equilibratore della politica e delle scelte da adottare nel settore edilizio come in quello urbanistico, ambientale e sociale; che sia capace di una gestione pubblica più adeguata; di formulare progetti di "rigenerazione" più complessi e programmi strategici che utilizzino finanziamenti e risorse nazionali comunitarie.

Ipotesi forti che necessitano di una volontà di governo altrettanto forte, dove ogni intervento ispirato a processi edilizi in autocostruzione e recupero assistiti, possa rappresentare concretamente un laboratorio aperto di sperimentazione e di iniziative di sviluppo sostenibile; capace, inoltre, di guardare a tutte le realtà del Mediterraneo e ai tanto "sud" del mondo.

2.1.1 LE ORIGINI DEL PROCESSO AUTOCOSTRUTTIVO

L' autocostruzione è un fenomeno antico, arcaico delle case nelle periferie delle grandi città.

Forte aumento di quartieri auto-costruiti fa sì che nasca la necessità di regolamentare l' autocostruzione per impedire l' abusivismo.

In questi anni il processo di autocostruzione si evolve puntando a diventare un fenomeno sempre più legato a componenti prefabbricati altamente tecnologici. Componenti leggeri, modulari e flessibili con alte prestazioni e di facile uso. L'obiettivo è quello di far sì che il fenomeno di autocostruzione possa anche essere legato all' autoriparazione e la modularità degli elementi fa sì che essi possano essere prodotti in grandi quantità per adattarsi a diverse situazioni e diversi interventi, garantendo in questo modo la qualità dell'involucro nel tempo. Questa strategia però non raggiunge i risultati sperati e l'autocostruzione regolamentata non raggiunge gli obiettivi sperati.

Dagli anni '80 l'autocostruzione diventa un fenomeno di dimensioni sempre più contenute e risulta essere sempre più autogestito.

Con il termine autocostruzione nel campo dell'architettura si indicano le strategie per sostituire con operatori senza esperienza le imprese che, in una struttura produttiva evoluta, si occupano normalmente della realizzazione dell'edificio per conto dei suoi futuri utenti.

Le motivazioni sulle quali si basa la pratica dell'autocostruzione sono piuttosto variegate; gli utenti infatti possono auto costruire abitazioni individuali o edifici di uso collettivo per una vasta gamma di ragioni tra le quali:

- dotarsi di una abitazione a un prezzo contenuto;
- creare un ambiente abitativo adatto a particolari esigenze dell'individuo e della sua famiglia;
- personalizzazione degli spazi;
- vivere in una casa che non ci si potrebbe permettere di acquisire sul mercato convenzionale;
- motivazioni etiche incentrate sulla ricerca dell'autonomia e sulla volontà di uscire dal sistema commerciale e, a volte, sulla riappropriazione di tecniche tradizionali. Autocostruttori con queste motivazioni tenderanno ad utilizzare tecnologie semplici e facilmente reperibili in loco;
- motivazioni etiche che possono riguardare l'ecologia, il rispetto della natura o l'attenzione al riciclo e al riuso di materiali. Autocostruttori con questo tipo di motivazioni saranno presumibilmente disponibili all'utilizzo di tecnologie avanzate e/o sperimentali.
- motivazioni etiche che possono riguardare l'integrazione di gruppi svantaggiati come rom e sinti, che, responsabilizzati nella costruzione delle proprie abitazioni superano la logica assistenzialista e ghettizzante dei campi nomadi comunali, con conseguente consistente risparmio economico per le Amministrazioni Locali.

L'autocostruzione delle abitazioni è una pratica corrente nei paesi in via di sviluppo oltre che in alcuni paesi industrializzati come gli Stati Uniti, in Olanda o nel Regno Unito; nei paesi ricchi è più o meno strettamente regolamentata.

Nei Paesi in via di sviluppo può organizzarsi geograficamente in quartieri o piccole città caratterizzate da estrema povertà; le bidonville, gli slums o le favelas sono alcuni esempi. Alcune ONG¹⁸, associazioni o pubbliche amministrazioni, a volte in collaborazione con operatori economici quali produttori o commercianti di materiali edili, sostengono a vario titolo l' autocostruzione, ad esempio redigendo manuali operativi destinati agli auto costruttori.

Esistono differenti tipologie di autocostruzione, a partire da tempi remoti gli abitanti di villaggi o quartieri urbani periferici si mettono a lavorare per costruire autonomamente le case di cui hanno bisogno; le collettività isolate o marginali inoltre spesso realizzano grazie al lavoro volontario dei residenti edifici di interesse comune.

Poiché le tradizioni sono fortemente radicate nei luoghi, la persistenza delle tecnologie costruttive viene vista come difesa dei caratteri distintivi di una cultura. Spesso però i costruttori dilettanti riproducono la brutta copia di tecnologie pensate e funzionali per sistemi produttivi ricchi ed evoluti, come nel caso delle periferie metropolitane nei paesi in via di sviluppo dove baracche auto-costruite si ammassano in quartieri malsani. Il beneficio sociale di questo modo di auto-costruire popolare o spontaneo è quello di facilitare risposte rapide ai bisogni di persone particolarmente disagiate. I costi sono non solo livelli di inquinamento e degrado spesso insopportabili ma anche l'accettazione passiva dei processi di colonizzazione culturale impliciti nell' adozione di una tecnologia. Un simmetrico modo di intendere l'auto-costruzione riguarda il coinvolgimento dei progettisti nella realizzazione effettiva del progetto o del prototipo. Per i ricercatori l'oggetto dell'indagine e dell'innovazione è proprio la tecnologia, impiegata tanto nel

¹⁸ Organizzazioni non governative

progettare quanto nel costruire; tecnologia che viene estrapolata dal consolidato rapporto tra discipline e specializzazioni per tentare di renderla più appropriata in termini sia ambientali sia antropologici.

Se l'autocostruzione applicata in modo innovativo non nega un preciso rapporto con un progetto iniziale anche in fase esecutiva può rendersi necessario che qualcuno, tecnicamente più esperto degli auto costruttori, li guidi e li assista nel cantiere. Non si tratta in questo caso della riproposizione della classica figura del capocantiere, che d'altra parte gli auto costruttori stessi vivrebbero probabilmente come un' imposizione esterna, ma di una sorta di consigliere che sappia integrarsi efficacemente nel gruppo. Il suo ruolo non potrà evidentemente essere di natura puramente tecnica, ovvero quello di fornire consigli per una più spedita esecuzione dell'opera in corso di realizzazione, ma dovrà fare da tramite tra il gruppo e il progettista in modo da rendere l'esperienza dell'autocostruzione arricchente per tutti. La competenza tecnica non potrà di sicuro mancare ma dovrà essere affiancata dalla capacità di partecipare alla fatica e alle motivazioni comuni e da quella di comunicare con il gruppo e di comprenderne le dinamiche interne.

2.1.2 L' AUTOCOSTRUZIONE COME STRUMENTO DI RISPOSTA ALLE PROBLEMATICHE INDIVIDUATE

La promozione dei processi di autocostruzione e auto recupero assistiti potrebbe offrire numerose opportunità.

La tematica dell' autocostruzione attiene ad attività antiche, e ancor oggi è caratterizzata da una pluralità di motivazioni riguardo la sua adozione e una serie di valori intrinseci che le diverse forze politiche, sociali e culturali gli hanno attribuito nel corso degli anni. Nata dall' esigenza primaria dell' abitare ha costituito in passato il processo attraverso cui, cittadini appartenenti a quella che oggi è definita la categoria dell' emarginazione sociale, hanno realizzato la propria abitazione, generalmente localizzata nelle aree periferiche marginali, con tecniche artigianali elementari ed impiegando materiali disponibili.

Nel tempo però, dal puro bisogno di un alloggio si sono sviluppate motivazioni di natura più strettamente economica che a partire dalla necessità di risparmio sui costi di costruzione gestiti e controllati dal mercato delle imprese edili, si sono spinte sino a fenomeni di speculazione ed investimento da parte di soggetti appartenenti a diversi strati sociali. Il concetto di autocostruzione viene così fortemente contaminato da quello di abusivismo edilizio, anche a causa di politiche urbane incapaci di dominare il fenomeno e in presenza di strumenti per il controllo del territorio scarsamente incidenti.

Si è scelto di affrontare un intervento di co-housing in auto costruzione perché risulta più economico e con maggiore potenziale di aggregazione sociale.

Nell' intervento in co-housing si cerca sin dalla formazione del gruppo di futuri abitanti di instaurare un rapporto diretto fra i partecipanti volto ad identificare obiettivi e fini comuni. Attraverso la partecipazione alla progettazione si potranno realizzare progetti più idonei allo specifico gruppo andando ad identificare spazi, funzioni e necessità specifiche. In questo modo si andranno a garantire una qualità mirata a specifiche funzioni evitando sprechi inutili in direzioni non volute dagli utenti.

In autocostruzione emerge il coinvolgimento durante tutta la fase di pianificazione e costruzione da parte degli utenti, questo fa sì che si instauri un'identità di gruppo che aiuta a consolidare la comunità precedentemente creata "a tavolino" inducendo i partecipanti al reciproco aiuto ed alla specializzazione in una mansione rendendo tutti necessari; grazie a questo approccio si ottiene anche il risultato di ridurre notevolmente i costi dell'intero intervento.

2.2 ANALISI DEL PROCESSO

Per studiare in modo corretto il processo di autocostruzione si è deciso di analizzare i progetti a bando regionale promossi in Italia. Si è scelto di studiarne i bandi per verificare il modello proposto per lo sviluppo di un processo edilizio di questo tipo. Affiancando allo studio il processo edilizio tradizionale con l'obiettivo di evidenziare le difficoltà e le peculiarità di questo tipo di processo in modo da sviluppare una proposta processuale che possa andare oltre le limitazioni individuate nei processi attuali.

Nel presente lavoro si è scelto di studiare e considerare in particolare i casi di autocostruzione proposti a livello regionale e/o pubblico, evitando di porre l'attenzione sui bandi di autocostruzione indetti da privati.

Dopo aver studiato che cosa vuol dire autocostruzione e tutto ciò che ne deriva, incluso il fatto che questo approccio ha come obiettivo quello di offrire abitazioni ad un prezzo contenuto a tutti includendo persone con più difficoltà economiche, si è concluso che se questo deve avere un forte impatto sul territorio, non ci si può affidare solo ad iniziative private, ma è necessario l'intervento pubblico regionale che può intervenire rivolgendosi ad una più vasta fascia di popolazione, oltre che può cominciare ad investire in nuove normative ad oggi inesistenti, che regolino questa "nuova" tipologia progettuale.

2.2.1 IL PROCESSO EDILIZIO COME STRUMENTO

L'analisi dei bandi di autocostruzione parte dallo studio del processo edilizio, inteso come strumento che permette di identificare chiaramente ed univocamente tutte le tappe che si sviluppano durante l'iter progettuale di ogni intervento.

Nello specifico si è scelto di analizzare le singole fasi del processo, identificare gli attori coinvolti, quali compiti devono svolgere e quali documentazioni sono tenuti a fornire per il corretto svolgimento del processo.

In parallelo allo studio del processo si tiene conto che *"la progettazione ha come fine fondamentale la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.(...)La progettazione è informata, tra l'altro, a principi di minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e di massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e di massima manutenibilità, durabilità dei materiali e dei componenti, sostituibilità degli elementi, compatibilità dei materiali ed agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo"*¹⁹.

Saranno di estrema importanza le prime fasi di sviluppo del percorso che poi porterà alla progettazione vera e propria dell'intervento specifico proprio per evitare di incorrere in lungaggini e sprechi di tempo e denaro che poi di fatto andrebbero a contrastare con i principi della progettazione.

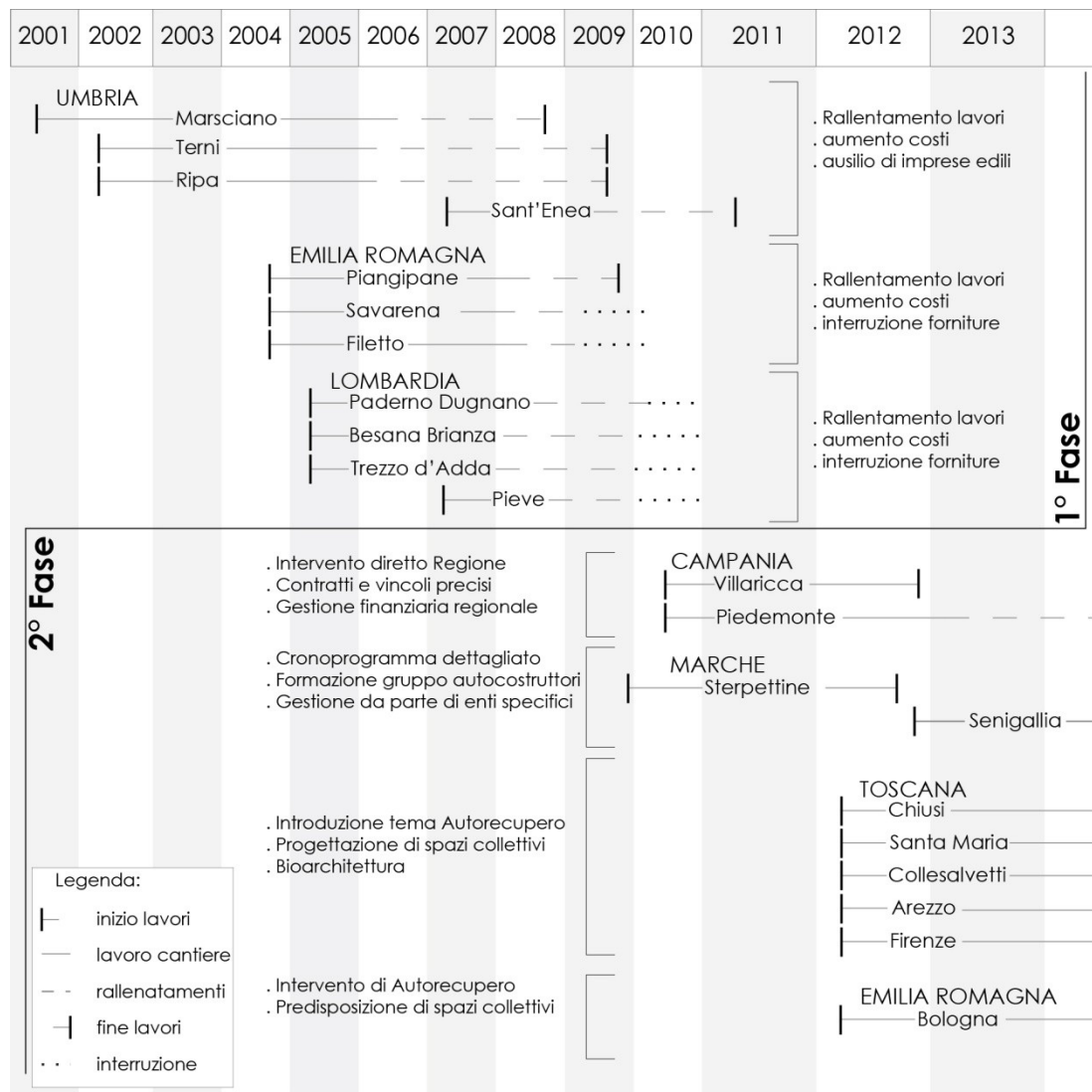
¹⁹ (DPR 554/99 art.15)

TABELLA N° 1: SINTESI DEL PROCESSO EDILIZIO TIPO

PROCESSO EDILIZIO				
	FASI	ATTORI	DOCUMENTI PRODOTTI	COMPITO ATTORI
1	ESPRESSIONE ESIGENZE	Committente	-Brief -Documento Preliminare	-Individuazione e definizione delle esigenze del cliente
2	PROGRAMMAZIONE	Committente	-Diagnosi -Progetto Preliminare	-Espressione delle esigenze -Promozione del progetto all'utente
3	PROGETTAZIONE	Progettista	- Progetto definitivo - Progetto esecutivo	-Espressione delle esigenze
4	APPALTO	Committente	-Contratto di appalto - Consegna lavori	- Affidamento dei lavori ad un' impresa
5	REALIZZAZIONE	Costruttore	Realizzazione dell'opera	-Cantierizzazione
6	COLLAUDO	Sistema di controllo pubblico	-Doc. amministrativa -Doc. tecnica	-Sottoposizione del progetto al sistema di controllo
7	CONSEGNA OPERA	Committente	-Certificato di abitabilità	-Garanzia di fruibilità del bene
8	GESTIONE	Utenza/Committenza	-Manuale Uso -Piano Manutenzione	-Utilizzo del bene
9	MANUTENZIONE	Utenza	---	-Adeguamento tecnologico -Adeguamento funzionale
10	DISMISSIONE	Utenza/Committenza	---	- Coinvolgimento del sistema di controllo pubblico - Garanzia del riuso e riciclaggio

2.3 CASI STUDIO DI ESPERIENZE DI AUTOCOSTRUZIONE IN ITALIA

TABELLA N° 2: - LINEA DEL TEMPO



Abbiamo deciso di suddividere i casi analizzati in due fasi separate; la prima fase raccoglie il filone di progetti che si sono attuati tra il 2001 ed il 2007, con i limiti e le potenzialità connesse; nella seconda fase vengono osservati i casi più recenti, dal 2010, che presentano una maggiore fattibilità e presentano soluzioni alle problematiche individuate nella prima fase e particolarità sviluppate nei casi specifici.

La prima fase parte nel 2001, anno in cui in Italia compaiono i primi casi di autocostruzione e dove si comincia a trattare il tema.

Le caratteristiche principali di questi interventi hanno puntato alla realizzazione di abitazioni ad un costo inferiore rispetto a quello di mercato con un risparmio fino al 60%. L'obiettivo è stato quello di coinvolgere le classi sociali meno abbienti e/o in lista per l'acquisto di casa in edilizia economica popolare includendo nell'iniziativa cittadini extracomunitari favorendo quindi l'integrazione sociale.

I primi esempi di autocostruzione sono quelli in **UMBRIA**. A partire dal 2001 è stato indetto un bando regionale che ha visto come vincitori i Comuni di Marsciano (PG), Terni (TR) e Ripa (PG), comuni che hanno formato delle cooperative di soci e che hanno iniziato i primi cantieri.

Nel 2007, anche a Sant'Enea (PG) si è aperto un cantiere con dimensioni maggiori rispetto ai precedenti casi.

Successivamente ai primi anni di lavori sono comparsi i primi problemi dovuti alla scarsa integrazione tra i partecipanti, lungaggini lavorative dovute alla superficialità dei contratti

di lavori e l' allungamento dei tempi di realizzazione. A fronte di questi inconvenienti si sono registrati gravi ritardi con il conseguente aumento dei prezzi.

Per terminare i cantieri si è spesso dovuto ricorrere a imprese edili che hanno ottimizzato i tempi ma causato un aumento di costi ed una diminuzione notevole di benefici economici e sociali dei partecipanti.

Simili interventi sono presenti anche in altre regioni, In **EMILIA** ad esempio, tra il 2004 ed il 2005.

L' iter è stato lo stesso di quello dei casi umbri: un bando regionale e l' assegnazione dei progetti ai comuni di Piangipane (RA), Savarena (RA), Cesena (FC) e Filetto (RA). L'inizio dei lavori ha seguito lo stesso percorso dei casi umbri con una prima fase di lavorazioni realizzate seguite da rallentamenti sempre maggiori in fase di costruzione. Solamente il cantiere di Piangipane è giunto alla fase conclusiva, gli altri casi invece hanno riscontrato costi inaccessibili per gli auto costruttori che hanno dovuto interrompere i lavori nel 2010 a causa anche della mancata assistenza da parte dell'associazione incaricata di supervisionare il processo.

Da lì a poco cominciano a prendere parte all' idea di autocostruzione anche regioni come la **LOMBARDIA** dove il bando ha previsto l'affitto convenzionato per i primi 10 anni e la successiva cessione agevolata. Per le successive fase il processo ha seguito lo stesso iter, i comuni interessati sono quelli di Paderno Dugnano (MI), Besana Brianza (MB), Trezzo d'Adda (MI) e Pieve (MI), cantieri iniziati tra il 2005 ed il 2007.

I lavori qui sono iniziati ma non sono mai terminati a causa dei rallentamenti, dei mancati finanziamenti e della mancata supervisione da parte dell'associazione coordinatrice che era già entrata in crisi a causa dei problemi riscontrati nei casi delle altre regioni.

Negli anni successivi sarebbero dovuti iniziare altri progetti contrassegnati dallo stesso processo ma la successione di crisi e fallimenti dei casi già avviati ha fatto sì che i progetti previsti in **LAZIO**, in **VENETO** e in **PIEMONTE** non siano nemmeno potuti iniziare a causa del fallimento dell'associazione che ha sviluppato questo processo.

Gli interventi di autocostruzione con questo tipo di programma hanno mostrato notevoli lacune e superficialità a temi che poi si sono rivelati essenziali per il raggiungimento dell'obiettivo.

- *GESTIONE DEL CANTIERE*; non sono state previste sedute di istruzione all'attività di cantiere preventivamente all'inizio e durante i lavori; la supervisione di personale qualificato è inoltre risultato spesso insufficiente
- *FORMAZIONE GRUPPO*; Non è stato previsto un programma per la formazione del gruppo e ci si è preoccupati di formare lo stesso con le stesse caratteristiche economiche senza badare alle peculiarità sociali dei partecipanti.
- *CRONOPROGRAMMA*; i tempi realizzativi sono stati sottovalutati generando un costante ritardo nei tempi di realizzazione con conseguente aumento dei costi
- *COSTI*; la gestione iniziale dei costi non prevedeva margini d'errore sufficienti a garantire la necessaria elasticità al cantiere determinando gravi problematiche per gli auto costruttori.

- *GARANZIE DEGLI ENTI PARTECIPANTI*; il fallimento dell'ente coordinatore ha fatto fallire i processi ancora in atto poiché non erano previsti altri attori che potessero intervenire e andare a sopperire a questa eventualità

La seconda fase parte dopo il 2010, anno in cui si sono sviluppati casi di autocostruzione evoluti dal sistema precedente ma sviluppati da enti indipendenti. I casi che si sono raccolti in questa fase hanno posto una maggiore attenzione ad aspetti come le tempistiche; la formazione di cantiere, la supervisione alle lavorazioni e ai finanziamenti.

I primi casi si sono svolti in **CAMPANIA** tra il 2010 ed il 2011, nei comuni di Villaricca (NA) e di Piedimonte Matese (CE); è stato previsto un terzo cantiere con l'area e il progetto già pronti ma non è stato potuto avviare a causa della mancanza di partecipanti. In questi casi il processo si è sviluppato facendo riferimento ai casi della prima fase ma con l'**intervento della Regione**, che ha assunto l'autocostruzione come iniziativa sociale significativa inglobandola nel Piano di Edilizia Popolare. Grazie a questa iniziativa la regione ha potuto finanziare **mutui fino al 70%** del valore dell'immobile senza interessi, a seguito di un insieme di **condizioni e vincoli molto stringenti** agli auto costruttori ed agli enti partecipanti, in modo da avere un maggior controllo dell'intero processo.

Così facendo il primo intervento si è concluso nei tempi stabiliti mentre il secondo è ancora in fase di costruzione ed è in ritardo nei lavori.

Nel 2009 è stato indetto un bando anche nella regione **MARCHE** che ha avviato un progetto a Cesano di Senigallia (AN), concluso nel 2012, e di un secondo intervento a Sterpettine di Mondolfo (PU) iniziato nel 2012. Questi esempi hanno dimostrato che l'autocostruzione può essere realizzata anche in tempi brevi e senza inconvenienti. È stata

data particolare importanza alle tempistiche nello sviluppo del cantiere, il **cronoprogramma** delle lavorazioni è stato gestito da un programma informatizzato e gli auto costruttori avevano un numero di ore di lavoro precise già stabilite nel contratto di partecipazione. Altro fattore che ha determinato il successo di questo caso è il programma di **incontri tra i partecipanti** prima e durante la fase realizzativa, inoltre la **supervisione** da parte di personale qualificato e la compartecipazione di un ente tecnico, uno sociale ed uno finanziario ha determinato il **reciproco controllo** delle responsabilità e la massima efficacia del sistema.

Nel settembre 2012 in **TOSCANA** si è conclusa la fase di selezione dei progetti partecipanti ad un bando di edilizia popolare che comprende interventi di co-housing, alloggi di rotazione destinati a persone o famiglie che si trovano in una condizione temporanea di disagio abitativo e interventi di autocostruzione o auto recupero. Nella parte del bando destinata a co-housing e ad alloggi a rotazione sono state esplicitamente richieste qualità dell'edificio legate a sostenibilità ambientale e **bioarchitettura**, ai quali negli ultimi anni è sempre stata data più attenzione rispetto al fattore ambientale di ogni tipo di progetto. Per la parte che riguarda l' autocostruzione e l' auto recupero, sono stati individuati 9 interventi: Chiusi della Verna (AR), Santa Maria a Monte (PI), Collesalveti (LI), Arezzo e 5 a Firenze. In questo bando sono stati tenuti presenti i fattori consolidati dei casi precedenti e sono stati fatti ulteriori passi avanti. Dal punto di vista della scelta delle realizzazioni sono state considerate possibilità di riqualificazione degli edifici esistenti, favorendo i concetti di **auto recupero** oltre che concetti di tradizionale autocostruzione. Sono anche state considerate **autocostruzioni parziali** in modo da andare incontro alle diverse esigenze dei

vari gruppi di auto costruttori coinvolti. Dal punto di vista sociale il bando consiglia di tenere in considerazione la possibilità di integrare **spazi collettivi** destinati ad attività per gli abitanti. Al bando hanno risposto tre diversi attori: Fondazione Michelucci²⁰, il Consorzio Abn²¹ e lo Studiodeda²². La partecipazione di diversi attori ha fatto sì che le diverse responsabilità siano state chiarite e che gli attori coinvolti siano stati obbligati a fornire garanzie.

Questo tipo di meccanismo ha fatto sì che sia diminuito notevolmente il rischio di collasso del processo.

Nell'agosto del 2012 si è entrati nella fase di selezione dei partecipanti di un bando di auto recupero della regione **EMILIA ROMAGNA** concretizzatosi con l'identificazione di 10 edifici da riqualificare nel Comune di Bologna. Il Soggetto Gestore è stata l'Associazione Temporanea di Scopo (ATS) costituita dall'Associazione Xenia²³, dal Consorzio abn - a&b

²⁰ La Fondazione viene costituita nel 1982 dall'architetto Giovanni Michelucci con "lo scopo di contribuire agli studi ed alle ricerche nel campo dell'urbanistica e della architettura moderna e contemporanea, con particolare riferimento ai problemi delle strutture sociali, ospedali, carceri e scuole". Si caratterizza oggi come un originale e consolidato punto di riferimento nella ricerca/progetto sui temi dell'habitat sociale e del rapporto fra spazio e società. Sono attivi diversi cantieri di ricerca aperti in collaborazione con istituzioni culturali ed enti pubblici, da cui nascono progetti e proposte per innovare le strategie di intervento rispetto ai più scottanti problemi urbani: periferie, disagio abitativo, migrazioni, salute.

²¹ Consorzio ABN A&B network sociale-società cooperativa sociale

²² Studiodeda è una rete collaborativa di undici professionisti distribuiti sul territorio nazionale, dalla Sicilia alla Toscana. Il network di studiodeda è costituito da architetti, ingegneri, dottori forestali e dottori in scienze ambientali.

²³ Xenia è una associazione di promozione sociale, fondata il 30 luglio 2004 a un gruppo di professionisti che lavorano da diversi anni nel campo dell'immigrazione e dell'inclusione sociale.

L'associazione offre servizi di inserimento lavorativo e abitativo rivolti ai cittadini stranieri e orientamento e assistenza per le pratiche relative alla regolarità del soggiorno.

A questa attività Xenia affianca la realizzazione di progetti volti all'inclusione sociale dei cittadini immigrati e, in generale, delle fasce deboli, con il sostegno di Enti Locali, Nazionali e Fondazioni bancarie

network sociale e dalla Cooperativa sociale ABCittà²⁴, individuata dal Comune di Bologna con procedura di evidenza pubblica. L'ATS ha avuto la funzione di coordinamento generale del processo ed è inoltre stata incaricata della redazione della documentazione tecnica, della progettazione, della direzione dei lavori e dell'assistenza tecnica e della realizzazione dei lavori per la ristrutturazione dei suddetti immobili. Sono stati previsti corsi di formazione per i partecipanti che hanno avuto un monte ore di lavoro nella fase di realizzazione, sempre seguiti e supervisionati da personale qualificato. In questo bando si è data notevole importanza alla riqualificazione dell'esistente, non sono infatti previsti casi di autocostruzione ma solamente auto recupero.

Grande importanza è stata data alle fasi di cantiere che hanno avuto costante attenzione, educazione e supervisione. Altro aspetto particolarmente curato è quello legato alla sicurezza della gestione del progetto. Sono infatti stati selezionati tre attori che svolgono separatamente i ruoli di mediatori progettuali, economici e sociali in modo da garantire la riuscita dell'intervento.

Nella seconda fase di esempi di autocostruzione si è seguito un iter di approfondimento del processo con l' integrazione di nuove priorità che hanno evidenziato una continua **evoluzione processuale** da adottare in modo da renderlo sempre più attuabile.

E' stata data maggiore attenzione alla semplicità realizzativa, all'educazione ed al monitoraggio del cantiere, ai tempi ed ai costi.

L'attenzione al fattore ambientale è diventata importante ed ha generato strategie di **bioarchitettura**.

²⁴ ABCittà è una cooperativa sociale costituita da un gruppo di professionisti con esperienze diverse in progettazione partecipata.

Dopo una prima analisi abbiamo notato che quasi tutti i casi di autocostruzione non hanno caratteristiche particolarmente innovative, si è trattato di casi di semplice edilizia realizzata dai futuri abitanti, ma quasi mai integrati ad un discorso sul lungo termine che abbia potuto andare a creare situazioni favorevoli e propedeutiche allo sviluppo dell'approccio in autocostruzione.

Alcuni casi per altro sono stati totalmente fallimentari, ed hanno contribuito alla creazione di una visione sconcertante sull'autocostruzione impedendo così la promozione di tale approccio. Solo negli ultimi anni si è assistito ad una nuova fase propositiva dell'autocostruzione. Nei casi più recenti sono visibili caratteristiche innovative, possibili solo grazie all'evoluzione e alla correzione del processo degli esempi precedenti.

2.4 ANALISI DEI CASI DI AUTOCOSTRUZIONE : 1° FASE

Nella prima fase i casi analizzati presentano tutti lo stesso iter processuale, con gli stessi limiti e le stesse problematiche. Viene analizzato il caso lombardo in modo dettagliato grazie alla maggior quantità di informazioni reperibili a riguardo ma le problematiche che ne risultano sono del tutto assimilabili a quelle individuate negli altri casi dello stesso periodo²⁵.

2.4.1 IL CASO LOMBARDO

Nel 2005 la regione Lombardia ha intrapreso la strada dell'autocostruzione nel tentativo di sperimentare un differente approccio al problema a fronte della crescente domanda di casa da parte dei cittadini con situazione economicamente debole. Per affrontare un simile tema la Regione Lombardia ha deciso di appoggiarsi ad un' associazione già esperta in questo settore in modo da poter avere garanzie di competenze specifiche e professionalità; a tal proposito Alisei coop²⁶ si è presentata come l'associazione ideale vista la sua esperienza internazionale in campo di autocostruzione soprattutto in paesi in via di sviluppo. Essendo lo spin off di un' associazione non governativa, Alisei ong, avrebbe

²⁵ Altri casi italiani analizzati:

Emilia: <http://www.vita.it> "Autocostruzione. La truffa di Ravenna spiegata da un truffato"

Umbria: <http://perugiareepress.wordpress.com> "AUTOCOSTRUZIONE EDILIZIA – La denuncia della cooperativa Casa Tua". Dal materiale reperito si sono evidenziate le stesse problematiche che verranno analizzate nel caso lombardo. In più il caso lombardo ha permesso di ricevere informazioni di prima persona da interviste a partecipanti al cantiere di Besana Brianza.

²⁶ Alisei Coop è una cooperativa sociale, costituita nel 2001, che opera a livello nazionale per garantire diritti e pari opportunità alla popolazione immigrata ed alle fasce deboli di quella italiana, in particolare nel campo dell'Housing sociale. Impegnata nei servizi alla persona, la Cooperativa offre informazioni ed assistenza nel contesto sociale e lavorativo, ma soprattutto servizi per la facilitazione dell'accesso all'alloggio

dovuto garantire credibilità e affidabilità, necessarie per intraprendere un processo così differente da quelli tradizionalmente realizzati in Italia.

A partire dal 2001, anno di fondazione di Alisei coop, sono stati avviati diversi interventi di autocostruzione sparsi su tutto il territorio nazionale a partire dalla Campania. Tutti i casi si sviluppano secondo lo stesso principio: cercare finanziamenti regionali a fondo perduto per poter avviare un bando e successivamente reperire i fondi da associazioni di credito che offrano tassi di prestito o di mutuo agevolato studiati per rendere economicamente sostenibile la spesa ai futuri utenti; il tutto sotto la supervisione per tutto il processo, dalla prima fase della Gara d'Appalto fino alla conclusione dei lavori, da parte dell'associazione Alisei.²⁷

Nel 2005 sono diversi i cantieri avviati tra le Regioni Umbria e Campania, e tutti stanno procedendo nella soddisfazione generale anche se i tempi di realizzazione si sono allungati rispetto al cronoprogramma iniziale a causa di alcuni motivi burocratici e tecnici.²⁸

È in questo contesto che la Lombardia decide di indire un bando di autocostruzione sul proprio territorio sempre affidandosi a quest'ente che sembra in grado di gestire e far progredire così velocemente la pratica dell'autocostruzione.

²⁷ www.aliseicoop.it

²⁸ www.autocostruzione.net

La Regione Lombardia attiva un bando da 2.000.000 € per promuovere una nuova modalità di alloggi di edilizia residenziale pubblica attraverso la collaborazione diretta dei futuri assegnatari degli alloggi all'intero processo di attuazione dell'intervento.

Con questi presupposti si è attivato un bando di Autocostruzione Associata.

La prima parte del bando era destinata ai Comuni che avessero desiderato partecipare ad una simile esperienza sfruttando i fondi regionali messi a disposizione per coprire il 20% del costo di intervento totale.

I Comuni per partecipare dovevano presentare un progetto che avesse determinate caratteristiche realizzative²⁹ sul nuovo e/o di interventi sull'esistente per la realizzazione di almeno 10 alloggi in un tempo massimo di 36 mesi.

I comuni avrebbero dovuto garantire la presenza di un' area in cui effettuare l'intervento, garantire un piano finanziario ed economico dell'iniziativa, presentare un cronoprogramma delle opere da realizzare e presentare un progetto attuabile.

Il programma scelto dalla Regione per questo Bando prevedeva che il rimanente 80% del costo di intervento potesse essere reperito da finanziatori esterni ,privati o pubblici, oppure aveva predisposto un accordo con Aler; in tale accordo si sancisce che Aler sarà la proprietaria degli immobili per i primi 10 anni mantenendo un affitto agevolato per gli abitanti fino al riscatto di proprietà al termine del periodo stabilito.

Tra il 2005 ed il 2006 vengono selezionati sei Comuni: Paderno Dugnano,

Pieve Emanuele, Besana in Brianza, Trezzo sull'Adda, San Giuliano Milanese e Monza.

²⁹ Superficie utile massimo 90 mq, superficie non residenziale pari al 45% della S.U., rispondenza alle normative urbanistiche, minor costo al metro quadro, maggior numero di alloggi realizzati.

Una volta selezionati i Comuni vincenti della prima parte del bando, è stata attivata la sezione dedicata ai fruitori delle abitazioni da realizzare.

Per avere l'opportunità di partecipare al progetto era necessario seguire un bando di concorso nel quale sarebbero state selezionate le famiglie partecipanti seguendo una serie di criteri più o meno stringenti. Tra questi, i criteri i più importanti erano:

- la partecipazione extracomunitaria al 50%
- criteri di reddito ridotto
- la residenza in zona limitrofa

I cittadini interessati a questo intervento, previa presentazione di domanda di partecipazione, incontravano i responsabili della gestione. Anche se non erano esplicitamente richieste competenze pratiche nel campo edilizio la presenza di auto-costruttori con queste capacità avrebbe permesso una maggior possibilità di riuscita dell'intervento ma soprattutto una tempistica più ridotta.

Dopo aver scelto gli auto-costruttori e fondato la relativa cooperativa per permettere di affidare loro l'incarico dei lavori si è proseguito con le operazioni di ricerca del terreno su cui andare ad edificare il progetto.

Il progetto analizzato nello specifico è quello del Comune di Besana Brianza e consiste nella costruzione di villette a schiera su 2 piani con la presenza di 2 piccoli spazi privati verdi per ogni alloggio, uno di accesso dal vialetto centrale e l'altro posizionato sul retro. Lo spazio adiacente al vialetto di collegamento è per il 50% dedicato al posteggio auto e il rimanente 50% è area verde e potenzialmente 2° posto auto. Lo spazio sul retro è un verde recintato di dimensioni leggermente inferiori allo spazio sul vialetto.

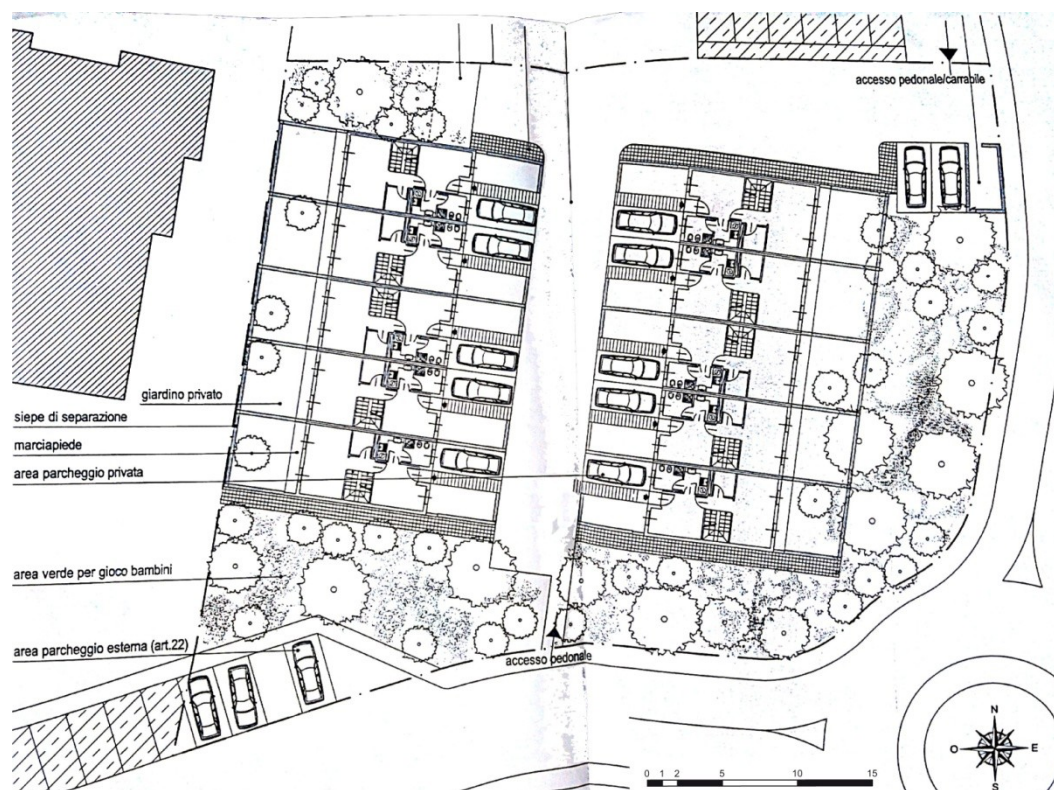
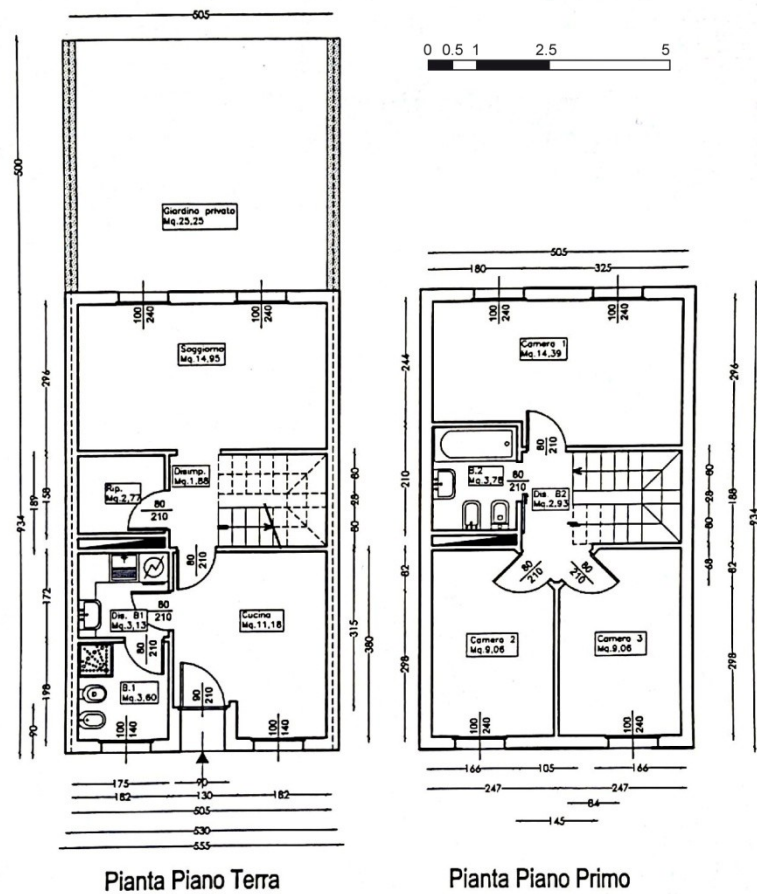


FIG. N° 1: Planimetria del progetto definitivo del caso di Besana Brianza

Le villette sono organizzate su 2 piani, il piano terreno è organizzato con l'ingresso sulla cucina abitabile, bagno con lavatoio e spazio per lavatrice, la scala per accedere al secondo piano e un ripostiglio; il locale più arretrato è il soggiorno affacciato direttamente sul giardino privato. Al piano superiore si trovano 2 camere da letto singole affacciate sul vialetto, una camera matrimoniale affacciata sul giardino privato, e un bagno con ventilazione forzata.

Il progetto risulta essere semplice e lineare ma soprattutto è identico per tutti gli alloggi, al fine di garantire la realizzazione di tutti con la stessa attenzione. La consegna degli alloggi agli utenti avviene solo a lavoro terminato.



NOTA: IL BAGNO SITUATO AL PIANO PRIMO E' DOTATO DI AERAZIONE FORZATA 12 VOL/h.

▬ VANO TECNICO PER PASSAGGIO IMPIANTI

FIG. N° 2: Pianta piano terra e piano primo del progetto di Besana Brianza

Nel gennaio 2006 inizia la fase di cantierizzazione, professionisti si sono occupati degli scavi per le fondazioni mentre il resto del lavoro è stato realizzato dagli auto-costruttori. Per rendere fattibile questo intervento il progetto degli alloggi è stato reso il più possibile semplice sia dal punto di vista compositivo che dal punto di vista tecnologico. Il sistema tecnologico adottato prevedeva pareti portanti in gasbeton da 30 cm, in modo da semplificarne la realizzazione. La realizzazione dei lavori si è potuta attivare facilmente poiché nel gruppo di auto costruttori erano presenti numerosi soggetti il cui impiego professionale era nel settore edile.

Il lavoro è stato svolto solamente durante i fine settimana poiché tutti gli utenti erano impegnati in lavori esterni e potevano dedicare all'attività di costruzione solo quel tempo. I materiali edili, le dotazioni di sicurezza e gli attrezzi sono stati forniti dall'ente edile di Vimercate pagati da Aler che ha in proprietà gli alloggi fino al termine del periodo di affitto agevolato.

Le prime fasi della costruzione sono state seguite in modo professionale e attento da un architetto che ha seguito e spiegato ogni singola operazione, soprattutto per quanto riguarda la realizzazione delle fondazioni. Per la prima parte di progetto il responsabile è stato reperibile per tutto il tempo necessario, lentamente, però, si è ridotta la sua presenza sul campo fino a sparire totalmente dopo circa 6 mesi dall'inizio dei lavori. A questo punto gli utenti sono andati avanti nel lavoro autogestendosi completamente, andando a far tesoro delle capacità dei singoli; in questo modo si sono create delle gerarchie all'interno del gruppo e disparità di opinioni e atteggiamenti. Non seguiti da un responsabile ognuno ha iniziato a lavorare per sé prima che per gli altri. Dopo un certo periodo di tempo sono anche venuti meno i materiali e i lavori sono stati interrotti. Ad oggi gli esterni sono stati

finiti ma l'interno delle abitazioni è stato lasciato al rustico, senza impianti nè finiture. Alcuni auto-costruttori hanno proseguito i lavori ma a proprie spese a proprie spese ed ora abitano nei propri alloggi, il resto del progetto però è lasciato abbandonato, quindi gli attuali abitanti abitano in residenze finite da loro stessi ma all'interno di un vero cantiere visto che gli spazi esterni e gli spazi comuni non sono stati completati.

Le **criticità** riscontrate sono nate fin dal principio del progetto, ci sono state evidenti mancanze e lacune durante la fase di realizzazione.

In primo luogo non sono state studiate le problematiche legate alla coesione sociale, aspetto non trascurabile in un caso di autocostruzione, questa carenza progettuale ha inevitabilmente generato un processo di competitività tra i partecipanti ed ha causato la comparsa di screzi e litigi.

Secondo aspetto è quello legato al progetto delle residenze. Si è deciso di realizzare delle unità abitative standard, senza troppe personalizzazioni; questo aspetto, ha fatto sì che gli utenti perdessero gradualmente interesse e attenzione nella realizzazione. Per limitare questo problema si sarebbe dovuto rendere il progetto visibile ai futuri utenti per verificare la rispondenza alle proprie esigenze e prevedere un progetto che garantisse un certo grado di personalizzazione degli spazi privati. In questo si sarebbe potuta garantire attenzione alla realizzazione della parte comune per poi in un secondo momento assegnare un preciso alloggio a ciascuno in modo da poter andare a realizzare gli interni in una seconda fase

In **fase di realizzazione** un team di professionisti ha supervisionato l' intervento ma gradualmente quest'attività si è ridotta, in questo modo si è perso il controllo della realizzazione e si è perso il controllo del gruppo.

Successivamente i lavori sono stati interrotti poiché oltre alla mancanza di un professionista in grado di controllare il processo, sono venuti a mancare anche i materiali da costruzione necessari. A seguito di questa mancanza non è stato più possibile completare la costruzione se non tramite l'acquisto a livello individuale del necessario per terminare i lavori e comunque ora si trovano a vivere in un cantiere non terminato.

Dal punto di vista **organizzativo** ci si è fermati alla formazione dei gruppi di auto costruttori, una volta scelti si è avviata la costruzione senza la previsione di incontri didattici o comunque propedeutici al miglioramento della coesione tra gli utenti. Vista quest'organizzazione i futuri utenti si sono trovati direttamente in cantiere senza sapere bene a cosa sarebbero andati in contro, da qui sono nati i primi disagi dovuti a queste carenze organizzative. Non conoscendo gli altri partecipanti e non sapendo esattamente cosa e come fare i partecipanti erano in difficoltà.

Il **risultato negativo del progetto** è da imputare all'improvviso fallimento dell'organizzazione promotrice e organizzatrice dell'intero processo che ha messo in moto una macchina composta da numerosi attori con ognuno una responsabilità parziale e comunque senza avere le capacità di portare a termine il processo in autonomia, di conseguenza venendo meno il principale attore del processo l'intero ingranaggio si è bloccato. La gerarchia degli attori è così brevemente riassunta: l'organizzazione promotrice di quest'esperienza è Alisei coop, uno spin off di una società ONG³⁰ idonea a gestire interventi di cooperazione e aiuto umanitario. Per la realizzazione del progetto Alisei si è appoggiata ad una società di progettazione, Innocence; per mettere in moto il meccanismo che ha portato all'apertura di diversi cantieri, la Regione Lombardia ha

³⁰ Organizzazione Non Governativa

trovato i primi fondi per avviare il bando di autocostruzione. Per trovare i fondi necessari a completare l'intervento ci si è dovuti appoggiare ad un' associazione di edilizia sociale, quindi Aler è stata contattata per rendere realizzabile il progetto, definendo un accordo di proprietà del costruito per i primi 10 anni; si è trovato l'accordo per la realizzazione e il finanziatore ha cercato un terreno a basso costo. Il Comune che ha identificato la zona migliore per questa realizzazione e a questo punto gli utenti vincitori del bando hanno formato una società cooperativa a responsabilità limitata (SCARL) per poter effettivamente prendere in mano la possibilità d'iniziare la realizzazione.

Tra il 2001 ed il 2007 interventi di autocostruzione gestiti nello stesso modo e dagli stessi attori sono partiti in Umbria, Marche e Lombardia, che hanno adottato gli stessi metodi e la stessa organizzazione gerarchica. Ogni progetto risultava più grande del precedente e i tempi tra l'avvio di un cantiere e il successivo si sono accorciati in seguito anche all'attenzione mediatica che si stava concentrando su questo nuovo modello realizzativo. A seguito della crescente popolarità l'associazione promotrice ha iniziato un numero di progetti superiori alle proprie capacità gestionali. L'esagerato numero di interventi in corso contemporaneamente ha fatto sì che il personale qualificato non fosse in grado di seguire e gestire nel giusto modo gli sviluppi dei singoli cantieri ma che si concentrasse solamente sulle prime fasi realizzative lasciando poi la direzione lavori a personale non all'altezza della situazione. Anche il reperimento dei materiali non è stato gestito con la sufficiente attenzione determinando così una serie di sprechi economici dovuti a spese eccessive e ritardi nella realizzazione. Nonostante i fondi reperiti fossero inizialmente sufficienti gli sprechi economici ed i ritardi dovuti alla limitata competenza degli addetti dei cantieri ha causato un eccessivo spreco di i fondi fino a che gli stessi non sono più

stati sufficienti per il completamento dei lavori. Inoltre i primi interventi realizzati in Umbria hanno beneficiato dell'ausilio di imprese edili per il completamento dei lavori determinando un' ulteriore riduzione dei fondi da stanziare agli altri progetti. Queste circostanze hanno determinato il fallimento dell'associazione responsabile dell'intero processo.

Il fallimento di Alisei ha determinato l'assenza di coordinazione tra le parti lasciando i vari attori in uno stato di impossibilità di completare i lavori, sia per la mancanza di supervisione e coordinamento ma anche per l'improvvisa sparizione dei capitali investiti fino a quel momento da tutti i partecipanti.

La maggior parte dei cantieri che sono rimasti incompiuti hanno causato una serie di conseguenze negative per tutti gli attori ed in primo luogo per gli auto-costruttori coinvolti nell'operazione. La Regione, i Comuni e le agenzie di credito coinvolte nel processo hanno dovuto prendere atto della sparizione dei fondi investiti fino a quel momento in un processo che non ha dato alcun risultato. Ma il peggior danno lo hanno subito gli auto-costruttori. Essi, come sancito dal bando di partecipazione, sono soggetti con reddito basso, senza proprietà immobiliari proprie e spesso con famiglie a carico, per partecipare al bando di autocostruzione hanno dovuto disdire i contratti di affitto dalle proprie abitazioni per il periodo in cui i lavori dovevano risultare pronti e sono usciti dalle graduatorie di attesa per assegnazione di alloggi di Edilizia residenziale pubblica. A seguito del fallimento delle operazioni di autocostruzione si è anche aggiunto il mutuo da pagare agli istituti di credito presso cui si è formalizzato il finanziamento e le multe da pagare per il mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Gli auto-costruttori sono impossibilitati ad avere una casa in proprietà, obbligati a cercare una sistemazione di fortuna in affitto, costretti a pagare un mutuo superiore a quello pattuito inizialmente e senza niente di concreto se non degli edifici parzialmente costruiti. Visto l'enorme fallimento, sia in termini economici ma soprattutto in termini sociali, risulta evidente come il tema dell'autocostruzione, già difficilmente accettata nel panorama edilizio italiano, sia visto con sospetto e diffidenza da tutti gli operatori del mercato edilizio. Risulta però evidente come il fallimento di questi progetti sia dovuto alle mancanze dell'organizzazione promotrice e gestrice del processo dai suoi inizi.

In altri casi italiani si può vedere come questo processo possa invece essere un' ottima occasione per fornire una casa a chi non ha le potenzialità economiche per acquistarla nel normale mercato edilizio, fornendo una valida alternativa, o un' ulteriore possibilità, al sistema finora adottato di case popolari e Social Housing.

TABELLA N° 3: ANALISI DEL BANDO DI AUTOCOSTRUZIONE DELLA LOMBARDIA IN RAPPORTO AL PROCESSO EDILIZIO

BANDO LOMBARDIA	PROCESSO EDILIZIO	PROBLEMATICHE	PROPOSTA
ESPRESSIONE ESIGENZE			
REGIONE E ALISEI Promuovono una nuova modalità di realizzazione di alloggi di edilizia residenziale	COMMITTENTE produce il Brief	- Mancanza di garanzie tra la regione ed Alisei	- Promozione di un bando regionale
PROGRAMMAZIONE			
REGIONE LOMBARDIA ALISEI Realizzano un bando per l' autocostruzione rivolto ai comuni	COMMITTENTE produce: -Documento Preliminare -Diagnosi		- Realizzazione bando per l' autocostruzione rivolto ai comuni - Realizzazione di un contratto assicurativo - Selezione dei progetti in base alla qualità oltre che costo
PROGETTAZIONE			
INNOCENCE e COMUNE realizzano: -Progetto esecutivo -(Progetto definitivo) -Bando per gli autocostruttori	PROGETTISTA realizza : -Progetto definitivo -Progetto esecutivo	- Bando realizzato senza considerare la partecipazione degli autocostruttori - Mancanza di coesione sociale - Mancanza di risposta alle esigenze degli utenti	- Bando auto costruttori - Fondazione cooperativa - Stipulazione contratto assicurativo per eventuali fallimenti - Progettazione partecipata - Stesura del progetto esecutivo che rispetti le esigenze dell' utenza e del bando
APPALTO			
COMUNE Realizza un Bando per produttori	COMMITTENTE produce -Contratto di appalto - Consegna lavori	- Mancanza di figure in grado di gestire i rapporti tra il comune e i produttori - Mancata collaborazione e organizzazione tra il comune e cooperativa	- Introduzione di una figura di riferimento che segua, supervisioni e gestisca i rapporti tra gli auto costruttori, i fornitori, il comune e i finanziatori.






BANDO LOMBARDBIA	PROCESSO EDILIZIO	PROBLEMATICHE	PROPOSTA
REALIZZAZIONE			
AUTO COSTRUTTORI Realizzano l' opera	COSTRUTTORE realizza l' opera	<ul style="list-style-type: none"> - Mancata gestione del cantiere - Mancanza di sicurezza, gestione e controllo - Mancanza di figure in grado di gestire il processo - Mancanza di controllo della parte burocratica 	<ul style="list-style-type: none"> - Necessità figura di riferimento che segua e supervisioni il cantiere - Necessità di un cronoprogramma - Cantiere sicuro e semplificato - Necessità di controlli per la gestione della parte burocratica.
COLLAUDO			
FASE NON RAGGIUNTA	Il SISTEMA DI CONTROLLO PUBBLICO: -Doc. amministrativa -Doc. tecnica		Il sistema di controllo pubblico produce: -Doc. amministrativa -Doc. tecnica per il collaudo dell' edificio
CONSEGNA OPERA			
FASE NON RAGGIUNTA	COMMITTENTE Certificato di abitabilità		- Necessità documento che certifichi l' abitabilità e la qualità dell' edificio
GESTIONE			
FASE NON RAGGIUNTA	UTENZA COMMITTENZA -Manuale Uso -Piano Manutenzione		- Partecipazione attiva alla gestione degli spazi privati e comuni, tipici del co-housing
MANUTENZIONE			
FASE NON RAGGIUNTA	L' UTENZA mantiene l' edificio		Gli utenti/auto-costruttori hanno capacità nella gestione e manutenzione dell' edificio.
DISMISSIONE o RIUSO			
FASE NON RAGGIUNTA	Attivare un processo di riciclaggio e riuso, per dismettere l' edificio		Necessità di utilizzare prodotti e componenti di facile smontabilità e riutilizzabilità per favorire il riuso e il riciclo

TABELLA N° 4: ANALISI DEL BANDO DI AUTOCOSTRUZIONE DELLA LOMBARDIA IN RAPPORTO AL PROCESSO EDILIZIO: SPERIMENTAZIONE DELL' AUTOCOSTRUZIONE ASSOCIATA IN AFFITTO

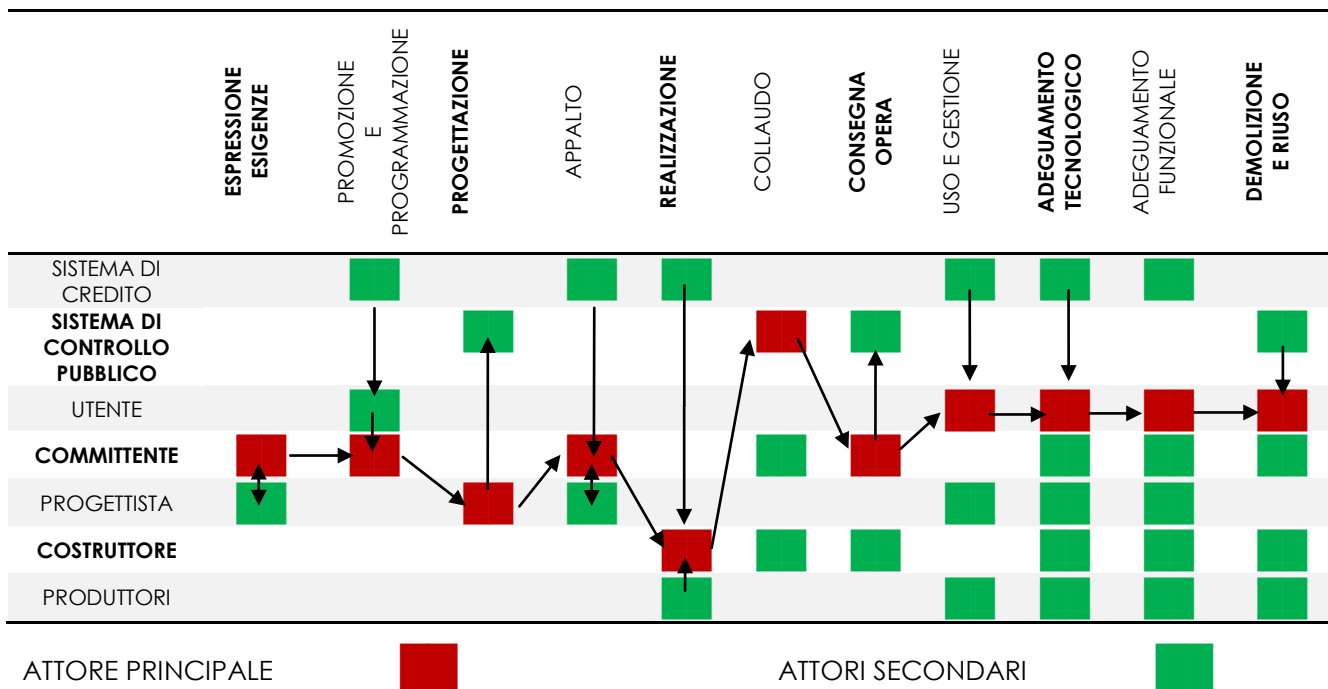
FASI PROCESSO	ATTORI	PRODOTTI	CASO LOMBARDIA	AZIONI
1 ESPRESSIONE ESIGENZE	Committente REGIONE ALISEI	BRIEF	Promozione di una nuova modalità di realizzazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica con la collaborazione diretta dei futuri assegnatari all' intero processo di attuazione dell' intervento. AUTOCOSTRUZIONE ASSOCIATA	Individuazione e definizione esigenze del cliente
2 PROGRAMMAZIONE	Committente REGIONE LOMBARDIA ALISEI	BANDO	Realizzazione di un bando per l' autocostruzione che finanzia il 20% di ogni intervento fino a 2.000.000 Euro	- Espressione delle esigenze - Promozione del progetto all' utente
3 PROGETTAZIONE	Progettista INNOCENCE COMUNE	-Progetto definitivo -Progetto esecutivo -Bando per gli auto-costruttori	- Atto deliberativo del Comune di approvazione della proposta - Disponibilità dell' area - Planivolumetrico dell' intervento ; piante e sezioni - Cronoprogramma dei lavori e delle attività di supporto agli auto costruttori - Piano finanziario ed economico dell' iniziativa - Impegno alla restituzione del cofinanziamento alla fine dei 10 anni - Individuare soggetti beneficiari con apposito bando prima dell' inizio dei lavori	- Promozione - Informazione - Organizzazione del progetto

	FASI PROCESSO	ATTORI	PRODOTTI	CASO LOMBARDIA	AZIONI
4	APPALTO	Committente COMUNE	-Bando per produttori	- Determina agevolazioni circa gli oneri di urbanizzazione -Predisporre e determina graduatoria degli auto costruttori - Verifica e certifica i requisiti soggettivi degli assegnatari - Verifica e certifica i requisiti oggettivi degli interventi	Affidamento dei lavori ad un'impresa
5	REALIZZAZIONE	Costruttore AUTO COSTRUTTORI	Realizzazione dell'opera	-Scavi realizzati da un'impresa professionista, restante parte della progettazione realizzata dagli auto costruttori con la supervisione di Innocence.	Cantierizzazione
6	COLLAUDO	---	---	---	---
7	CONSEGNA OPERA	---	---	---	---
8	GESTIONE	---	---	---	---
9	MANUTENZIONE	---	---	---	---
10	DISMISSIONE	---	---	---	---

2.4.2 CONFRONTO DELLE RESPONSABILITA' DEGLI OPERATORI TRA IL PROCESSO EDILIZIO TRADIZIONALE E QUELLO DEL CASO LOMBARDO

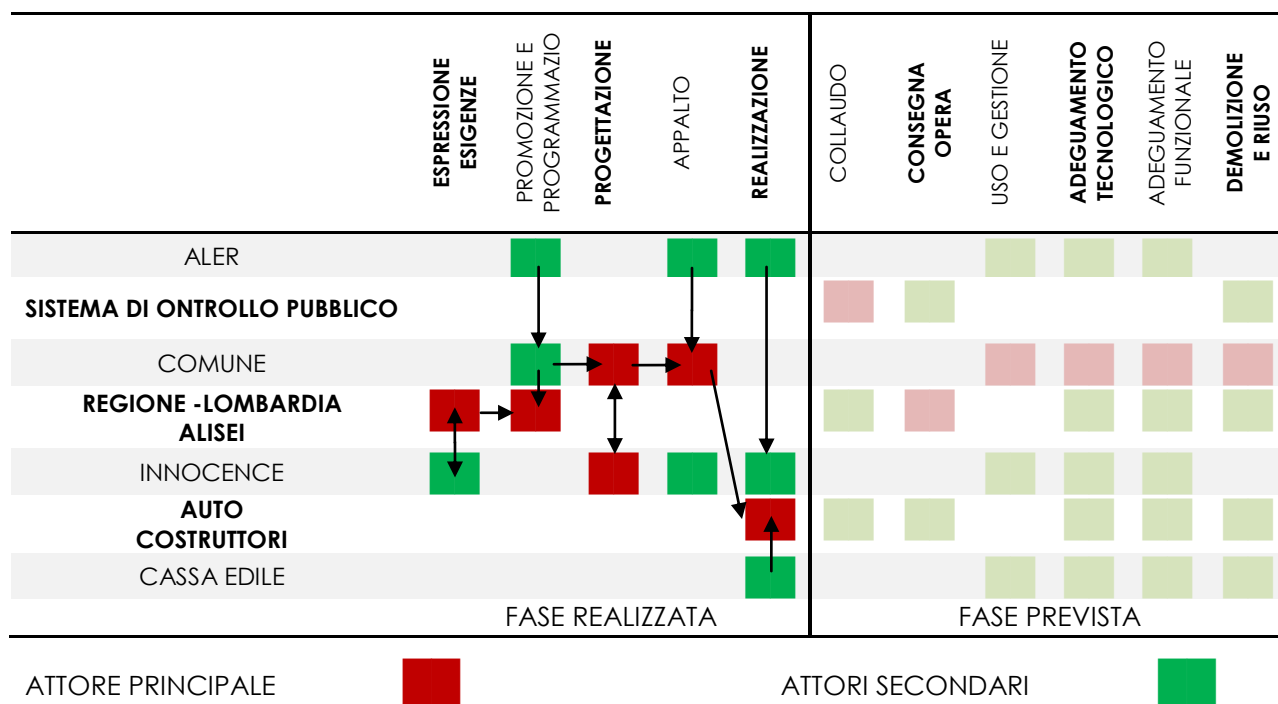
Dall'analisi del caso lombardo è possibile individuare le particolarità che hanno causato il fallimento del processo e determinato la condizione di forte disagio che ancora si protrae. La particolarità del processo edilizio è rappresentata dal continuo cambiamento dell'attore principale in relazione alla fase che si sta svolgendo; questa situazione è schematizzata nella matrice seguente.

TABELLA N° 5: RESPONSABILITA' DEGLI OPERATORI NEL PROCESSO EDILIZIO



Con questo continuo e rapido scambio di responsabilità, il processo edilizio potrebbe essere di difficile gestione; con l'attuazione di un processo di autocostruzione questo fattore è ancor di più difficile gestione poiché in alcune fasi gli auto-costruttori risultano essere gli attori principali, quindi coloro che hanno la responsabilità maggiore. Essi non sono tenuti ad avere le competenze necessarie per il corretto svolgimento della fase in analisi, se non accompagnati, gestiti e controllati da una figura tecnica.

TABELLA N° 6: RESPONSABILITA' DEGLI OPERATORI NEL CASO LOMBARDO



Nello specifico il fallimento nel caso di autocostruzione in Lombardia è giunto proprio nella fase in cui gli auto costruttori sono diventati gli attori principali del processo e quindi hanno preso in mano la situazione continuando a gestire e mantenere il complesso da loro stessi realizzato; in realtà questo è corrisposto ad una totale assenza di supervisione da parte degli enti addetti a supervisionare il processo per intero.

Gli auto costruttori si sono trovati “intrappolati” in una situazione di indebitamento, oltre che senza la propria abitazione, senza via d'uscita.

Da quest'analisi risulta evidente la necessità di una figura di riferimento che debba essere sempre presente, in tutte le fasi del processo, che tuteli gli auto costruttori, li segua e che cerchi quindi di evitare il raggiungimento di un fase in cui nulla è più gestibile e controllabile.

2.4.3 ANALISI DEI RUOLI DEGLI OPERATORI COINVOLTI

Per meglio comprendere quali siano stati i limiti dell'operazione si è andato ad identificare in maniera schematica quali fossero i compiti che ogni attore ha dovuto svolgere per garantire la corretta riuscita del progetto.

TABELLA N° 7: SCHEMATIZZAZIONE DEI RUOLI DEGLI OPERATORI COINVOLTI NEL PROCESSO IN LOMBARDIA

RUOLI	ATTORI	AZIONI COMPIUTE	MANCANZE
UTENTE	REGIONE E ALISEI	Definizione delle esigenze	Formulazione degli standard di progettazione da formalizzare nel brief di progetto
COMMITTENTE	REGIONE E COMUNI	-Individuazione e acquisizione dell'area di intervento -Costruzione del sistema di finanziamento -Definizione del <i>brief</i> di progetto (SOLO IN PARTE)	-Definizione dei parametri del processo (tempi – costi – procedure) -Definizione i criteri di scelta del progettista e definire il contratto -Definizione i criteri di selezione del costruttore e le modalità di appalto
PROGETTISTA	INNOCENCE- COMUNI	Analisi e acquisizione il <i>brief</i> Sviluppo della progettazione nei livelli concordati	-Assistenza al committente nella predisposizione dei documenti di appalto (per materiali) -Assistenza al committente nella valutazione e selezione dei fornitori -Assistenza al costruttore nella redazione degli <i>shop drawings</i>
COSTRUTTORE	AUTO COSTRUTTORI	-Organizzazione delle risorse per gestione del contratto di appalto -Acquisizione servizi (ingegneria-costruzione-montaggio-trasporto-...) -Acquisizione materiali e componenti	-Acquisizione delle informazioni per formulare l'offerta -Formulazione di un offerta (tecnico)-economica -Controllo tecnico-economico dell'esecuzione delle opere
PRODUTTORE	CASSA EDILE	Fornisce materiali, componenti, servizi, lavori (subappalto) Acquisire materiali, componenti o materie prime	Formulazione di un offerta (tecnico)-economica

Come si può vedere nella tabella sono numerose le azioni che ogni attore deve compiere.

Risulta evidente come l'approccio iniziale al processo sia stato superficiale e non siano stati forniti i requisiti minimi per la riuscita del progetto. Nella fase finale la causa del fallimento è ricaduta sugli auto costruttori, ma le responsabilità sono imputabili ancor prima, a tutti gli attori coinvolti in forme differenti.

L'organizzazione generale da parte di Alisei non è stata sviluppata in modo approfondito considerando tutte le problematiche che si sarebbero incontrate; le gestioni comunali non hanno prestato sufficiente attenzione al corretto svolgimento dei lavori ed alla fase finanziaria e la regione non ha prestato la giusta attenzione alla tutela degli utenti oltre che non aver specificato fin da subito gli standard da formalizzare nel Brief di progetto.

2.5 ANALISI DEI CASI DI AUTOCOSTRUZIONE : 2° FASE

I progetti raccolti nella seconda fase sono quelli di più recente concezione, raccolgono al loro interno le soluzioni alle problematiche evidenziate nei casi della prima fase e ognuno presenta delle particolarità che lo distinguono dagli altri.

2.5.1 TOSCANA

Il bando della regione Toscana fornisce 13 milioni di euro per interventi pilota rivolti alla sperimentazione di forme innovative dell'abitare e del costruire. I comuni, ai quali il bando si rivolge, hanno 6 mesi di tempo (180 giorni) per presentare le proprie proposte nell'ambito delle tre linee di intervento previste. Il bando è una risposta importante al fabbisogno abitativo toscano che ha assunto i caratteri di vera e propria emergenza. Inoltre punta a coniugare concetti importanti come la sostenibilità ambientale, attraverso l'utilizzo di tecniche costruttive ad impatto minimo, quella economica, mettendo al centro il diritto fondamentale ad avere un'abitazione, e quella sociale, cercando di recuperare le relazioni sociali.

Il bando individua tre linee di intervento.

- Il 50% dei 13 milioni è destinato ad interventi pilota di co-housing, secondo le tecniche della bioarchitettura e bioedilizia e serviranno per costruire o recuperare alloggi da dare in affitto ad un canone inferiore a quello di mercato.
- Un 25% è messo a disposizione per la costruzione di alloggi di rotazione, destinati cioè a persone o famiglie che si trovano in una condizione temporanea di disagio abitativo.
- Il restante 25% è utilizzabile per interventi sperimentali di autocostruzione o autorecupero.

Destinatari del bando sono i Comuni (singoli o associati) che possono rispondere non soltanto con progetti propri ma anche con quelli proposti da altri soggetti (cooperative

edilizie, imprese di costruzione e cooperative di produzione e lavoro, sia in forma singola che consorziate, associazioni, cooperative o altri organismi senza scopo di lucro).

Il Contributo regionale, ad esclusione delle eventuali spese per l'acquisto degli immobili o delle aree edificabili, è del 100% del costo se l'intervento viene promosso e realizzato dal Comune o dal soggetto gestore Erp, mentre in caso di soggetto proponente privato il sostegno non supera il 40% dei costi.

Anche per gli alloggi a rotazione il sostegno regionale ai costi dell'intervento sarà del 100% ma per un importo che non potrà superare 1 milione di euro.

Per gli interventi di auto recupero e autocostruzione il contributo regionale non potrà superare i 5 mila euro per quanto riguarda i costi di promozione, coordinamento e formazione, i 10 mila euro per quelli di progettazione ed i 25 mila euro per ogni alloggio realizzato; quindi 6,5 milioni di euro per interventi pilota di co-housing (costruzione o recupero di alloggi da dare in affitto ad un canone inferiore a quello di mercato), 3 milioni 250 mila euro per la costruzione di alloggi di rotazione, destinati cioè a persone o famiglie che si trovano in una condizione temporanea di disagio abitativo e 3 milioni e 250 mila euro per interventi sperimentali di autocostruzione o auto recupero.

TABELLA N° 8: ANALISI DEL BANDO DI AUTOCOSTRUZIONE DELLA TOSCANA

FASI PROCESSO	ATTORI	PRODOTTI	BANDO REGIONE	AZIONI
1 ESPRESIONE ESIGENZE	REGIONE TOSCANA	BRIEF	La Regione concorre, per una disponibilità complessiva pari a 13 milioni di euro, alla realizzazione di interventi pilota con caratteristiche sperimentali ed innovative	Individuare e definire le esigenze del cliente
2 PROGRAMMAZIONE	REGIONE TOSCANA	BANDO	Progettazione e attuazione di interventi regionali nel campo della bioarchitettura e bioedilizia e di strutture alloggiative plurifamiliari di natura temporanea; interventi di autocostruzione o auto recupero di alloggi destinati alla locazione in cui i soggetti attuatori sono cooperative o altri soggetti associativi senza scopo di lucro.	Espressione delle esigenze Promozione del progetto all'utente
3 PROGETTAZIONE	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	Progetto esecutivo Progetto definitivo Bando per gli autocostruttori	-Individuazione area o immobile - Relazione esplicativa ; - Elaborati grafici preliminari; - Relazione di fattibilità ; - Cronoprogramma preliminare; - Quadro finanziario completo; - Impegno per i soggetti attuatori privati di costituzione di fidejussione bancaria o assicurativa pari all'ammontare del contributo richiesto.	-Promozione -Informazione -Organizzazione del progetto
4 APPALTO	COMUNE	Bando per produttori	NON SPECIFICATO	Affidamento dei lavori ad un'impresa

5	REALIZZAZIONE	COSTRUTTORE	AUTO COSTRUTTORI	Realizzazione e dell' opera	L'inizio dei lavori degli interventi deve avvenire entro i 90 giorni successivi al provvedimento regionale di approvazione. I lavori dovranno avere termine entro 24 mesi dalla data di inizio.	Cantierizzazione
6	COLLAUDO	PROGETTISTA	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	Doc. amministrativa o Doc. tecnica	Prodotta la documentazione amministrativa oltre che a quella tecnica	Sottoposizione del progetto al sistema di controllo
7	CONSEGNA OPERA	COMMITTENTE	COMUNE	Documento che certifici abitabilità e qualità dell' edificio	Alla consegna i comuni dovranno allegare un sintetico parere di congruità e di fattibilità	Documento che certifici abitabilità e qualità dell' edificio
8	GESTIONE	UTENZA - COMMITTENTE	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	Emissione: -Manuale Uso -Piano Manutenzione	La relazione finale dovrà evidenziare tutti gli aspetti procedurali, tecnici, operativi, economici, dell'intervento e il relativo grado di criticità.	Partecipazione attiva alla gestione degli spazi privati e comuni
9	MANUTENZIONE	UTENZA	AUTO COSTRUTTORI	NON SPECIFICATO	NON SPECIFICATO	Mantenimento del bene.
10	DISMISSIONE	NON SPECIFICATO	NON SPECIFICATO	NON SPECIFICATO	NON SPECIFICATO	Riciclaggio e riuso

2.5.2 MARCHE

Il bando della regione Marche è rivolto alla popolazione migrante ed è basato sulle politiche di integrazione. La Provincia di Ancona decide di partecipare e ottiene le risorse necessarie. La relativa gara di assegnazione viene vinta dal Consorzio di Solidarietà e dall'altro partner del progetto, il Consorzio A.B.N.³¹ di Perugia.

Il Comune di Senigallia già da tempo aveva individuato questo terreno per un progetto di autocostruzione. Per cui dopo avere scritto il bando, i due enti locali coinvolti e i due consorzi hanno iniziato a cercare i cittadini interessati alla proposta. Il primo problema da superare è stato quello di individuare un istituto di credito disponibile a erogare i mutui. L'unica banca a rispondere affermativamente è Banca Etica. L'assegnazione prevede un 50% di cittadini comunitari e l'altra metà extracomunitari.

Le persone che partecipano non dovranno essere proprietari di case, avere la residenza da 10 anni in Italia o da 5 nelle Marche. Il cantiere è partito il 20 agosto del 2011. Bruciando alcune tappe le palazzine sono ultimate in anticipo. A fare la differenza l'incredibile voglia di partecipazione dei protagonisti. Nel cantiere lavora un gruppo di esperti, di tecnici che affianca la cooperativa di auto costruttori che si è formata ad hoc. Ogni giorno è all'opera una squadra di 4/5 muratori. Il tutto è coordinato dall'equipe di mediazione sociale. Si lavora dal lunedì al sabato. Ogni nucleo familiare ha 750 ore totali a testa. In uno dei gabbionti del cantiere il programma informatico coordina il lavoro. Ogni famiglia ha una scheda con le ore effettuate.

³¹ Consorzio ABN A&B Network sociale –società cooperativa sociale

Si tratta di un progetto dove la solidarietà e la cooperazione sono dominanti. Alcuni per ragioni di lavoro si sono resi conto che non ce la facevano a raggiungere il monte ore stabilito. Allora altri con più tempo a disposizione si sono offerti di coprire il loro buco.

Mano a mano che si proseguiva con l' intervento ci si è resi conto che progetti di questo genere non possono essere affidati alla semplice autogestione. Aspetti decisivi dei progetti di autocostruzione sono i tempi e i costi.

Si tratta di persone che si possono accollare una rata di mutuo di 500/600 euro per circa 20/30 anni. Questi cittadini devono avere chiaro quanto costa e quanto dura una operazione del genere, e la banca deve sapere esattamente quello che deve erogare, perché se l'importo sale improvvisamente di 10 mila euro il progetto fallisce. E l'esperienza della regione Marche ha seguito questi criteri.

In ognuna ci sono tre appartamenti grandi da 116 mq, uno medio da 103 e uno piccolo da 65/68 mq. Per un totale di 20 appartamenti. Sono case costruite in muratura con il vecchio mattone di argilla cotta, non in cemento, un materiale naturale, bio-sostenibile, che garantisce un'efficienza energetica all'avanguardia. Il costo per l'appartamento più grande è di 138.000 euro.

TABELLA N° 9: ANALISI DEL BANDO DI AUTOCOSTRUZIONE DELLE MARCHE

FASI PROCESSO	ATTORI	PRODOTTI	BANDO REGIONE	AZIONI
1 ESPRESION E ESIGENZE	COMMITTENTE REGIONE MARCHE	BRIEF	Bando regionale di € 665.000,00 per realizzazione di interventi di edilizia residenziale sperimentale sul tema: "Edilizia residenziale in autocostruzione"	- Individuazione e definizione esigenze
2 PROGRAM MAZIONE	COMMITTENTE REGIONE MARCHE	BANDO	Disponibili € 665.000,00 Il soggetto proponente stipula la convenzione con la Regione	- Espressione esigenze - Promozione del progetto all'utente
3 PROGETTAZIONE	PROGETTISTA COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	-Progetto esecutivo -(Progetto definitivo) -Bando per gli autocostruttori	Progetto preliminare: • relazione tecnico illustrativa; • elaborati grafici: - planimetria generale di inquadramento - piante con indicazione degli spazi, - prospetti e sezioni significative - elaborati tecnici adeguati -Eventuale autovalutazione secondo il Protocollo ITACA MARCHE -Relazione descrittiva	- Promozione - Informazione - Organizzazione del progetto
4 APPALTO	COMMITTENTE COMUNE	-Bando per produttori	NON SPECIFICATO	Affidamento dei lavori ad un'impresa
5 REALIZZAZIONE	COSTRUTTORE AUTO COSTRUTTORI	Realizzazione dell'opera	Inizio dei lavori entro tredici mesi dal provvedimento provvisorio di concessione del contributo ed ultimare entro tre anni dal loro inizio.	Cantierizzazione

6	COLLAUDO	PROGETTISTA	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	-Doc. amministrativa -Doc. tecnica	Da consegnare il quadro Tecnico Economico del progetto preliminare	Sottoposizione del progetto al sistema di controllo
7	CONSEGNA OPERA	COMMITTENTE	COMUNE	Documento che certifichi l' abitabilità e la qualità dell' edificio	Elaborato che certifichi la qualità	Necessario produrre un documento che certifichi l' abitabilità e la qualità dell' edificio
8	GESTIONE	UTENZA COMMITTENZA	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	Emissione dell: -Manuale Uso -Piano Manutenzione	Consegnare un Fac-simile della scheda impegni e responsabilità dell'autocostruttore sottoscritta dal legale rappresentante	Partecipazione attiva alla gestione degli spazi privati e comuni
9	MANUTENZIONE	UTENZA	AUTO COSTRUTTORI	-Relazione descrittiva del piano di mantenimento del bene	Rispetto della qualità architettonica e ambientale anche in relazione al suo inserimento nel contesto urbanistico e paesaggistico, all'uso di tecnologie e materiali innovativi, all'eco compatibilità dell'intervento.	Mantenimento del bene-
10	DISMISSIONE	UTENZA	AUTO COSTRUTTORI	Relazione descrittiva verifica di ecocompatibilità	L' utilizzo di materiali eco compatibili all' area di intervento include un interesse alla futura dismissione dell' edificio	Riciclaggio e riuso

2.5.3 EMILIA ROMAGNA

A.R.I.A.³² nata con lo scopo di promuovere l'autocostruzione associata sul territorio riminese e sensibilizzare, su questo tema, le amministrazioni pubbliche locali quali enti programmatori e regolatori dello sviluppo del proprio territorio.

Nel marzo 2003, 19 soci della neonata associazione A.R.I.A., con la somma di € 260 a testa, costituirono Ariacoop Società Cooperativa, una cooperativa edilizia che oggi 1 giugno 2009 conta il ragguardevole numero di 126 soci e un capitale sociale di € 32760.

Il Comune di San Giovanni in Marignano nel febbraio 2007 dopo aver individuato un'area Peep inutilizzata, emise un bando pubblico per l'assegnazione del terreno, riservato esclusivamente a cooperative edilizie e a consorzi di cooperative, nel quale erano previste l'esecuzione delle opere in autocostruzione.

Ariacoop Società Cooperativa, partecipò a tale bando che si concluse nel marzo 2007 e nel giugno successivo quando fu resa pubblica la graduatoria la società cooperativa Ariacoop di Rimini risultò aggiudicataria.

Diciotto soci di Ariacoop parteciparono attivamente alla progettazione ed economicamente alle fase di start-up anticipando quanto necessario per garantire la realizzazione della prima fase dei lavori. La Banca Popolare Etica di Padova finanziò e sta tuttora erogando il mutuo fondiario a stato avanzamento lavori.

GESTIONE: Completamente attraverso Ariacoop e il potere decisionale viene esercitato dal consiglio di amministrazione della cooperativa sempre però con la partecipazione del gruppo dei diciotto soci auto costruttori del cantiere.

³² Associazione Riminese Immobili Autocostruiti

Realizzazione di 18 unità immobiliari in classe energetica A, suddivise in 3 blocchi da 6 unità a schiera ciascuno, con relativi garage, in attuazione del Piano Particolareggiato Fornace del Comune di San Giovanni in Marignano. Il gruppo di progettazione incaricato per la redazione del Piano Particolareggiato ha operato scelte fortemente orientate ai concetti di sostenibilità e di risparmio delle risorse energetiche, a cominciare dall'orientamento degli edifici, che hanno il prospetto principale a Sud.

Il filo conduttore dell'intervento e' quello della progettazione architettonica sostenibile, in sede progettuale sono state operate scelte indirizzate a ridurre i consumi di risorse energetiche ed ambientali. o ventilato"). Il costo preventivato è di 1.000 euro al metro quadro.

TABELLA N° 10: ANALISI DEL BANDO DI AUTOCOSTRUZIONE DELL' EMILIA ROMAGNA

FASI PROCESSO	ATTORI	PRODOTTI	BANDO REGIONE	AZIONI
1 ESPRESSIONE ESIGENZE	REGIONE MARCHE	BRIEF	18 unita' abitative con tipologia a schiera distribuite in 3 corpi: progettazione architettonica sostenibile: scelte indirizzate a ridurre i consumi di risorse, energia e suolo	- Individuare e definire le esigenze del cliente
2 PROGRAMMA ZIONE	REGIONE MARCHE	BANDO	Per l'individuazione dei terreni coinvolte le Amministrazioni . Valutazione del risparmio energetico indotto dalla bioarchitettura.	- Espressione delle esigenze - Promozione del progetto all' utente
3 PROGETTAZIONE	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	-Progetto esecutivo -(Progetto definitivo) -Bando per autocostruttori	18 unità immobiliari in classe energetica A, suddivise in 3 blocchi da 6 unita' a schiera ciascuno, con relativi garage, in attuazione del Piano Particolareggiato Fornace del Comune di San Giovanni in Marignano. Forti concetti di sostenibilità e di risparmio delle risorse energetiche	- Promozione - Informazione - Organizzazione e del progetto
4 APPALTO	COMUNE	-Bando produttori	per NON SPECIFICATO	- Affidamento dei lavori ad un' impresa

5	REALIZZAZIONE	COSTRUTTORE	AUTO COSTRUTTORI	Realizzazione dell' opera	Interventi eseguiti in autocostruzione da parte dei soci beneficiari. Tecniche di bioarchitettura, bioedilizia, recupero e risparmio energetico.	- Cantierizzazione
6	COLLAUDO	PROGETTISTA	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	-Doc. amministrativa -Doc. tecnica	Quadro Tecnico Economico del progetto preliminare	Sottoposizione del progetto al sistema di controllo
7	CONSEGNA OPERA	COMMITTENTE	COMUNE	Documento che certifihi l' abitabilità e la qualità dell' edificio	Elaborato che certifihi la qualità dell' edifici rispetto a differenti principi	Necessario produrre un documento che certifihi l' abitabilità e la qualità dell' edificio
8	GESTIONE	UTENZA COMMITTENZA	COOPERATIVA o ASSOCIAZIONE PROPONENTE	Emissione dell: -Manuale Uso -Piano Manutenzione	Responsabilità dell'autocostruttore , futuro utente, nella gestione del bene.	Partecipazione attiva alla gestione degli spazi privati e comuni, tipici del co-housing
9	MANUTENZIONE	UTENZA	AUTO COSTRUTTORI	-Relazione descrittiva del piano di manutenzione del bene.	Responsabilità dell'autocostruttore , futuro utente, nella manutenzione ordinaria e straordinaria del bene.	Mantenimento del bene-
10	DISMISSIONE	UTENZA	AUTO COSTRUTTORI	Relazione descrittiva della verifica di econompatibilità	L' utilizzo di materiali eco compatibili all' area di intervento include un interesse alla futura dismissione dell' edificio	Riciclaggio e riuso

2.6 CRITICITA'

Vista l'analisi dei casi finora realizzati in Italia possiamo notare come il processo di autocostruzione sia molto complesso e difficile da gestire.

Nel caso lombardo il processo non è arrivato a compimento a causa del fallimento dell'ente responsabile ma già nelle prime fasi del processo sono individuabili diversi limiti, alcuni di questi sono di facile soluzione.

Analizzando le fasi carenti del processo lombardo si è iniziato ad evidenziare le principali cause di difficoltà del processo cercando di proporre semplici soluzioni puntuali:

- Procedure di selezione

La criticità più forte³³ che si verifica nella fase di selezione è la creazione di gruppi di omogeneità etnica. Spesso i nuclei familiari selezionati per il progetto hanno origini etniche differenti ma sempre si cerca di creare un folto numero di persone provenienti dallo stesso Paese, e in tal modo si è formato un gruppo con maggiore omogeneità etnica, che ha finito per formare una sorta di "coalizione". Durante i lavori in cantiere, può

³³ La fase di selezione è poi stata interessata da altre criticità "minori", che però devono essere tenute comunque in considerazione. Può essere innanzitutto segnalata una eccessiva *genericità del bando* sotto diversi punti di vista: non è stato fissato nessun vincolo per la vendita dell'immobile; i requisiti minimi di reddito necessari per partecipare al progetto fissati nel bando si sono rivelati nella realtà troppo inclusivi (perciò alcune persone si sono ritrovate in difficoltà economiche); il numero di possibili partecipanti previsto era troppo ridotto, al punto che dopo i primi abbandoni è stato necessario riaprire il bando e accettare anche persone che inizialmente non potevano accedere. Buona pratica è quindi quella di creare un bando chiaro e specifico, che comprenda (oltre al resto) vincoli per la vendita, requisiti di reddito e di bancabilità adeguati e un ampio numero di possibili partecipanti al progetto.

Altro punto critico è stata la conduzione di un *colloquio di selezione* troppo *superficiale*, generalmente rivolto ad un solo componente della famiglia (quasi sempre l'uomo). Emerge invece la necessità di condurre colloqui di selezione più approfonditi, che coinvolgano tutta la famiglia, in modo da valutare la propensione generale dell'intero nucleo (l'uomo, la donna, i figli grandi, se presenti) al progetto. È infatti importante che il peso e la fatica del cantiere venga diviso su più soggetti appartenenti alla stessa famiglia.

succedere che molte delle persone³⁴ appartenenti a tale gruppo riducano, soprattutto durante il periodo invernale il tempo dedicato alle attività costruttive. Il fatto di appartenere ad un gruppo etnico più omogeneo rispetto al resto del gruppo può aver favorito tale comportamento, facendo sentire i soggetti "trasgressori" comunque protetti. Tale situazione ha portato all'insorgere di numerosi conflitti (tra chi continuava a prestare le ore richieste e chi no) e ad un certo rallentamento dei lavori in cantiere (una minore manodopera comporta evidentemente un allungamento dei tempi di costruzione).

- Processo informativo-esplicativo

Gli immigrati che parlano meno bene l'italiano hanno affermato di non aver capito a fondo il progetto anche dopo aver partecipato alle riunioni preliminari di formazione e di illustrazione dello stesso. Da un lato, alcune persone non avevano addirittura capito di dover lavorare in prima persona alla quasi totalità dell'opera edile, dall'altro risultava poco chiaro anche il progetto e la forma concreta dell'abitazione stessa.

Questi auto costruttori comprenderanno come stanno realmente le cose solo una volta iniziati i lavori edili in cantiere. Chi pensava di dover semplicemente andare a "dare una mano" e capisce di dover invece costruire la propria casa in prima persona ne rimane sconcertato. Alcuni di quelli che invece comprendono quale sia la forma reale delle abitazioni, rimangono delusi o contrariati, poiché essa non è adatta alle esigenze della propria famiglia, o non piace.

³⁴ Il problema del non rispetto delle regole non nasce solo dall'appartenenza a un gruppo etnico omogeneo e numericamente più folto; deve essere sottolineato con forza che non tutti gli autocostruttori appartenenti a tale gruppo etnico omogeneo andavano meno in cantiere rispetto a quelli delle altre nazionalità: alcuni di loro sono infatti tra le persone che hanno realizzato un numero di ore in cantiere tra i più alti. Va inoltre evidenziato che la tendenza a non rispettare le regole, come denunciato da alcuni autocostruttori, era abbastanza diffusa.

Ciò che viene a verificarsi è allora un circolo vizioso di incomprensioni e malintesi tra gli auto costruttori e gli operatori dell'ente dell'autocostruzione, che porta gli auto costruttori a sentirsi poco coinvolti, poco considerati, sfiduciati; alcuni di essi, perciò, abbandonano il progetto (con conseguente allungamento dei tempi di costruzione).

- Non rispetto unanime delle regole in cantiere

Gli errori di selezione e le incomprensioni iniziali hanno favorito la nascita di atteggiamenti di "ribellione" alle regole del cantiere, soprattutto in termini di ore lavorative; alcune persone, infatti, si sono sentite quasi in diritto di contribuire per come avevano capito di dover fare.

Ciò ha comportato un allungamento dei tempi di costruzione. Come detto, parte di queste persone appartengono ad un gruppo etnico maggiormente omogeneo, ma la tendenza a non rispettare le regole, come denunciato da alcuni auto costruttori, era abbastanza diffusa.

- Carenza nel sostegno agli auto costruttori

Alcuni auto costruttori hanno ritenuto insufficiente e inadeguato il sostegno ricevuto dall'ente per l'autocostruzione, soprattutto per quanto riguarda la presenza dell'unità tecnica. La scarsa presenza del capocantiere ha impedito di apprendere al meglio le modalità di costruzione, rallentando molto i lavori. Data l'assenza di un controllo costante, inoltre, i lavori sono stati spesso eseguiti in modo scorretto ed è stato necessario rifarli. Tutto ciò andava a rafforzare quel meccanismo di scoraggiamento e di perdita della fiducia

già precedentemente denunciato, col risultato di provocare nuovi abbandoni (e un ulteriore allungamento dei tempi).

- Blocco dei lavori e allungamento dei tempi di cantiere

L'insieme delle criticità evidenziate, unito ad altri importanti fattori, ha finito per condurre a un vero e proprio blocco dei lavori in cantiere.

Tale blocco, inoltre, non ha interessato un solo cantiere, ma anche tutti i cantieri di autocostruzione che in quel momento erano affidati alla stessa cooperativa (quelli del progetto di autocostruzione associata e assistita della Regione Lombardia³⁵ e altri cantieri in Emilia Romagna).

Mentre in un primo momento tutti i cantieri proseguono nel processo edilizio, ad un certo punto si assiste ad un blocco simultaneo e generalizzato dei lavori. Dapprima si tratta di un rallentamento: tutto procede con maggiore lentezza in cantiere poiché i materiali arrivano in modo discontinuo. I tempi previsti per la chiusura dei lavori si allungano e anche i cantieri che avrebbero già dovuto essere finiti non lo sono. In un secondo momento si crea un vero e proprio stallo: i cantieri sono fermi, il materiale non arriva più, i gruppi di auto costruttori si sfaldano e in molti abbandonano.

Causa principale del blocco generalizzato dei lavori in tutti i cantieri è stato il fallimento della cooperativa di sostegno.

Ancora oggi, molti dei cantieri che avrebbero dovuto da tempo essere terminati, giacciono in una situazione di stallo e di abbandono. Altri sono ripartiti da poco coi lavori.

³⁵ L'autocostruzione associata e assistita inizia a far parte delle proposte di housing sociale della Regione Lombardia dal 2004, anno in cui viene promosso un "Piano sperimentale regionale di sostegno all'autocostruzione". I promotori, oltre alla Regione, sono la Provincia di Milano, Alisei Ong, Innosense Consulting, A.L.E.R Milano e A.L.E.R. Brescia.

Altri ancora, dopo il fallimento della o.n.g di sostegno, sono passati nelle mani di Comuni e ALER.³⁶

Ciò che più di ogni altra cosa sembra aver influito sul fallimento della cooperativa è stata la mancanza di un attento e puntuale controllo di gestione costi/spese, ma, accanto a tale fattore, devono essere considerati nella loro interezza tutti i punti critici sinora evidenziati.³⁷

L'insieme di tali problematiche ha generato un forte rallentamento dei lavori, innescando un meccanismo davvero deleterio e di difficile soluzione: l'allungamento dei tempi ha generato una crescita dei costi per l'aumentare degli interessi sul mutuo della cooperativa; inoltre, se i lavori non avanzano, non vengono nemmeno erogati i nuovi finanziamenti : così i fornitori non possono più essere pagati, il materiale non arriva in cantiere, e, infine, i lavori non possono in alcun modo proseguire.

Occorre inoltre sottolineare le responsabilità dell'attore pubblico (Regione e Comuni) promotore del progetto, per nulla esente da responsabilità, che avrebbe dovuto vigilare sull'operato dell'ente di sostegno e di controllare l'andamento reale dei lavori.³⁸ Esso

³⁶ In tal modo, si è però finito per snaturare i progetti: con il passaggio dei progetti alle ALER e ai comuni, infatti, il ruolo attivo degli abitanti è stato in gran parte dimenticato, e i lavori affidati a imprese specializzate. Anche le dinamiche di assistenza e di sostegno degli autocostruttori da parte di un'unità tecnica e di un'unità sociale sono scomparse. Insomma, si è, per fortuna, cercato di portare a termine i lavori, ma lo "spirito" del progetto ne ha certamente risentito, soprattutto nelle sue finalità sociali.

³⁷ Tali problematiche non possono certo essere generalizzate a tutti i cantieri di autocostruzione, ognuno dei quali possiede una storia peculiare e specifiche criticità, ma possono comunque costituire una sorta di "vademezum per favorire e stimolare il fallimento", o, viceversa, una lista di "cose da evitare per non far naufragare i progetti di autocostruzione". A queste specifiche problematiche se ne saranno sicuramente sommate altre, quelle proprie di altri cantieri: la somma di tutte queste criticità ha condotto al progressivo rallentamento dei lavori nei cantieri, al loro arresto totale e al fallimento della o.n.g. (non basta cioè riferirsi al, seppur importante, inadeguato controllo di gestione della stessa).

³⁸ I comuni si erano impegnanti con un accordo a sovrintendere, coordinare e vigilare in tutte le fasi la corretta attuazione del progetto di autocostruzione e a dare periodicamente informazione sull'andamento del progetto alla Commissione Consiliare di riferimento.

sembra invece aver delegato e demandato totalmente il progetto, intervenendo solo quando ormai era troppo tardi.

- Limitazioni al grado di relazionalità dell'abitare

Innanzitutto, i legami familiari non vengono necessariamente rafforzati, ma possono anche essere messi in crisi. La difficile prova dell'autocostruzione può unire fortemente la coppia, ma può anche metterla seriamente in crisi. Le conseguenze possono essere l'abbandono del progetto o la divisione della coppia stessa.

In secondo luogo, durante il processo possono essere messe in crisi e ridotte anche la solidità e la forza dei legami interpersonali tra auto costruttori.

È soprattutto il verificarsi di scontri, litigi e incomprensioni durante il cantiere a generare una diminuzione nella forza e nella solidità dei rapporti tra auto costruttori, oltre che nel sentimento di fiducia reciproca. La creazione di un gruppo con maggiore omogeneità etnica ha sicuramente provocato un abbassamento del grado di condivisione tra tutti i soggetti, un minore scambio, una minore integrazione.

Infine, un altro limite alla relazionalità dell'abitare sono le scarsissime, oltre che in alcuni casi negative, relazioni che gli auto costruttori hanno avuto con gli abitanti delle case circostanti e col quartiere, con l' "intorno".

2.7 DAI LIMITI E CRITICITA' ALLE BUONE PRATICHE

Conseguenza delle limitazioni al grado di attivazione e di relazionalità dell'abitare è la diminuzione dell'efficacia nella risposta ad alcune delle domande sulla casa. Si è detto, infatti, che sono proprio i caratteri innovativi di attivazione e di relazionalità dell'abitare a garantire una migliore risposta a quelle domande sulla casa che nel modello più diffuso di abitare faticano a trovare risposta. La capacità di risposta a tali domande è cioè direttamente proporzionale al grado di attivazione e di relazionalità, e la diminuzione di questi due fattori comporta una pari diminuzione nella capacità di risposta stessa: essa è un po' più debole, un po' meno efficace rispetto a quella che potrebbe essere fornita con un grado di attivazione e di relazionalità maggiori.

Buone pratiche sono allora quelle volte a massimizzare sia il grado di attivazione che quello di relazionalità.

Il grado di attivazione può essere incrementato cercando di includere maggiormente (anche se, come detto, entro certi limiti) gli abitanti nel processo di progettazione (**progettazione partecipata**) e attuando strategie che consentano agli abitanti di gestire, modificare e personalizzare il proprio ambiente in modo maggiormente flessibile, in base alle proprie esigenze.

La massimizzazione del grado di relazionalità, invece, deve iniziare durante i lavori di autocostruzione, poiché la possibilità che le relazioni instaurate durante gli anni di cantiere aumentino la loro forza e la loro stabilità nel tempo, sino a formare un vero e proprio "spirito comunitario", è direttamente proporzionale alla forza che esse hanno acquisito durante i lavori.

L'unità di mediazione, in particolare, dovrà quindi attivare le buone pratiche necessarie a favorire la creazione di forti legami e ad evitare l'insorgere di conflitti (ponendo attenzione alle cause antecedenti).

Potrebbero inoltre essere tracciate alcune linee di progettualità relazionale anche per il futuro: ad esempio, si potrebbe pensare di destinare una parte delle case invendute a uso comune, oppure, a livello progettuale, potrebbe essere prevista la costruzione di spazi destinati all'utilizzo comune, al fine di creare una condivisione più profonda e orientata al futuro "vivere insieme".

Per quanto riguarda gli altri casi italiani, andati a buon fine, si può inizialmente affermare che il processo sia stato un successo, sono però individuabili limiti anche in questi processi. Sebbene l'intervento sia arrivato a compimento, dimostrando la fattibilità dell'autocostruzione, la tipologia di strategia progettuale e organizzativa è sempre stata piuttosto tradizionale; sono perciò di seguito elencate alcune caratteristiche che potrebbero migliorare e rendere più accessibile questo approccio all'edilizia sociale.

- a) **Progettazione partecipata**; attraverso la partecipazione degli utenti alle diverse fasi progettuali si ottiene un duplice beneficio; da una parte l'edificio realizzato sarà più conforme alle caratteristiche specifiche dei suoi futuri abitanti e dall'altra parte gli utenti si sentiranno più partecipi alla realizzazione del processo. Grazie a questi fattori si avrà un sicuro vantaggio nella formazione del gruppo e nella partecipazione attiva all'intero processo.

Una prima buona pratica consiste dunque nell' **evitare, all'interno delle pratiche di selezione, la formazione di gruppi etnicamente omogenei.**

b) **Educazione al cantiere**; poiché gli utenti che andranno ad agire in un processo di autocostruzione non saranno addetti ai lavori sarebbe opportuno prevedere una serie di incontri tra gli auto costruttori ed i responsabili tecnici del progetto con il fine di fornire l'istruzione teorica necessaria a partecipare ad un attività di cantiere. Saranno quindi esplicitati i rischi che un cantiere comporta, le regole della sicurezza da seguire e una serie di spiegazioni basilari sulle lavorazioni che andranno effettuate in loco.

Buona pratica è allora quella del **rispetto delle regole**, per cui, da un lato, la cooperativa si deve autoregolamentare sulle questioni relative al lavoro in cantiere, e, dall'altro, l'unità di mediazione deve trovare il modo per far rispettare le regole a tutti, ponendo particolare attenzione nell'eliminare i fattori antecedenti, cioè quegli elementi che costituiscono un terreno fertile per l'insubordinazione.

c) **Chiarimento delle necessità**; poiché il tema dell'autocostruzione non è molto conosciuto sono frequenti e probabili fraintendimenti che possono dare luogo ad una serie di problematiche successive. A fronte di queste problematiche si deve prevedere di chiarire dal principio le caratteristiche fondamentali di un simile tipo di processo e in seguito creare delle documentazioni per mantenere il controllo degli auto costruttori, quindi stabilendo il monte ore obbligatorio per i partecipanti, definendo sanzioni per i trasgressori e un sistema di controllo del cronoprogramma da eseguire.

Buona pratica è allora quella di **spiegare le modalità del progetto e la sua forma concreta nel modo più chiaro possibile e di assicurarsi della reale comprensione di tutti gli auto costruttori.**

A tale proposito, tutti i nuclei familiari e tutti i componenti dei nuclei stessi dovrebbero partecipare alle riunioni iniziali di informazione e spiegazione del progetto; si potrebbe anche favorire un rapporto più diretto tra le parti (cooperativa e auto costruttori) con incontri indirizzati alla singola unità familiare. Infine, potrebbero essere attuate modalità informative e di spiegazione più dirette: filmati di progetti già attuati, testimonianze di persone che hanno già auto costruito la propria casa, software o filmati virtuali tridimensionali, ecc.

- d) **Controllo continuativo del cantiere;** vista la mancanza di competenze degli auto costruttori sarà necessaria la presenza in cantiere di un addetto che segua il gruppo durante tutte le fasi di lavorazione in modo da chiarire eventuali dubbi e correggere gli errori degli auto costruttori, la presenza di una figura di riferimento è essenziale nelle prime fasi di cantiere in cui le lavorazioni possono essere più importanti e l'esperienza del gruppo è al livello minimo; ma è da tenere presente che durante ogni singola fase sarà necessaria la presenza di una figura qualificata in modo da far rispettare tempi e modi corretti di costruire ed evitare che si creino situazioni spiacevoli nel gruppo di lavoro.

La gestione dei progetti non deve essere demandata totalmente all'Ente per l'autocostruzione: quest'ultimo deve essere concretamente affiancato dall'Ente pubblico, il Comune, a cui spetta il compito di controllare direttamente (in cantiere) l'andamento dei lavori, e di vigilare sulla situazione finanziaria del progetto.

e) **Coordinazione auto costruttori**; gli attori che partecipano ad un simile progetto solitamente sono persone che tra loro non si conoscono, spesso anche di etnie differenti, con in comune la necessità di avere una casa a poco prezzo e disposti a lavorare per averla. A fronte di queste caratteristiche è impensabile che un tale gruppo, così eterogeneo, possa autonomamente ed in breve tempo creare una rete di rapporti tali da garantire il successo dell'impresa.

Sono quindi necessari una serie di incontri tra gli auto costruttori durante tutta la fase processuale; dalla primissima formazione del gruppo, al processo di progettazione, ai corsi di formazione preventivi, fino al cantiere, il tutto sotto il controllo di un ente appositamente organizzato per la formazione di un gruppo coeso.

Buona pratica è allora quella di una **costante presenza dell'unità di mediazione e dell'unità tecnico-professionale**.

f) **Gestione imprevisti** da parte di personale qualificato; qualora capiti il presentarsi di un problema o di un imprevisto è necessario che una figura di riferimento sia immediatamente reperibile, o ancora meglio già presente in loco. In questo modo si eviteranno prese di iniziativa pericolose o addirittura dannose da parte dei partecipanti e si potrà far riferimento a soluzioni professionali anche in un caso di autocostruzione.

Le buone pratiche che emergono da questo punto critico sono quindi, in primo luogo, la **necessità di un controllo di gestione rigoroso, puntuale e costante e**

l'importanza della rispondenza alle norme legali e burocratiche come necessaria garanzia per le parti.

- g) **Coinvolgimento degli auto costruttori** a mansioni anche successive alla costruzione; una volta concluso il processo di costruzione si sarà creato, un gruppo di persone con forti legami e rapporti interpersonali, sarebbe quindi un errore lasciare che la situazione si evolva autonomamente facendo sì che gli abitanti tornino ad isolarsi dagli altri come accade in un normale condominio. Sarà opportuno quindi andare a prevedere delle attività che mettano in relazione gli abitanti anche a cantiere finito, condividendo spazi collettivi, partecipando ad attività che coinvolgano tutti gli utenti, prevedendo un piano di gestione e manutenzione che vada gestito dai partecipanti. In pratica è importante creare le basi per lo sviluppo dei rapporti che si sono formati durante la fase di costruzione al fine di migliorare la qualità di vita degli abitanti tramite l'uso condiviso delle risorse collettive.
- h) Previsione di **manutenzione e gestione attuabili in autonomia**; il semplice fatto che gli abitanti abbiano partecipato alla costruzione dell'edificio fa sì che essi abbiano una conoscenza molto superiore alla media riguardo alle necessità ed alla manutenzione della propria casa, adottando sistemi costruttivi prefabbricati e a secco si dà la possibilità agli abitanti di intervenire autonomamente ed in sicurezza ai lavori di manutenzione dell'edificio.
- E' importante progettare l'intervento in modo che sia facilmente ispezionabile e smontabile soprattutto nelle parti che interessano gli impianti su cui si possa

operare in autonomia. Così facendo si raggiunge un risultato di maggior economicità anche da questo punto di vista.

- i) Previsione di attività che integrino il progetto con i cittadini esterni all'autocostruzione per **favorire l'integrazione con il vicinato**; nella fase di vita dell'edificio si potrebbero utilizzare degli spazi per accogliere attività che possano coinvolgere anche l'ambiente esterno al ristretto gruppo degli abitanti. In questo modo si potrebbe andare a creare una rete di rapporti sociali che vada oltre il semplice condominio ma che possa iniziare ad interagire con l'intero quartiere.

TABELLA N° 11: AZIONI SVOLTE DAI PRICIPALI ATTORI COINVOLTI NEL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE: I LIMITI





PROCESSO		AZIONI	
FASI	ENTE DI PROGETTAZIONE	ENTE DI MEDIAZIONE	AUTOCOSTRUTTORI
PROCEDURE DI SELEZIONE		Mancanza di attenzione a creare un gruppo omogeneo	Conflitti tra gli auto costruttori. PROBLEMA: Rallentamento nei lavori
PROCESSO INFORMATIVO-ESPLICATIVO	Progettazione autonoma, conforme a regole del bando	Mancanza di esplicitazione degli obblighi dei partecipanti e dell'illustrazione del progetto	- poco coinvolti - poco considerati - sfiduciati PROBLEMA: - Mancanza di partecipazione -L'abbandono del progetto da parte di alcuni utenti
PROGETTAZIONE PARTECIPATA			---
DEFINIZIONE REGOLE DI CANTIERE	Poca attenzione a far rispettare le regole di cantiere		Vengono meno agli obblighi PROBLEMA: -Rallentamento nei lavori
SOSTEGNO AGLI AUTOCOSTRUTTORI	- Assenza di un controllo costante e mancanza di gestione		Lavori eseguiti in modo scorretto PROBLEMA: - Allungamento dei tempi - Perdita di fiducia
GRADO DI RELAZIONALITA' DELL' ABITARE	Anche la sola supervisione tecnica può generare la giusta quantità di controllo da rendere positiva l'operazione.	L'assenza di controllo e supervisione può causare effetti disastrosi tra i partecipanti	Autocostruzione genera forti reazioni tra i partecipanti. PROBLEMA: -Abbandono del processo -Scioglimento di rapporti che precedentemente erano saldi.
APPROCCIO A MANUTENZIONE E GESTIONE			---

TABELLA N° 12: AZIONI SVOLTE DAI PRICIPALI ATTORI COINVOLTI NELLA PROPOSTA DI PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE: LA PROPOSTA

FASI DEL PROCESSO	AZIONI		
	ENTE DI PROGETTAZIONE	ENTE MEDIAZIONE	AUTOCOSTRUTTORI
ESPRESSIONE ESIGENZE			
PRESENTAZIONE DEL BANDO	Presentazione al bando con progetto preliminare		---
PROGRAMMAZIONE			
PROCEDURE DI SELEZIONE		Posta attenzione alle esigenze comuni dei partecipanti	Partecipazione a bando di selezione
PROCESSO INFORMATIVO - ESPLICATIVO	Spiegazione caratteristiche dell'intervento	Spiegazione responsabilità e compiti	Formazione cooperativa
PROGETTAZIONE			
PROGETTAZIONE PARTECIPATA	- Partecipazione collettiva e formulazione progetto delle aree collettive e formulazione delle regole di base della convivenza - Collaborazione tra progettista e nucleo familiare per la progettazione della propria abitazione in modo da avere massima rispondenza a esigenze specifiche		
DEFINIZIONE REGOLE DI CANTIERE	Definizione cronoprogramma e descrizione opere da eseguire	Definizione regole da seguire durante il cantiere	Partecipazione attiva alla stesura del programma in tutte le sue parti

FASI DEL PROCESSO	AZIONI		
	ENTE DI PROGETTAZIONE	ENTE MEDIAZIONE	AUTOCOSTRUTTORI
REALIZZAZIONE			
SOSTEGNO AGLI AUTOCOSTRUTTORI	Supervisione tecnica durante tutte le lavorazioni in cantiere	Controllo tempi e modi d'azione stabiliti	Rispetto dei tempi e dei modi di lavoro prescritti
ABITARE			
GRADO DI RELAZIONALITÀ NELL'ABITARE		Promozione delle attività svolte in comune e apertura di attività rivolte a cittadini non residenti	Attuazione delle attività collettive previste e sviluppo di nuove possibili soluzioni
GESTIONE E MANUTENZIONE			
APPROCCIO A MANUTENZIONE E GESTIONE	Stesura manuale di manutenzione dei diversi componenti con possibilità di supervisione alle lavorazioni		Elevata indipendenza: lavorazioni di manutenzione eseguibili in autonomia.

Dall' analisi della tabella è facile evidenziare quali sono le mansioni che l' ente di mediazione, l' ente di progettazione e gli auto costruttori sono tenuti a compiere nelle varie fasi di processo al fine di tenere sotto controllo l'intero processo.

Risulta evidente come nel processo lombardo gli auto costruttori si siano trovati di fronte ad un processo ricco di problematiche e studiato con estrema superficialità; sono spesso insorti problemi dovuti alla mancata supervisione e controllo da parte degli enti preposti a questo scopo.

Si può inoltre notare come, nello schema proposto, gli auto costruttori non siano mai abbandonati a se stessi e come essi siano sempre seguiti da entrambi gli enti preposti alla supervisione del processo.

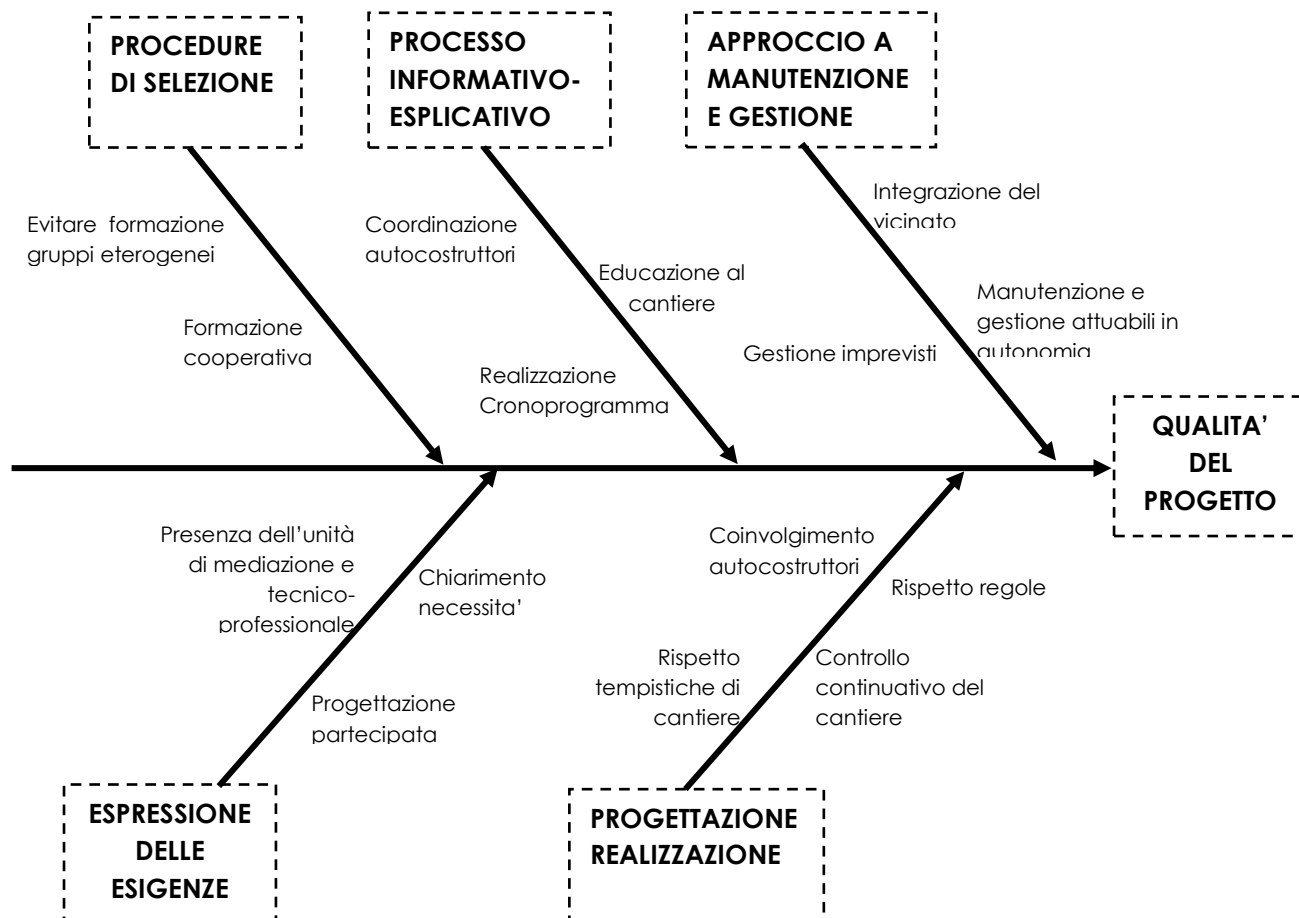
A questo punto ancora più importante è la fase che succede la realizzazione dell'edificio. Nella totalità degli esempi italiani il processo termina con la consegna degli appartamenti, senza considerare la vita utile dell'edificio né il suo futuro; è invece importante predisporre un programma sul lungo periodo in modo da garantire un'alta efficienza dell'edificio e del gruppo di auto costruttori divenuti ormai abitanti.

Sarà dunque importante prevedere un piano di manutenzione che permetta agli abitanti di agire in prima persona sull'edificio stesso sfruttando le competenze assunte durante la fase di costruzione, in questo modo sarà possibile garantire un risparmio anche in fase di gestione dell'edificio, non solo in fase di realizzazione.

Fondamentale sarà inoltre la previsione della possibilità di intervento da parte di specialisti, che, appoggiandosi all'ente di progettazione che ha seguito l'intero cantiere, garantiscono la corretta manutenzione e la qualità delle lavorazioni più importanti.

Il gruppo di auto costruttori abitanti dovranno essere continuamente coinvolti in attività realizzate all'interno del quartiere in modo da mantenere saldi i rapporti creati durante le diverse fasi del processo, magari andando ad integrare anche il vicinato al fine di aumentare ancor più l'idea di coesione sociale e condivisione all'intero quartiere.

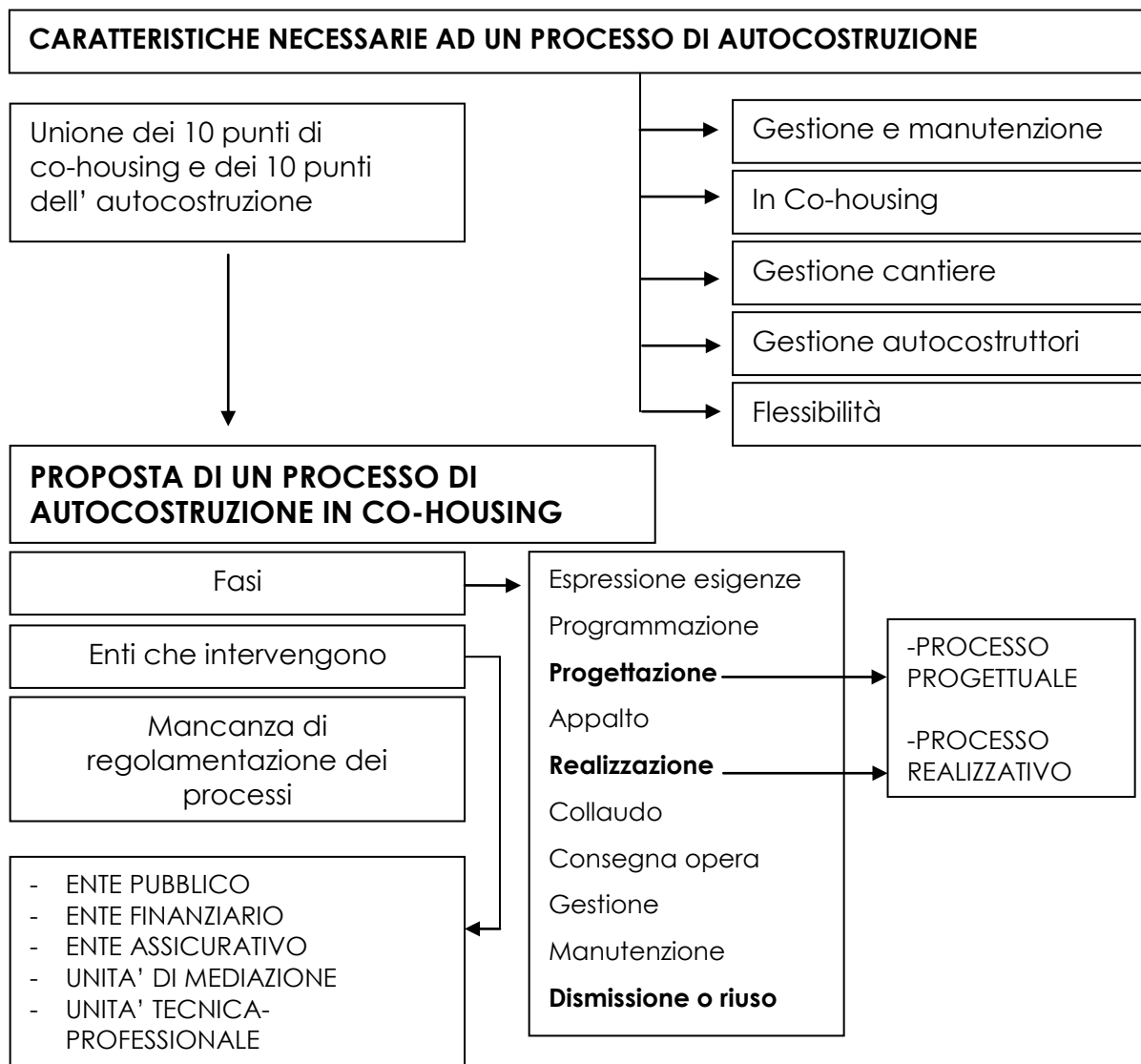
GRAFICO N° 1: FASI FONDAMENTALI PER LA RAGGIUNTA DELLA QUALITA' DEL PROGETTO



PARTE 3:

**UN NUOVO PROCESSO PROGETTUALE BASATO SULLA
RELAZIONE TRA CO-HOUSINGED
AUTOCOSTRUZIONE**

DIAGRAMMA A BLOCCHI_Parte 3



3 UN NUOVO PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE

A fronte dei problemi esposti nelle parti precedenti si evince che la possibilità di accedere al bene casa è sempre più difficile per una fascia più ampia della popolazione. L'intervento di autocostruzione in co-housing sembra essere una delle soluzioni che potrebbero agevolare molte persone.

Dopo aver studiato gli interventi precedenti, i bandi e i relativi processi di autocostruzione si è notato la comparsa all'interno del processo di alcune parti non ben specificate che hanno poi causato il fallimento generale del processo.

È dunque questo il motivo per il quale ci si pone l'obiettivo di proporre un processo di autocostruzione in co-housing che vada ad evidenziare le parti che non hanno funzionato, proponendone di nuove e definendone i criteri fondamentali prima non specificati.

Si andranno a delinearle le caratteristiche necessarie al processo, il fatto che una delle cause del fallimento del processo è la mancanza di leggi che regolano il processo stesso, il fatto che sia in co-housing, che la gestione può essere interna e quello che questo comporta, gli enti che intervengono, i compiti che gli attori che partecipano devono rispettare per far "funzionare", e le responsabilità.

3.1 CARATTERISTICHE NECESSARIE

A partire dagli esempi analizzati nei capitoli precedenti e le loro differenze si è deciso di proporre un processo che racchiuda le migliori caratteristiche individuate e che vada a superare le limitazioni presenti nei casi finora analizzati.

Alla base dello sviluppo della proposta sono posti quattro principi che racchiudono i fondamenti di un processo di autocostruzione. L'obiettivo è quello di attivare un processo che abbia un valore sociale, economico, ambientale e di efficienza.

Dal punto di vista del **beneficio sociale** l'autocostruzione rappresenterebbe un' ottima soluzione per fornire una casa alle classi economiche che ora si trovano in difficoltà, inoltre ridurrebbe il disagio abitativo favorendo l'integrazione e la socialità tra gli abitanti.

Dal punto di vista **economico** la soluzione dell'autocostruzione fa sì che i costi di realizzazione siano inferiori rispetto al mercato tradizionale e, se correttamente progettato, anche l'aspetto della manutenzione e gestione dell'edificio garantirà l'economicità dell'intervento.

A livello **ambientale** questo approccio invita gli abitanti ad avvicinarsi al tema del risparmio energetico e all'attenzione per lo spreco. Partecipando alla costruzione ed alla fase di progettazione sarà possibile rendere partecipi gli auto costruttori alle problematiche rappresentate dall'impatto ambientale e sarà semplice spiegare loro come sia possibile mantenere le prestazioni migliori pur riducendo l'impatto ambientale.

E' essenziale garantire **efficienza**: che il progetto risulti essere all'altezza dei prodotti dell'edilizia tradizionale per evitare che l'autocostruzione sia vista come un metodo scarso. Coinvolgendo gli auto costruttori in tutte le fasi sarà possibile far sì che la casa

rispecchi le necessità di ognuno risultando quindi di migliore qualità rispetto al sistema tradizionale.

3.2 I 10 PUNTI DI CO-HOUSING ED AUTOCOSTRUZIONE

A seguito della scelta di proporre un processo di autocostruzione in co-housing e a seguito dello studio dei dieci punti nonché linee guida per il co-housing stesso, si è scelto di stilare un elenco parallelo di altri 10 punti utili all' autocostruzione.

L' obiettivo principale della tesi è quello di osare, andando oltre alle caratteristiche di socialità già esplicitate e fondate del co-housing facendole convergere, nell' ipotesi di approfondirle e migliorarle, nella nuova proposta.

Si va così formando una matrice forte che fa da base alla realizzazione di un processo di autocostruzione in co-housing, che unisce i principi di uno e dell' altro, intercambiandoli e rafforzandoli.

Studiando parallelamente i punti si può notare come alcuni di essi coincidano o comunque fanno riferimento alla stessa cosa, altri, se integrati con i principi del co-housing contribuiscono a rendere le linee guida, delle basi solide oltre che delle garanzie per il processo.

TABELLA N° 1: CONFRONTO TRA LE 10 LINEE GUIDA DEL CO-HOUSING E DELL' AUTOCOSTRUZIONE

CO-HOUSING		AUTOCOSTRUZIONE
<p>PROGETTAZIONE PARTECIPATA</p> <p>I futuri abitanti partecipano direttamente alla progettazione del "villaggio"</p>	1	<p>PARTECIPAZIONE DIRETTA DELL UTENZA</p> <p>Progettazione e realizzazione da parte degli auto costruttori stessi fin dalle prime fasi</p>
<p>VICINATO ELETTIVO</p> <p>La comunità di cohousing sono elettive: aggregano persone dalle esperienze differenti</p>	2	<p>ABITUDINE AL RECIPROCO AIUTO</p> <p>I partecipanti sono abituati a collaborare e ad aiutarsi a seguito dell'esperienza di costruzione</p>
<p>COMUNITÀ NON IDEOLOGICHE</p> <p>Non ci sono principi ideologici, religiosi o sociali alla base del formarsi di comunità di coresidenza, così' come non ci sono vincoli specifici all'uscita dalla stessa</p>	3	<p>INTERAGRAZIONE DI GRUPPI SVANTAGGIATI</p> <p>Motivazioni etiche che possono riguardare l'integrazione di gruppi svantaggiati, che, superano la logica assistenzialista e ghezzante dei campi nomadi comunali.</p>
<p>GESTIONE LOCALE</p> <p>Le comunità di cohouser sono amministrare direttamente dagli abitanti, che si occupano anche di organizzare i lavori di manutenzione e della gestione degli spazi comuni</p>	4	<p>INDIPENDENZA DI GESTIONE E MANUTENZIONE</p> <p>Le competenze maturate durante la costruzione fanno sì che i partecipanti abbiano la competenza per eseguire la maggior parte delle manutenzioni</p>
<p>STRUTTURA NON GERARCHICA</p> <p>Nelle comunità di co-housing si definiscono responsabilità e ruoli di gestione degli spazi e delle risorse condivise</p>	5	<p>AUTONOMIA E VOLONTA' DI USCIRE DAL SISTEMA COMMERCIALE</p> <p>Ricerca dell'autonomia e sulla volontà di uscire dal sistema commerciale e, a volte, sulla riappropriazione di tecniche tradizionali.</p>

<p>SICUREZZA</p>	<p>6</p>	<p>ECOLOGIA, RISPETTO DELLA NATURA, RICICLO MATERIALI</p>
<p>Il cohousing offre la garanzia di un ambiente sicuro, con forme alte di socialità e collaborazione</p>		<p>Gli autocostruttori con questo tipo di motivazioni saranno presumibilmente disponibili all'utilizzo di tecnologie avanzate e/o sperimentali.</p>
<p>DESIGN E SPAZI PER LA SOCIALITÀ</p>	<p>7</p>	<p>AMBIENTE PERSONALIZZATO</p>
<p>Il design degli spazi facilita lo sviluppo dei rapporti di vicinato e incrementa il senso di appartenenza ad una comunità</p>		<p>La stretta rispondenza degli spazi alle proprie necessità fa sì che aumenti il senso di appartenenza alla comunità</p>
<p>SERVIZI A VALORE AGGIUNTO</p>	<p>8</p>	<p>SVILUPPO COMPETENZE SPECIFICHE</p>
<p>La formula del co-housing, consente di accedere, a beni e servizi che per il singolo individuo hanno costi economici alti</p>		<p>Gli autocostruttori svilupperanno competenze tali da aumentare la possibilità di autonomia a fronteggiare qualunque possibilità</p>
<p>PRIVACY</p>	<p>9</p>	<p>SUPERVISIONE SPECIALIZZATA</p>
<p>Coniugare i benefici della condivisione di alcuni spazi e attività comuni, mantenendo l'individualità della propria abitazione e dei propri tempi di vita.</p>		<p>Durante tutte le fasi gli autocostruttori potranno fare affidamento su di una figura professionale per la risoluzione degli imprevisti.</p>
<p>BENEFICI ECONOMICI</p>	<p>10</p>	<p>ABITAZIONE A PREZZO CONTENUTO</p>
<p>La condivisione di beni e servizi consente di risparmiare sul costo della vita.</p>		<p>Vivere in una casa che non ci si potrebbe permettere di acquisire sul mercato convenzionale</p>

TABELLA N° 2: LA PROPOSTA DEL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE

PROCESSO EDILIZIO	PROPOSTA PROGETTUALE
ESPRESSIONE ESIGENZE	
<p>COMMITTENTE produce il: Brief</p>	<p>- Promozione di un bando regionale</p>
PROGRAMMAZIONE	
<p>COMMITTENTE produce: - Documento Preliminare - Diagnosi</p>	<p>- Realizzano un bando per l' autocostruzione rivolto ai comuni - Realizzazione di un contratto assicurativo - Selezione dei progetti in base alla qualità oltre che costo</p>
PROGETTAZIONE	
<p>PROGETTISTA realizza : -Progetto esecutivo -(Progetto definitivo)</p>	<p>- Bando auto costruttori - Fondazione cooperativa - Stipulazione contratto assicurativo che copra eventuali fallimenti - Progettazione partecipata - Stesura del progetto esecutivo che rispetti le esigenze dell' utenza e del bando</p>
APPALTO	
<p>COMMITTENTE produce -Contratto di appalto - Consegna lavori</p>	<p>Introduzione di una figura di riferimento che segua, supervisioni e gestisca i rapporti tra gli auto costruttori, i fornitori, il comune e i finanziatori.</p>

PROCESSO EDILIZIO	PROPOSTA PROGETTUALE
REALIZZAZIONE	
COSTRUTTORE realizza l' opera	<ul style="list-style-type: none"> - Necessaria una figura di riferimento che segua e supervisioni il cantiere - Necessità di un crono-programma - Cantiere sicuro e semplificato - Necessità di controlli per la gestione della parte burocratica.
COLLAUDO	
Il SISTEMA DI CONTROLLO PUBBLICO produce: -Doc. amministrativa -Doc. tecnica	Il sistema di controllo pubblico produce: -Doc. amministrativa -Doc. tecnica per il collaudo dell' edificio
CONSEGNA OPERA	
COMMITTENTE emette il: Certificato di abitabilità	Necessario produrre un documento che certifichi l' abitabilità e la qualità dell' edificio
GESTIONE	
UTENZA /COMMITTENZA emettono il: -Manuale Uso -Piano Manutenzione	Partecipazione attiva alla gestione degli spazi privati e comuni, tipici del co-housing
MANUTENZIONE	
L' UTENZA mantiene l' edificio	Capacità degli auto costruttori a gestire e mantenere dell' edificio.
DISMISSIONE o RIUSO	
Necessità di attivare un processo di riciclaggio e riuso, prima di dismettere l' edificio	Necessità di utilizzare prodotti e componenti di facile smontabilità e riutilizzabilità per favorire il riuso e il riciclo

3.3 GLI ATTORI CHE INTERVENGONO (LA PROPOSTA DI PROCESSO)

In autocostruzione i futuri abitanti sono protagonisti della progettazione, della costruzione e del controllo economico della casa.

Alla scarsità di risorse economiche degli auto costruttori, che appartengono a una fascia reddituale medio-bassa e non possono permettersi l'acquisto di una casa a prezzi di mercato, si sostituisce la disponibilità della propria capacità costruttiva e del proprio tempo. In questo modo per gli auto costruttori è possibile ottenere un risparmio anche del 60% rispetto ai costi di mercato. Il cantiere ha una durata media di due - tre anni e agli auto costruttori è richiesto di realizzare la maggior parte dei lavori.

Si parla di autocostruzione "associata" quando si fa riferimento al fatto che gli auto costruttori si riuniscono in cooperativa, al fine di conferire al progetto maggiori garanzie di successo: le società cooperative sono infatti enti tutelati a livello costituzionale, godono di notevoli vantaggi in ordine ai finanziamenti, al reperimento di aree edificabili, ad agevolazioni fiscali e tributarie, e sono citate dalle principali leggi in materia edilizia tra i soggetti preferenziali da agevolare nella costruzione o nell'acquisto di abitazioni.

Quando invece si fa riferimento al termine "assistita", sempre legato al termine autocostruzione si rimanda alla presenza di un'organizzazione permanente, dello Stato o del terzo settore, che ha il compito di sovrintendere all'organizzazione e di assicurare l'ottimizzazione dell'intero processo di costruzione. Le esperienze pregresse e gli studi di settore hanno evidenziato come sia più consigliabile affidarsi a strutture organizzate di tipo sociale, del "terzo settore" o "no profit"; nella maggior parte dei casi, è da preferire

l'azione di un Ente sociale (per es. associazioni, imprese sociali, organizzazioni di cooperazione, O.n.g, ecc) o di un'Agenzia Locale.

L'Ente per l'autocostruzione, dovendo svolgere compiti molto eterogenei di tipo processuale, economico-finanziario, progettuale, esecutivo e tecnico-amministrativo, è solitamente strutturato in due differenti unità, quella di **mediazione** e quella **tecnico-professionale**, ognuna con specifici compiti.

TABELLA N° 3: COMPITI DELLE UNITÀ DELL'ENTE PER L'AUTOCOSTRUZIONE

ENTE PER L' AUTOCOSTRUZIONE	
UNITÀ DI MEDIAZIONE	UNITÀ TECNICO-PROFESSIONALE
PROMOZIONE E RICERCA DEI CANDIDATI	FATTIBILITA'
Produzione e distribuzione di materiali promozionali e di documentazione ; intercettazione di potenziali partecipanti al progetto.	Degli interventi (sopralluoghi, verifiche, rilievi, ecc)
SELEZIONE DEI CANDIDATI	PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA
Decisione dei requisiti, produzione dei questionari per la selezione, colloqui con singoli candidati.	(preliminare, definitiva ed esecutiva) Eventuale attivazione di progettazione partecipata.
ASSISTENZA COSTITUZIONE E GESTIONE DEL GRUPPO	TRASFERIMENTO KNOW HOW TECNICO AGLI AUTOCOSTRUTTORI
Sul piano sociale (mediazione sociale, psicologia di gruppo, prevenzione e risoluzione dei conflitti, stimolo allo spirito di mutualità) e sul piano pratico (consulenza tecnico-legale nelle pratiche, gestione amministrativa e fiscale, ricerca dei finanziatori e delle soluzioni creditizie più vantaggiose)	Presenza costante in cantiere del capo-cantiere; attuazione di modalità costruttive facilitate
GESTIONE RAPPORTI PUBBLICI	DIREZIONE E GESTIONE DEI LAVORI IN CANTIERE
(con Enti pubblici, allo sportello informazioni, ecc.).	(compreso il controllo delle ore svolte dagli auto costruttori)
	RAPPORTI CON EVENTUALI IMPRESE ESTERNE CON I FORNITORI
	GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

Un terzo fondamentale soggetto che interviene nel processo di autocostruzione è l' **Ente pubblico**.

In particolare, le Pubbliche amministrazioni locali - Comuni, Regioni o Province - hanno un ruolo di primaria importanza: è infatti ai comuni, all'interno dei processi di autocostruzione indiretta, che spetta il compito di dare avvio al processo di autocostruzione promuovendo l'iniziativa, indicando un apposito bando con le specifiche del progetto, individuando e mettendo a disposizione i terreni, elaborando un piano economico e di finanziamento e individuando l'ente di sostegno per l'autocostruzione a cui affidare l'incarico e con cui siglare un'intesa (accordo di programma).

Altro soggetto di fondamentale importanza è l'**ente finanziario** (istituti di credito pubblici o privati) che eroga alla cooperativa un mutuo iniziale pari al costo sociale dell'operazione e poi procede con l'erogazione dei finanziamenti man mano che i lavori di cantiere vanno avanti, attraverso il metodo dei SAL (Stato Avanzamento Lavori).

Infine, l'azione degli **enti assicurativi** è necessaria per la tutela della cooperativa in sede civile, la quale deve assicurare i propri soci contro eventuali eventi avversi.

GRAFICO N° 1: FASI DEL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE



Per dare avvio al processo l'ente Pubblico dovrà identificare alcune principali caratteristiche. In primo luogo la Regione dovrà stabilire un piano finanziario in modo da identificare la disponibilità economica ad affrontare un processo di sperimentazione residenziale in autocostruzione per venire in contro alle esigenze abitative. Successivamente deve identificare un ente per l'autocostruzione³⁹, quest'ultimo può attivare la propria unità di mediazione per la pubblicizzazione sul territorio di questo bando. Vanno poi identificate le aree o gli edifici su cui sia possibile realizzare un intervento di autocostruzione o autorecupero andando ad identificare i Comuni che presentano disponibilità a partecipare e presenza di terreni o edifici idonei.

A seguito della fase chiamata **accordo di programma** si può formalizzare la stesura di un bando di autocostruzione che preveda due fasi distinte di selezione, una di selezione di progetti ed una di selezione dei partecipanti, adeguatamente tutelati da termini assicurativi che garantiscano la buona riuscita dei lavori. In questo senso si devono considerare termini e sanzioni che tutelino tutti gli attori coinvolti prevedendo termini chiari per l'avvio, la durata e la fine dei lavori prevedendo verifiche in corso d'opera dell'intervento⁴⁰.

A seguito di queste premesse si può dare avvio al **bando per la selezione dei progetti** in cui si selezionano i progetti che poi andranno ad essere realizzati nelle aree ed ai termini precedentemente identificati. Saranno identificate alcune **caratteristiche minime** per la

³⁹ Nei casi in cui l'iniziativa nasca da una Regione o da una Provincia, esse devono mettere a disposizione una somma a fondo perduto a copertura dei costi delle campagne pubblicitarie e di comunicazione e aiutare nella verifica di compatibilità del progetto con il piano territoriale. Provincia e Regione possono anche mettere a disposizione risorse finanziarie: in questo caso il comune accede a un cofinanziamento a parziale compensazione dei costi di terreni ed oneri ceduti a basso prezzo alle cooperative. (Rottini, 2008 *Cambio casa, cambio vita*, Terre di mezzo Editore, Milano)

⁴⁰ Elaborazione dati dal bando di autocostruzione della Regione Marche

partecipazione al bando che potranno essere identificate in modo specifico in base alla tipologia di intervento che la Regione intende seguire ma che in linea di massima riguarderanno: la tipologia edilizia che si intende realizzare, la tipologia d'intervento (se nuova costruzione o riqualificazione), i limiti massimi e minimi della consistenza dell'intervento, i limiti per le superfici degli alloggi e degli spazi comuni da realizzare e la conformità agli strumenti urbanistici vigenti⁴¹. A seguito di queste caratteristiche minime, che determinano l'accesso alla procedura di valutazione del progetto, si accede al processo di selezione delle proposte progettuali tramite un insieme di **caratteristiche qualitative** opportunamente tradotte in un sistema di punteggi. Come per le caratteristiche minime anche queste caratteristiche potranno variare da caso a caso in base alle esigenze ed alle specifiche richieste della Regione ma in generale saranno riassumibili in voci che riguardino: la qualità architettonica del progetto, l'abbattimento dei costi raggiungibile, la cantierabilità dell'intervento, il grado di manutenibilità, la sostenibilità ambientale, l'efficienza energetica del progetto.

A questo punto l'unità di mediazione e l'unità tecnica elaborano, in modo congiunto, un piano economico-finanziario ed una progettazione di massima. In questo progetto sarà incluso un ente finanziario ed uno assicurativo che garantiscano la fattibilità e la realizzabilità dell'intervento presentato.

Questi passaggi costituiscono nel loro insieme la prima fase ⁴² del processo di autocostruzione.

⁴¹ Dati estrapolati dall'analisi dei bandi delle Regioni Emilia, Toscana e Marche

⁴² Nella specificazione di tali fasi si fa riferimento a Bagnato F, 2002, *Processi edilizi in autocostruzione assistita*, Lirici Editore, Reggio Calabria e Bertoni M., Cantini A. (2008), *Autocostruzione associata e assistita in Italia. Progettazione e progetto edilizio di un modello di Social Housing*, Dedalo librerie, Roma.

Segue la fase di **selezione delle persone** che parteciperanno effettivamente al progetto, in questa seconda fase del bando si andranno ad identificare le caratteristiche dei **soggetti ammissibili** che dovranno rispecchiare i requisiti per partecipare al bando: i limiti entro cui è collocata la situazione economica del nucleo familiare, i limiti alla titolarità di diritti reali su beni immobili, la residenza nel Comune o nella Regione del bando, la cittadinanza italiana o una condizione equiparata. A seguito di queste caratteristiche per la partecipazione al bando si procede alla valutazione dei candidati tramite la compilazione di appositi questionari volti a verificare la rispondenza dei candidati ad alcuni requisiti. Seguono dei colloqui individuali di verifica e, infine, la stesura della graduatoria, che deve anche comprendere alcuni nominativi di "riserva" idonei nel caso di recessi. Per stilare questa graduatoria si ricorrerà ad alcune condizioni che ordinano le domande secondo un ordine di priorità definito da: condizione di coppia con o senza figli, età anagrafica più bassa, anzianità di residenza nel comune, numero di figli a carico, esperienza professionale. Un elemento che in molti progetti viene tenuto in considerazione è inoltre quello della multiculturalità dei partecipanti, che devono avere etnie e provenienze differenti, al fine di promuovere un'integrazione sociale e culturale. Nella fase successiva del processo sono identificati i progetti vincitori per le aree identificate dal bando ed i relativi gruppi di partecipanti, fase in cui vengono definite le scelte operative per l'attuazione del progetto. In questa fase, detta di **programmazione**, i vincitori dei bandi di progetto e di partecipazione si uniscono per definire le strategie da precorrere e definire il progetto. In particolare i partecipanti si uniscono a formare una cooperativa, contemporaneamente l'unità di mediazione si applicherà a formare il gruppo e a spiegare le responsabilità ed i compiti che ogni autocostruttore avrà nelle fasi

successive mentre l'unità progettuale si dedicherà a spiegare le logiche progettuali ed ad istruire i partecipanti sulla possibilità di partecipare al progetto definendo le proprie necessità.

Una volta definite le strategie si passa alla fase di **progettazione**. In questa fase gli attori si assisteranno a vicenda per andare a realizzare un progetto sfruttando il meccanismo della progettazione partecipata, fase in cui gli autocostruttori saranno chiamati ad esprimere le proprie esigenze e necessità in fatto di spazi collettivi e per le caratteristiche degli alloggi. Una volta steso il progetto definitivo l'unità di mediazione stila lo statuto della cooperativa che stabilisce le regole essenziali ed i metodi decisionali che i partecipanti dovranno seguire. Contemporaneamente l'unità tecnico-professionale pubblica il cronoprogramma dei lavori da eseguire e provvede a fornire ai partecipanti le conoscenze necessarie all'attività di cantiere tramite corsi di formazione alle lavorazioni e tramite corsi sulla sicurezza con i relativi approfondimenti in materia anti incendio e di pronto soccorso.

Dopo l'attuazione dei controlli creditizi, il prefinanziamento da parte degli istituti di credito, l'approvazione dei progetti e la concessione dei permessi, può finalmente iniziare la fase del **lavoro in cantiere**.

I protagonisti diventano a questo punto gli auto costruttori (sempre affiancati da unità di mediazione e dall'unità tecnica), che lavorano per costruire la propria casa, o meglio, lavorano per costruire la casa di tutti, poiché nessuno di essi sa quale tra le unità abitative da costruire sarà la propria. Durante questa fase la supervisione tecnica viene seguita da approfondimenti pratici delle lezioni precedentemente svolte in modo da migliorare le competenze degli autocostruttori.

La prossima fase è quella della **consegna e finitura** delle abitazioni: quando tutte le abitazioni sono state realizzate "al grezzo" può avvenire il sorteggio di assegnazione delle unità abitative; le opere di finitura potranno così essere portate a termine dal singolo proprietario. Infine, il mutuo della cooperativa viene frazionato tra tutti i soci (che hanno vincolo di vietata alienazione per un periodo definito inizialmente). A questo punto la cooperativa può e deve cambiare poiché non tratta più la costruzione ma rimane alla base del sistema abitativo in co-housing, quindi vengono aggiornate le regole in base alla struttura abitativa sotto la coordinazione dell'unità di mediazione.

Al termine del percorso realizzativo inizia il **percorso abitativo** che sarà la fase finale del processo e che coinvolgerà gli abitanti in attività e decisioni da prendere in comune seguendo lo stile di vita scelto tramite il co-housing. Durante questa fase gli abitanti agiscono indipendentemente prendendo decisioni e iniziative in ambito economico, gestionale, sociale ma anche manutentivo poiché durante la fase di realizzazione hanno sviluppato competenze specifiche che danno loro la possibilità di prendere decisioni ed agire autonomamente anche nella gestione e nella manutenzione della propria casa.

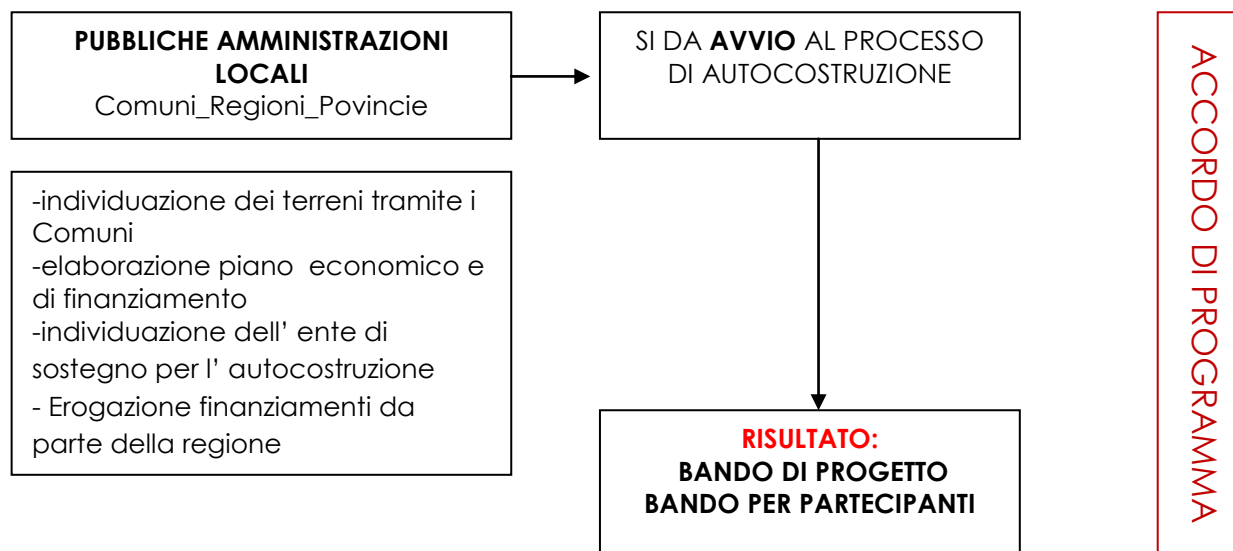
Lo stile di vita in co-housing comprende attività collettiva ma anche l'Inserimento di attività che possano attrarre anche persone che vivono fuori del complesso, favorendo e aumentando l' inclusione sociale e un alto livello di socialità del quartiere.

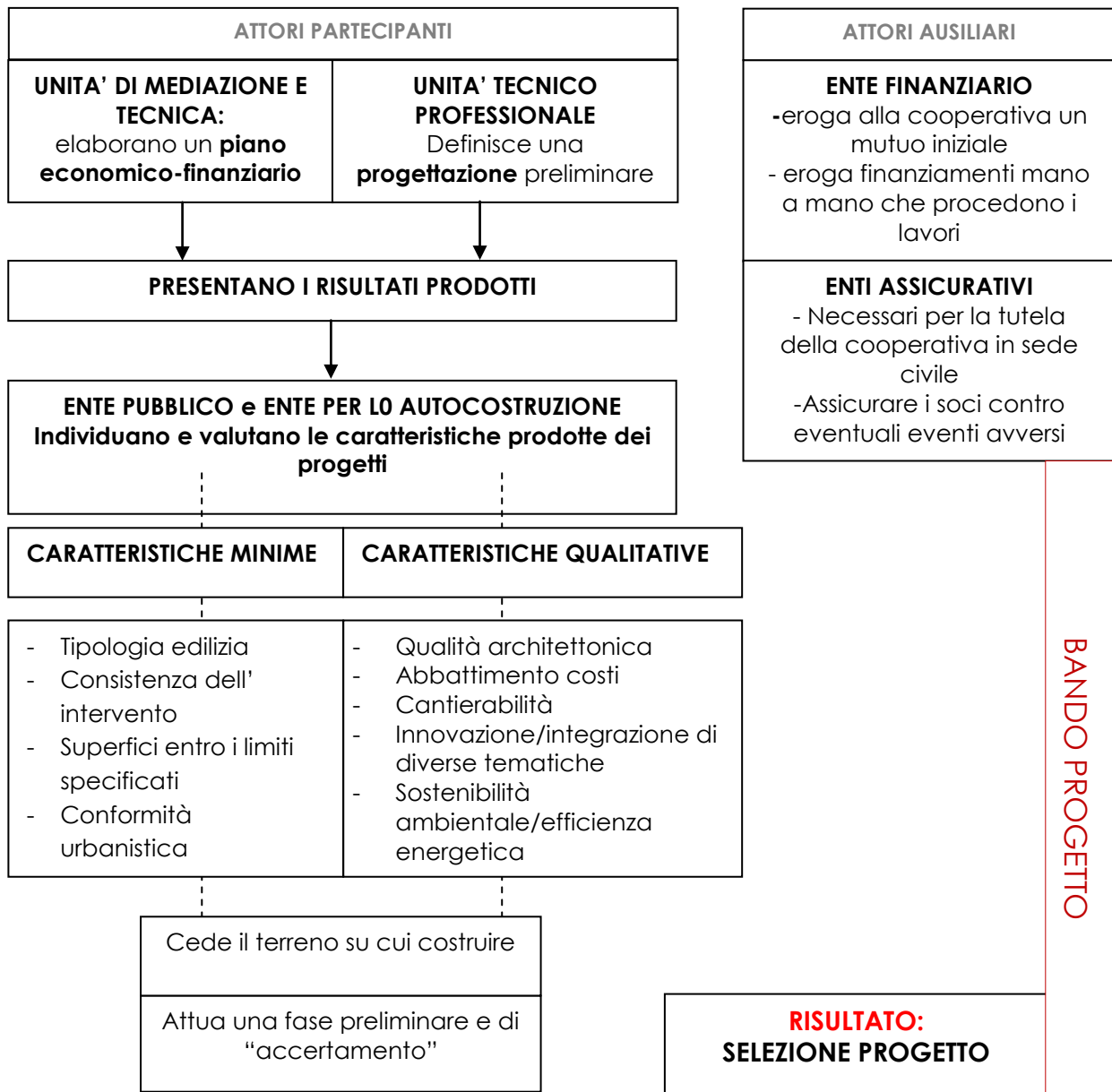
3.3.1 RICOSTRUZIONE GRAFICA

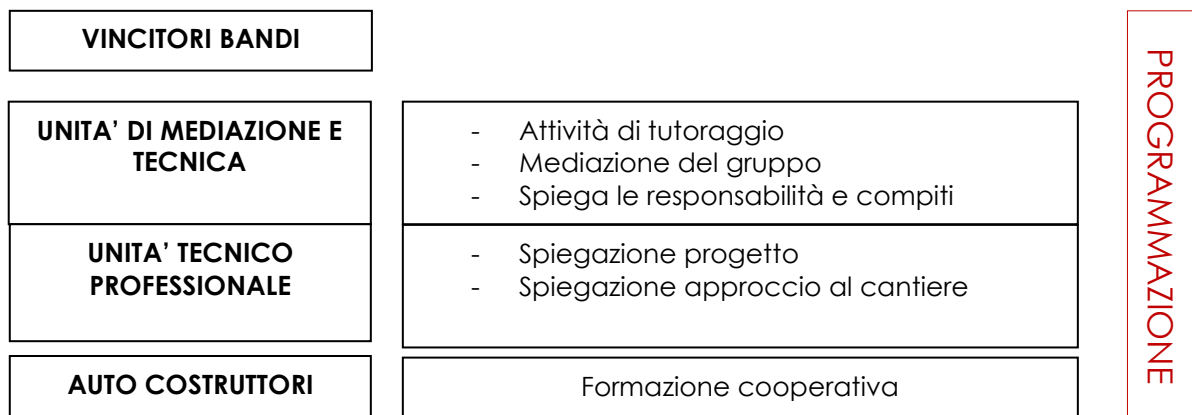
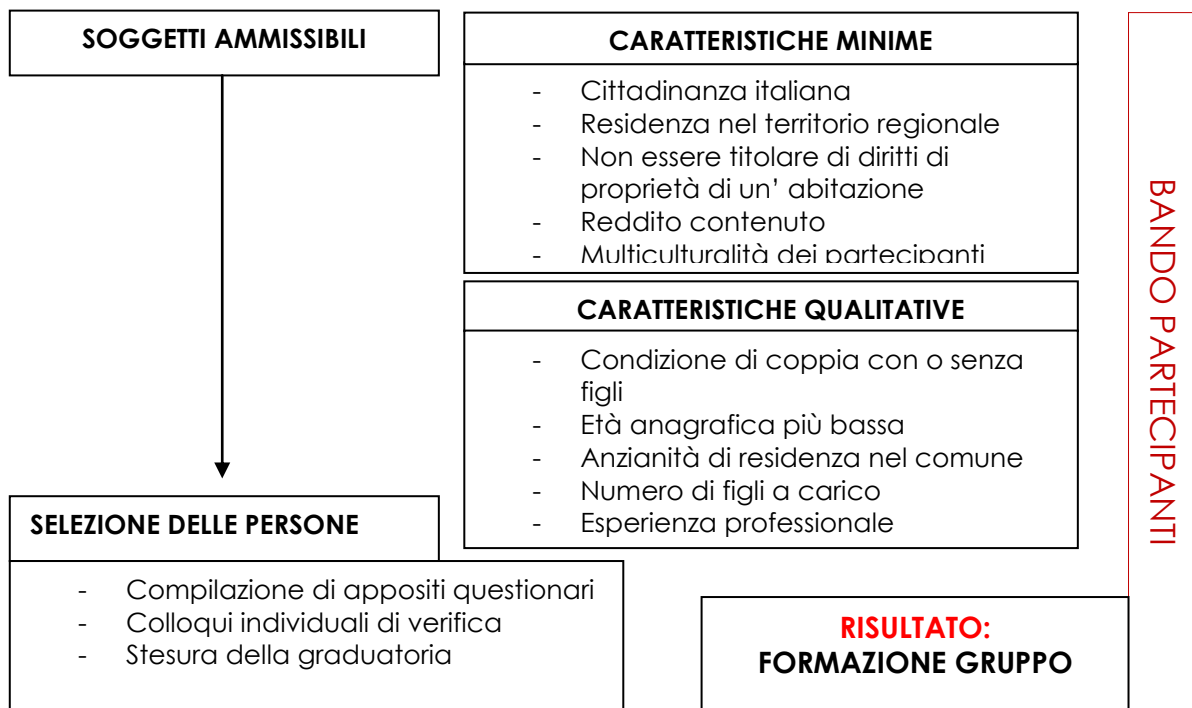
La seguente schematizzazione raccoglie al suo interno le sei fasi del processo precedentemente analizzate e presenta in modo sintetico gli attori e i loro ruoli all'interno di ogni fase, dall'accordo di programma in cui si inizia a concepire la possibilità dell'intervento fino alla sesta fase in cui gli abitanti sono già in possesso della propria abitazione ma rimangono comunque tutelati con un programma di gestione e manutenzione autogestito ma supervisionato dagli enti intervenuti nel processo.

Grazie a questa schematizzazione si può facilmente tenere sotto controllo il processo in tutte le fasi andando ad individuare gli attori coinvolti e le loro responsabilità.

GRAFICO N° 2: IL PROCESSO DI AUTOCOSTRUZIONE







- PROGETTAZIONE PARTECIPATA
- PROGETTAZIONE DEGLI SPAZI COMUNI/PRIVATI
- DEFINIZIONE REGOLE CONVIVENZA

UNITA' DI MEDIAZIONE E TECNICA

- Statuto cooperativa contenente le regole
- Coesione gruppo

UNITA' TECNICO PROFESSIONALE

- Cronoprogramma
- Corsi di formazione
- Corsi sicurezza (antincendio/primo soccorso)

AUTO COSTRUTTORI

Partecipazione attiva

PROGETTAZIONE

**RISULTATO:
PROGETTO ESECUTIVO**

- Attuazione dei controlli creditizi?
- Prefinanziamento da parte degli istituti di credito?
- Approvazione dei progetti?
- Concessione dei permessi?

SI

UNITA' DI MEDIAZIONE E TECNICA

- Coordinazione partecipanti
- Rispetto regole
- Assistenza / affiancamento

UNITA' TECNICO PROFESSIONALE

- Supervisione tecnica
- Learning by doing
- Rispetto tempistiche e crono-programma

AUTO COSTRUTTORI

Partecipazione attiva/ lavoro/ rispetto regole

CANTIERE

Termine delle lavorazioni	Estrazione e consegna alloggi	Realizzazione indipendente delle finiture dell' alloggio
---------------------------	-------------------------------	--

CONSEGNA E FINITURA

MUTUO DELLA COOPERATIVA
Frazionato tra tutti i soci

LA COOPERATIVA NON PUO' ESSERE SCIOLTA

Prossima convivenza in co-housing QUINDI:

- Aggiornamento statuto della cooperativa
- Approfondimento regole per la convivenza

ABITARE IN CO-HOUSING

AUTOCOSTRUTTORI divengono CO - ABITANTI

ABITANTI prendono decisioni ed agiscono autonomamente in ambito:

- ECONOMICO
- GESTIONALE
- SOCIALE
- MANUTENTIVO

Inserimento di attività che possano attrarre anche persone che vivono fuori dal co-housing, favorendo e aumentando l' inclusione sociale e un alto livello di socialità del quartiere.

3.3.2 REGOLAMENTAZIONE

“Una dimora dignitosa soddisfa il bisogno primario di avere un tetto, ma anche di disporre di uno spazio all'interno del quale alimentare le relazioni familiari e sviluppare quelle sociali con il vicinato ed il quartiere”.

Questo è un presupposto essenziale per godere ed esercitare i diritti di cittadinanza e per non essere socialmente marginali.

Si tratta in sostanza di un diritto fondamentale, riconosciuto dalla stessa Costituzione. Sebbene non si affermi esplicitamente nei testi, l'assicurare a tutti un alloggio rientra senza dubbio tra i doveri di solidarietà politica, economica e sociale di cui parlano i suoi articoli 2 e 3.⁴³

Ma se è vero che “il diritto alla casa” viene riconosciuto a livello nazionale ed internazionale, anche dalla “Dichiarazione Universale sui Diritti Umani” l'accesso all'alloggio resta di fatto precluso a larghe fasce di popolazione a basso reddito, ed è qui che l'autocostruzione potrebbe svilupparsi come pratica a supporto dell'edilizia popolare tradizionale.

Tuttavia, **manca un quadro normativo nazionale** che in modo compiuto ed organico definisca regole, modalità e strumenti dell'edificazione in autocostruzione. Questo vuoto legislativo impedisce di portare a sistema le “esperienze” che si sono andate comunque realizzando nel paese in anni recenti.

Infatti, alcune Regioni si sono mosse con progetti sperimentali come l' Emilia Romagna nel 2003 e la Toscana e la Lombardia nel 2005.

⁴³ Riferimento alla Costituzione

Queste stesse Regioni hanno messo a punto alcuni Progetti legislativi tutti ispirati ad una stessa filosofia e con contenuti analoghi, nessuno dei quali tuttavia risulta iscritto all'ordine del giorno di alcun dibattito.

Aldilà dunque dell'impegno di alcuni amministratori, la "nuova" pratica edificatoria risulta nel complesso molto marginale rispetto alle sue potenzialità. Gli interventi realizzati o in corso, sono poco numerosi, frammentari, molto legati a contesti territoriali specifici, diversi per alcuni aspetti essenziali e, di conseguenza, di scarso impatto.

L' unica norma umbra che tocca indirettamente l'autocostruzione è la 23/2003:" Norme in materia di edilizia residenziale pubblica".

Lo stesso Consiglio regionale dell'Umbria ha dato il via libera al disegno di legge concernente "Ulteriori modificazioni ed integrazioni della legge regionale"; si cerca di venire incontro alle esigenze delle famiglie o degli individui che, per ragioni economiche e sociali, non sono in grado di accedere alla locazione o all'acquisto nel libero mercato, oppure subiscono uno sfratto per morosità.

E' comunque evidente che, nel rispetto delle competenze regionali in materia urbanistica, solo un quadro normativo nazionale potrebbe consentire di portare a sistema le esperienze in corso e lanciare l'autocostruzione come una pratica che può, accanto e insieme a quelle tradizionali, contribuire a risolvere il problema della casa per i meno abbienti.

3.4 FASE PROGETTUALE

Sulla base di quello che è stato affermato nei capitoli precedenti, l'obiettivo di questa parte della tesi è quello di identificare i principi progettuali per cominciare definire le linee guida per una sperimentazione progettuale di autocostruzione in co-housing.

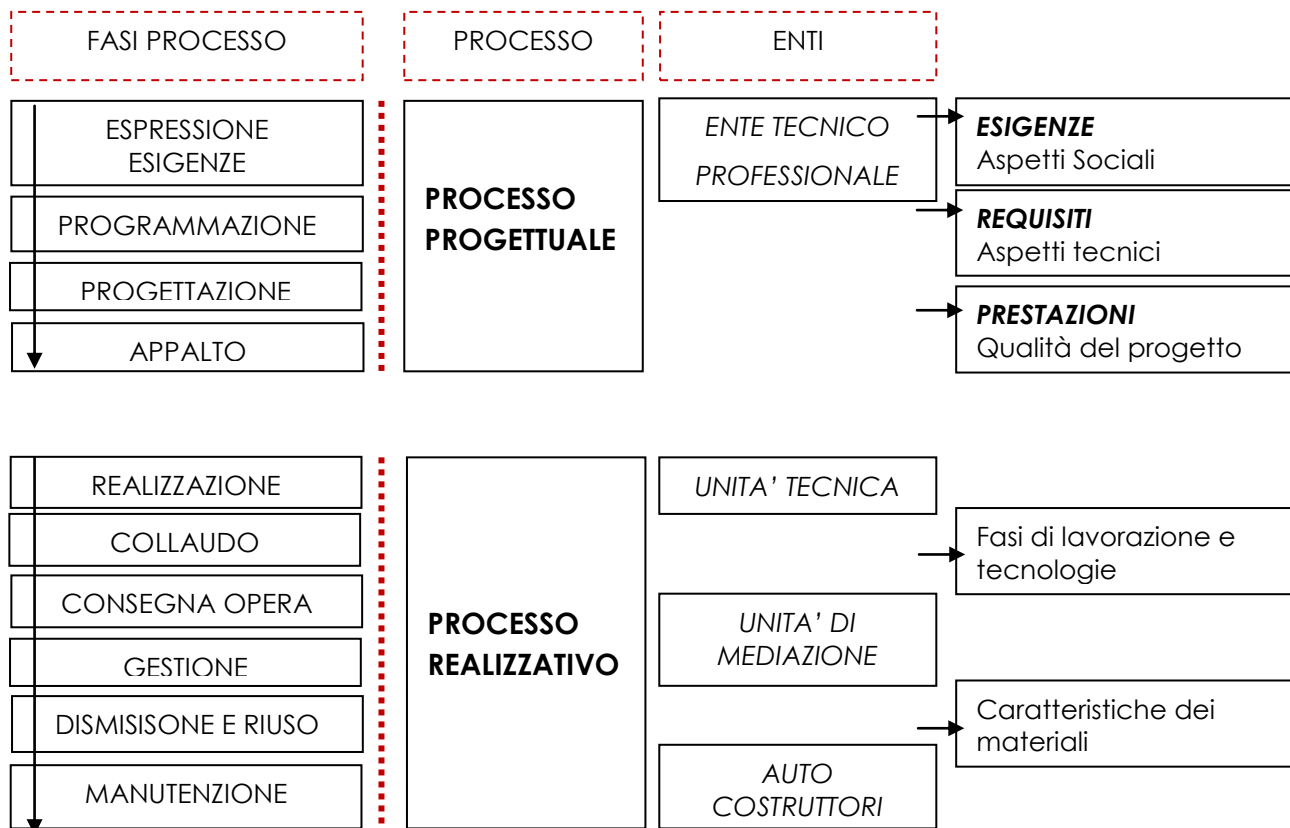
Avendo ben evidenziato le critiche e le parti che non permettono un corretto funzionamento del progetto e del processo ci si è posti l'obiettivo di cercare dei punti fissi da rispettare prima di iniziare un lavoro.

Andando a sviluppare le parti processuali più strettamente legate all'attività architettonica ci si è concentrati su due fasi principali: la progettazione e la realizzazione dell'intervento.

Dal punto di vista progettuale l'approccio non potrà essere quello tradizionale ma dovrà tenere in considerazione la sua realizzabilità da parte di personale non specializzato puntando contemporaneamente a garantire la qualità del progetto e la sua rispondenza alle esigenze degli utenti.

Bisogna quindi seguire alcune specifiche caratteristiche nella progettazione.

GRAFICO N° 3: RIPRODUZIONE GRAFICA DEL PROCESSO PROGETTUALE E QUELLO REALIZZATIVO



3.4.1 ANALISI DEGLI ASPETTI SOCIALI ALL' INTERNO DEL PROGETTO

In primo luogo la progettazione sarà sviluppata in accordo con l'ente di mediazione sociale con cui si sviluppa l'intero processo. A seguito di questo tipo di intervento l'aspetto sociale del progetto assume un ruolo predominante e saranno utilizzate alcune importanti procedure per massimizzare la sua efficacia.

Il primo punto fondamentale è legato alla **progettazione partecipata e diretta** dove i futuri abitanti e utenti di qualsiasi progetto hanno il compito di contribuire attivamente alla progettazione, all'organizzazione e alla realizzazione del "villaggio".

Già dalla prima selezione dei partecipanti l'ente di progettazione e quello di mediazione devono cooperare ed organizzare incontri tra i candidati per iniziare a formare il gruppo e generare un fenomeno di partecipazione anche attraverso la definizione delle esigenze dei partecipanti e le loro preferenze. In questa prima fase si va ad identificare la disposizione e la tipologia di **spazi comuni**, caratteristici del co-housing, che saranno il cuore della vita sociale degli abitanti. Si possono identificare soluzioni legate alle attività degli occupanti, oppure attività che possano coinvolgere anche vicini non abitanti dell'intervento o ancora attività che possano integrare le caratteristiche dei partecipanti aumentando la qualità della vita di tutti.

In un secondo momento vanno specificate le caratteristiche specifiche di ogni nucleo familiare al fine di generare un progetto degli spazi privati dell'alloggio che si adattino in modo ottimale ad ogni famiglia.

Poiché gli utenti che andranno ad agire in un processo di autocostruzione non saranno addetti ai lavori è necessaria una serie di incontri tra gli auto costruttori ed i responsabili

tecnici del progetto con il fine di fornire l'**istruzione teorica** necessaria a partecipare ad un **attività di cantiere**. Saranno spiegati i rischi che un cantiere comporta, le regole da seguire per la sicurezza e una serie di spiegazioni basilari sulle lavorazioni che andranno effettuate in loco.

Durante questa fase verranno descritte le procedure di costruzione e posa degli elementi costruttivi con i relativi rischi e tempistiche ipotizzate per ogni singola fase. Sarà inoltre definito il **crono-programma** da seguire con l'esplicitazione delle conseguenze del mancato rispetto dei tempi di costruzione, quindi relativi costi aggiuntivi ed eventuali oneri extra da versare, e le relative sanzioni per eventuali mancanze da parte dei soci della cooperativa o delle associazioni coinvolte nel processo, quindi fornitori di materiali, ente progettuale, ente finanziatore ecc.

In fase progettuale vanno resi partecipi gli auto costruttori in tema di amministrazione dell'edificio, che si occupano anche di organizzare i lavori di manutenzione e di gestione degli spazi comuni.

Successivamente a questa fase si può iniziare l'attività vera e propria di cantiere. Si ipotizza di affidare la realizzazione delle fondazioni e delle strutture portanti ad operatori professionisti in modo da garantire la sicurezza dell'intero impianto ma questa ipotesi rimane preliminare e si adatterà anch'essa alle specifiche del caso. Durante il **cantiere** è probabile che alcuni auto costruttori si specializzino maggiormente di altri in specifiche lavorazioni.

In queste fasi di cantiere sarà necessaria la supervisione di un tecnico specializzato per molteplici ragioni, per supervisionare la corretta esecuzione delle lavorazioni, per garantire

la sicurezza dei partecipanti, per migliorare la qualità delle lavorazioni o per risolvere piccoli problemi che potrebbero invece mettere in difficoltà gli auto costruttori.

Si dovranno adottare sistemi costruttivi il più possibile semplici⁴⁴. In questo modo sarà più facile istruire gli auto costruttori ai loro compiti e avranno bisogno di minore esperienza sul campo per poter intervenire in caso di problematiche in fase di realizzazione, si avrà sempre a disposizione la supervisione di un professionista.

Rendendo disponibili materiali informativi di montaggio e manutenzione di ogni singolo componente si potrà ulteriormente semplificare l'apprendimento dei partecipanti al processo.

Il fatto che gli abitanti abbiano partecipato alla costruzione dell'edificio fa sì che essi abbiano una conoscenza superiore alla media degli abitanti riguardo alle necessità ed alla **manutenzione** della propria casa. Seguendo questa possibilità si farà in modo che gli abitanti siano spronati ad eseguire autonomamente la gestione e la manutenzione dell'immobile, così facendo si raggiunge un risultato di maggior economicità anche da questo punto di vista.

Nonostante la maggior autonomia sviluppata dagli auto costruttori è possibile che si presentino situazioni di difficile gestione quindi è importante che l'ente di progettazione rimanga sempre in contatto con gli auto costruttori in modo da poter intervenire prontamente in caso di necessità.

In queste fasi di cantiere sarà necessaria la **supervisione** di un tecnico per molteplici ragioni, dal punto di vista tecnico, per supervisionare la corretta esecuzione delle lavorazioni, per garantire la sicurezza dei partecipanti, per migliorare la qualità delle

⁴⁴ Vedi Paragrafo 3.5.3 Analisi delle fasi di Lavorazione

lavorazioni o per risolvere piccoli problemi che potrebbero invece mettere in difficoltà gli auto costruttori.

E' fondamentale la presenza di una figura di riferimento o un soggetto autoritario in modo da evitare possibili conflitti tra i partecipanti, se ci sarà da prendere decisioni o sanzionare qualcuno la responsabilità dovrà essere del tecnico.

Altro aspetto importante è quello legato alla **privacy** ed alla sicurezza degli abitanti. Nonostante questo sistema abitativo sia caratterizzato da spazi ed attività collettive non va inteso come un modo di abitare totalmente in comune. Gli alloggi sono assolutamente in grado di proteggere la privacy degli abitanti ed anche gli spazi comuni possono presentare una netta separazione dal pubblico andando ad identificare un secondo livello di privacy per gli abitanti.

3.4.2 SEMPLICITA' PROGETTUALE

I progettisti che lavorano ad un simile intervento devono garantire la presenza e la funzionalità degli spazi e delle caratteristiche precedentemente illustrate ma devono anche rendere questo progetto realizzabile in autocostruzione, di conseguenza si dovrà intraprendere un processo di semplificazione del progetto in modo da renderlo facilmente realizzabile ed assimilabile da parte dei suoi utenti. La principale caratteristica da garantire sarà la realizzabilità dell'opera: saranno da intraprendere specifiche strategie per la riduzione dei problemi e la semplificazione realizzativa. Alcune strategie che possono essere adottate per semplificare la realizzazione del progetto possono essere la **modularità** e la **ripetizione** di strategie realizzative; in questo modo gli auto costruttori

sono coinvolti in lavorazioni uguali in tutto lo sviluppo dell'edificio determinando una maggior efficienza realizzativa. La realizzazione del primo modulo sarà eseguita e spiegata in loco da parte del personale qualificato presente in cantiere, gli auto costruttori assimileranno le capacità necessarie alla lavorazione ed avranno risultati sempre migliori e sempre più veloci durante tutta la realizzazione.

Con questa strategia si può ottenere un maggior **controllo del cantiere** poiché il personale dedicato alla supervisione si troverà a gestire un solo tipo di lavorazione per volta, questo garantisce maggior semplicità ed un accorciamento dei tempi di realizzazione dato dal fatto che gli auto costruttori prenderanno sempre più dimestichezza con le lavorazioni.

Altro effetto conseguente a questo approccio è quello della **sicurezza** del cantiere stesso, probabilmente la maggior problematica legata all'autocostruzione.

Tenendo presente il fatto che i costruttori non sono professionisti quindi non hanno conoscenza dei rischi che normalmente si possono incontrare in un cantiere edile, sarebbe necessario predisporre un corso sulla sicurezza in cantiere preventivamente all'avvio dello stesso in modo da rendere coscienti gli auto costruttori dei rischi a cui andranno incontro, inoltre personale qualificato supervisionerà l'intero cantiere in modo da correggere atteggiamenti sbagliati o pericolosi.

Si tratterà di prediligere componenti prefabbricati poiché il loro uso garantisce elementi leggeri e di facile assemblaggio.

Realizzando una lavorazione in modo ripetuto gli utenti sviluppano una sempre maggiore autonomia e capacità ad individuare eventuali problemi e rischi ad essa legati, in questo

modo si migliora gradualmente la sicurezza degli auto costruttori. Vanno inoltre ridotti al minimo utilizzo attrezzature particolari e lavorazioni pericolose.

L'insieme di questi fatti fa sì che il **cantiere** così inteso risulti più **semplice, sicuro e pulito**; seguendo queste direttive si potranno minimizzare molti dei rischi cui gli auto costruttori dovranno andare in contro mantenendo anche un maggior controllo sulla qualità finale dell'organismo edilizio

Questi aspetti verranno approfonditi in seguito⁴⁵ quando si andranno ad identificare le possibili soluzioni tecnologiche attuabili.

Come conseguenza di queste caratteristiche il progettista dovrà seguire un processo di autocensura in favore di migliorare la praticità del progetto, saranno da evitare scelte puramente estetiche che, se non abbinata ad una buona tecnologia applicativa, comporteranno complicazioni realizzative.

3.4.3 QUALITA' DEGLI SPAZI

Per stilare un progetto è necessario conferire qualità e riconoscibilità agli spazi costruiti e di connessione d' uso pubblico e privato, è necessario aumentare il senso di appartenenza e riconfigurazione l' aspetto.

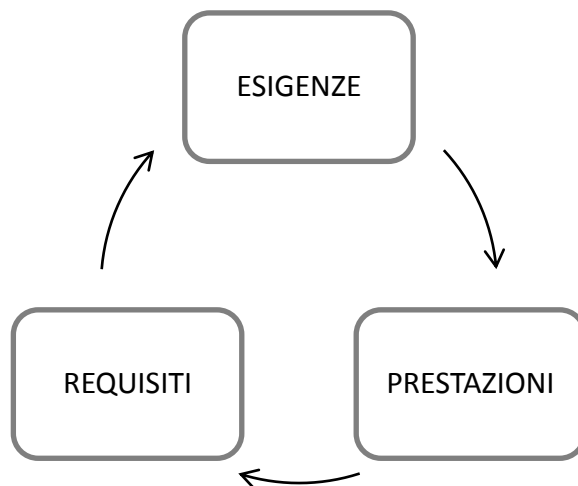
L' obiettivo degli interventi volti al miglioramento dell' immagine e della comunicatività è quello di permettere un positivo senso di identificazione da parte degli abitanti.

A questo proposito saranno di primaria importanza le qualità degli spazi progettati, quindi la fruibilità, la sicurezza, l'aspetto, il benessere percepito e l'economicità di ogni spazio.

⁴⁵ Riferimento paragrafo 7: La fase realizzativa

A ciascuna attività connessa con gli obiettivi posti dal progetto e con le funzioni che da questi derivano corrisponde un insieme di esigenze traducibili in requisiti.

DIAGRAMMA N° 2: PRINCIPI PER LA QUALITÀ DELLO SPAZIO



Le **esigenze** possono essere raggruppate in classi (classi di esigenze), quali:

1. SICUREZZA: insieme delle condizioni relative alla incolumità degli utenti, nonché alla difesa e prevenzione di danni in dipendenza da fattori accidentali, nell'esercizio del sistema edilizio.
2. BENESSERE: insieme delle condizioni relative a stati del sistema edilizio adeguati alla vita, alla salute ed allo svolgimento delle attività degli utenti.
3. FRUIBILITÀ: insieme delle condizioni relative all'attitudine del sistema edilizio ad essere adeguatamente usato dagli

utenti nello svolgimento delle attività.

4. GESTIONE: insieme delle condizioni relative all'economia di esercizio del sistema edilizio.

5. ASPETTO: insieme delle condizioni relative alla fruizione percettiva del sistema edilizio da parte degli utenti.

6. INTEGRABILITÀ: insieme delle condizioni relative all'attitudine delle unità e degli elementi del sistema edilizio a connettersi funzionalmente tra di loro.

7. SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE: insieme delle condizioni relative al mantenimento e miglioramento degli stati dei sovra sistemi di cui il sistema edilizio fa parte.

Per quanto riguarda gli alloggi ogni spazio deve essere idoneo ad assicurare lo svolgimento delle attività proprie al nucleo familiare e i locali in cui esse si effettuano devono essere raggiungibili internamente all'alloggio o perlomeno attraverso passaggi coperti e protetti lateralmente.

In base alla previsione di una permanenza di tipo continuativo o limitata nel tempo e dedicata a ben definibili operazioni, in ogni alloggio si distinguono:

- spazi di abitazione (locali di abitazione): camere da letto, sale soggiorno, cucine e sale da pranzo;

- spazi accessori (locali integrativi): studio, sala di lettura e assimilabili (mansarde, verande, tavernette, etc.);

-spazi di servizio (locali di servizio): bagni, lavanderia, spogliatoi, guardaroba, corridoi, depositi, ripostigli, centrali termiche, magazzini garage, etc.

Gli spazi comuni invece dovranno avere dimensioni contenute e numero limitato per evitare di rappresentare un costo troppo elevato sull'intero progetto, l'ideale sarebbe la realizzazione di un unico spazio⁴⁶, ma al contempo in questi spazi vanno concentrate tutte le funzioni e le attività comuni previste. È auspicabile la realizzazione di uno spazio multifunzionale che possa andare a racchiudere al suo interno diverse attività in diversi momenti della giornata in modo da massimizzarne l'efficienza.

Conseguenza diretta di questo principio è rappresentata dalla necessaria flessibilità degli spazi progettati.

3.4.4 FLESSIBILITA'

Il risultato della partecipazione degli utenti alla fase progettuale determinerà una maggior rispondenza dello stesso alle specifiche necessità di ogni partecipante ma questo non significa che il progetto verrà realizzato dai suoi abitanti. Sarà essenziale il lavoro svolto dai progettisti che dovranno fare in modo di accogliere le richieste dei singoli pur mantenendo una linea progettuale in modo da garantire le qualità dell' alloggio e dell' edificio. Poiché l'abitazione che si andrà a realizzare sarà uguale per tutti i nuclei familiari e sarà in proprietà, è essenziale che il progetto dell'alloggio tipo si possa adattare a diverse esigenze, anche in relazione alla possibilità che l'abitazione possa subire modifiche e ammodernamenti nel corso degli anni determinando una possibile variazione

⁴⁶ Un esempio è il progetto in Cohousing a Fidenza, Ecosol che predispone uno spazio comune all' ultimo piano che ospita differenti funzioni tra cui la lavanderia e un altro spazio polifunzionale al piano terra, realizzato in paglia interamente dagli utenti: co-housers e auto costruttori. Questo permette l' ottimizzazione degli spazi e delle funzioni aggiuntive

dell'uso degli spazi. Questo approccio alla progettazione fa sì che ogni alloggio possa risultare facilmente adattabile a diverse soluzioni che si potranno andare ad incontrare, migliorando notevolmente la qualità della vita degli occupanti anche a fronte di eventuali cambiamenti nel corso del tempo.

La **flessibilità**, intesa come la capacità e la propensione dell'edificio e del tessuto aggregativo di adattarsi coerentemente nel tempo col mutare delle necessità dell'utenza, è un carattere fondamentale all'interno dell'alloggio e saranno da prevedere diverse possibili configurazioni spaziali, tutte verificate e mai improvvisate, che rispondano al variare delle esigenze degli occupanti anche senza variare la metratura dell'alloggio, ad esempio la **suddivisibilità in due alloggi indipendenti** o la **suddivisibilità dell'alloggio con un nucleo indipendente**.

Nel corso della vita dell'edificio sarà necessario cambiare più volte la **riorganizzazione e la dimensione degli spazi interni**, sarà importante prevedere la possibilità di effettuare cambiamenti senza causare danni o senza la necessità di intervenire con un vero e proprio lavoro edile per riorganizzare l'alloggio.

Per garantire il corretto funzionamento del sistema edificio nel corso degli anni sarà importante prevedere la possibilità di agire a tutti i livelli sugli impianti presenti.

L'alloggio, progettato a dovere, avrà la possibilità di **ammodernare e mantenere** tutti gli impianti in esso necessari, ad esempio si potrà adibire una zona impiantistica facilmente smontabile per garantire la massima semplicità di intervento.

Il progetto potrà tenere conto della possibilità di subire delle variazioni all'assetto spaziale e distributivo dell'alloggio per la realizzazione di nuovi spazi, si parla dunque di **evolutività**.

A fronte della variazione dei componenti della famiglia il progetto dovrà prevedere la possibilità di aumentare il numero delle stanze determinando un aumento della superficie dell'alloggio stesso.

Sarà da prevedere la possibilità che l'alloggio debba essere scomposto in alloggi indipendenti o la possibilità di legare tra loro diversi alloggi, saranno di conseguenza necessari ampliamenti o modifiche della conformazione degli stessi.

In tutti i casi precedenti sarà da tener presente la necessità di rendere gli ampliamenti funzionanti e garantire la stessa qualità del nucleo centrale dell'alloggio, saranno quindi da prevedere ampliamenti ed eventuali partizioni dei sistemi tecnologici e degli impianti.

La flessibilità deve riuscire a dare al fruitore la possibilità d'intervenire sulla connotazione dello spazio domestico e quindi di progettare la propria casa. Compito del progettista è quello di inventare soluzioni alternative, che permettano all'utente un'interpretazione personale dello spazio, e di realizzare alloggi con valenze libere capaci di adattarsi ai molteplici bisogni.

Oltre agli alloggi anche gli spazi comuni richiedono un elevato grado di flessibilità, si devono infatti adattare al maggior numero possibile di attività nel minor numero di spazi dedicati. In questa chiave di lettura l'ideale sarebbe prevedere un susseguirsi di diverse attività all'interno dello stesso spazio prevedendo anche la presenza di attrezzature mobili o adattabili a diverse situazioni.

3.4.5 SOSTENIBILITA'

Da abbinare agli aspetti finora analizzati va integrato anche un discorso inerente alla sostenibilità del progetto. Da un punto di vista normativo è obbligatorio garantire la qualità dell'involucro dell'edificio in modo da ridurre i consumi energetici. Questo aspetto però non è più sufficiente a garantire la sostenibilità di un intervento edile, poiché negli ultimi anni si sta assistendo ad una sempre maggior attenzione al fattore della sostenibilità di un progetto, sia per i consumi che si ottengono in fase invernale o estiva, sia per l'energia incorporata nei materiali e nelle lavorazioni che per la riciclabilità e la possibilità di riuso dei materiali dopo la loro dismissione. Per garantire la sostenibilità di un progetto dunque non sarà più sufficiente garantire che consumi poco ma si dovrà tenere in considerazione tutto il ciclo di vita dei prodotti utilizzati.

Durante la fase di scelta dei materiali da utilizzare e delle tipologie di lavorazioni da attuare, l'aspetto della sostenibilità è un fattore da considerare per andare ad ottenere un risultato di qualità.

All'interno di un progetto di autocostruzione basato sull'economicità dell'intervento non si potranno adottare soluzioni tecnologicamente avanzate o impianti di climatizzazione sofisticati, questo per evitare di far innalzare i costi in questo ambito ma si possono ottenere soluzioni estremamente performanti anche utilizzando sistemi a bassa o nulla tecnologia e soluzioni passive. Grazie ai principi della bioarchitettura, incontrati anche in casi recenti di autocostruzione precedentemente analizzati, si possono raggiungere livelli di comfort per gli abitanti senza ricorrere all'ausilio di importanti tecnologie e senza causare un aumento dei costi.

Si possono sviluppare soluzioni passive, come ad esempio la massa delle pareti per ottenere il corretto sfasamento delle onde termiche o l'ombreggiamento fisso, oppure si possono anche sviluppare soluzioni attive che coinvolgano gli abitanti, come ad esempio ombreggiamenti mobili o ventilazione per effetto camino. Nel secondo caso sarà necessario il coinvolgimento degli utenti per il corretto funzionamento degli accorgimenti tecnici; durante la fase di progettazione si deve capire se e in che misura gli utenti siano disposti ad apprendere queste nozioni legate al comfort dell'edificio e, in caso positivo, prevedere delle sessioni didattiche per gli abitanti volte ad illustrare i benefici delle operazioni da svolgere per garantire il corretto funzionamento delle soluzioni adottate. Insieme alla formazione necessaria in un simile intervento legata alle competenze di cantiere, le capacità gestionali e le attività sociali coinvolte nel progetto si potrà aggiungere una fase di formazione legata alla sostenibilità ambientale che potrà garantire un ulteriore beneficio alla vita degli utenti e potrà sfociare in un intento di autosufficienza ed indipendenza energetica oltre che economica.

3.5 FASE REALIZZATIVA

Come già anticipato ⁴⁷ lo studio delle tecniche costruttive e dei materiali da utilizzare non sono da sviluppare una volta completato il progetto ma vanno sviluppati contemporaneamente e in relazione alle esigenze dello specifico gruppo di autocostruttori. Questa fase del processo richiede un'elevata conoscenza dei materiali e delle tecniche costruttive adottate, è importante andare a verificare quali tipologie realizzative si adattano maggiormente ad una situazione particolare come quella dell'autocostruzione. L'obiettivo di questo capitolo è quello di andare ad individuare dei criteri attraverso cui andare a selezionare tecniche e materiali da adottare in questo contesto con il fine di rendere il più possibile attuabile e semplice la realizzazione di un tale metodo di lavoro.

In primo luogo si andranno ad analizzare le principali caratteristiche che i materiali adottati dovranno soddisfare per adattarsi all'autocostruzione, verificando contemporaneamente che questi materiali rispondano alle caratteristiche ambientali e prestazionali anche negli anni a venire. Successivamente si andranno ad analizzare le tipologie di lavorazioni e tecnologie disponibili per andare a verificare quale metodo sia più praticabile in autocostruzione.

⁴⁷ Capitolo 6.2: Semplicità progettuale

3.5.1 PRINCIPI DI SCELTA: PRIMA FASE DI VERIFICA; REQUISITI DI BASE DELLE OPERE DI COSTRUZIONE

In prima analisi sarà necessario garantire la qualità degli elementi da adottare indipendentemente dalla tipologia progettuale. A tal proposito *“sono stati messi a punto negli anni recenti diversi metodi di valutazione delle prestazioni ambientali degli edifici. I metodi di valutazione della compatibilità ambientale degli edifici rispondono alla necessità di passare da parametri di valutazione specifici (per esempio riferiti ad un singolo prodotto o a una specifica fase del ciclo di vita) ad aspetti più complessivi e alla necessità di soddisfare una domanda crescente di informazione ambientale, attraverso la pratica di misure volontarie da parte dei diversi operatori interessati”*⁴⁸. Questa direttiva fa sì che gli aspetti ambientali legati all'edilizia risultino sempre più importanti, non solamente nelle accezioni di risparmio energetico in fase d'uso ma durante tutto l'arco di vita del componente specifico.

In particolare quest'attenzione all'aspetto ambientale si è tradotta anche nella definizione delle caratteristiche di base che un organismo edilizio deve possedere.

*“Le opere di costruzione, nel complesso e nelle loro singole parti, devono essere adatte all'uso cui sono destinate, tenendo conto in particolare della salute e della sicurezza delle persone interessate durante l'intero ciclo di vita delle opere. Fatta salva l'ordinaria manutenzione, le opere di costruzione devono soddisfare i presenti requisiti di base delle opere di costruzione per una durata di servizio economicamente adeguata.”*⁴⁹ Questi

⁴⁸ UNI 11277 2008 Sostenibilità in Edilizia, Esigenze e requisiti di ecocompatibilità dei progetti di edifici residenziali e assimilabili, uffici e assimilabili, di nuova edificazione e ristrutturazione

⁴⁹ Regolamento UE N° 305/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2011

requisiti si riassumono in sette voci, sei delle quali derivano dalla precedente regolamentazione ma il settimo requisito risulta il carattere innovativo presente in questo regolamento.

1. Resistenza meccanica e stabilità

Le opere di costruzione devono essere concepite e realizzate in modo che i carichi cui possono essere sottoposti durante la realizzazione e l'uso non provochino:

- a) il crollo, totale o parziale, della costruzione;
- b) gravi ed inammissibili deformazioni;
- c) danni ad altre parti delle opere di costruzione, o a impianti principali o accessori, in seguito a una grave deformazione degli elementi portanti;
- d) danni accidentali sproporzionati alla causa che li ha provocati.

2. Sicurezza in caso di incendio

Le opere di costruzione devono essere concepite e realizzate in modo che, in caso di incendio:

- a) la capacità portante dell'edificio possa essere garantita per un periodo di tempo determinato;
- b) la generazione e la propagazione del fuoco e del fumo al loro interno siano limitate;
- c) la propagazione del fuoco a opere di costruzione vicine sia limitata;
- d) gli occupanti possano abbandonare le opere di costruzione o essere soccorsi in altro modo;
- e) si tenga conto della sicurezza delle squadre di soccorso.

3. Igiene, salute e ambiente

Le opere di costruzione devono essere concepite e realizzate in modo da non rappresentare, durante il loro intero ciclo di vita, una minaccia per l'igiene o la salute e la sicurezza dei lavoratori, degli occupanti o dei vicini e da non esercitare un impatto eccessivo, per tutto il loro ciclo di vita, sulla qualità dell'ambiente o sul clima, durante la loro costruzione, uso e demolizione, in particolare a causa di uno dei seguenti eventi:

- a) sviluppo di gas tossici;
- b) emissione di sostanze pericolose, composti organici volatili (VOC), gas a effetto serra o particolato pericoloso nell'aria interna o esterna;
- c) emissioni di radiazioni pericolose;
- d) dispersione di sostanze pericolose nelle falde acquifere, nelle acque marine, nelle acque di superficie o nel suolo;
- e) dispersione di sostanze pericolose o di sostanze aventi un impatto negativo sull'acqua potabile;
- f) scarico scorretto di acque reflue, emissione di gas di combustione o scorretta eliminazione di rifiuti solidi o liquidi;
- g) umidità in parti o sulle superfici delle opere di costruzione.

4. Sicurezza e accessibilità nell'uso

Le opere di costruzione devono essere concepite e realizzate in modo che il loro funzionamento o uso non comporti rischi inaccettabili di incidenti o danni, come scivolamenti, cadute, collisioni, ustioni, folgorazioni, ferimenti a seguito di esplosioni o furti. In particolare, le opere di costruzione devono essere progettate e realizzate tenendo conto dell'accessibilità e dell'utilizzo da parte di persone disabili.

5. Protezione contro il rumore

Le opere di costruzione devono essere concepite e realizzate in modo che il rumore cui sono sottoposti gli occupanti e le persone situate in prossimità si mantenga a livelli che non nuocciano alla loro salute e tali da consentire soddisfacenti condizioni di sonno, di riposo e di lavoro.

6. Risparmio energetico e ritenzione del calore

Le opere di costruzione e i relativi impianti di riscaldamento, raffreddamento, illuminazione e aerazione devono essere concepiti e realizzati in modo che il consumo di energia richiesto durante l'uso sia moderato, tenuto conto degli occupanti e delle condizioni climatiche del luogo. Le opere di costruzione devono inoltre essere efficienti sotto il profilo energetico e durante la loro costruzione e demolizione deve essere utilizzata quanta meno energia possibile.

7. SETTIMO REQUISITO ESSENZIALE: Affidabilità del prodotto anche in futuro

Uso sostenibile delle risorse naturali

Con l'emanazione del regolamento 305 del 2011 è stato aggiunto il settimo requisito, che rispetto al regolamento precedente mette in luce anche le problematiche legate alla riciclabilità o al riuso dei componenti utilizzati all'interno del progetto stesso. Questa nuova voce fa sì che debba essere adeguatamente progettata l'intera vita dell'edificio, fino alla dismissione dello stesso. In questa chiave di lettura sarà opportuno andare a verificare la possibilità di riciclo o riuso dei componenti adottati. Le possibilità sono due: in primo luogo verificare la possibilità di smontare l'elemento specifico e verificarne la sua adattabilità ad un uso futuro; in secondo luogo verificare se i materiali di cui esso stesso è composto siano riciclabili o utilizzabili per qualche altro scopo secondario.

Le opere di costruzione devono essere concepite, realizzate e demolite in modo che l'uso delle risorse naturali sia sostenibile e garantisca in particolare quanto segue:

- a) il riutilizzo o la riciclabilità delle opere di costruzione, dei loro materiali e delle loro parti dopo la demolizione;
- b) la durabilità delle opere di costruzione;
- c) l'uso, nelle opere di costruzione, di materie prime e secondarie ecologicamente compatibili.

A fronte di questo regolamento sarà di primaria importanza andare a ricercare sul mercato quegli elementi che soddisfino questo requisito poiché anche in vista del futuro sarà sempre più importante l'aspetto ambientale dei progetti. Questo aspetto è da equiparare ad altri aspetti come l'economicità e la praticità di un componente; ad oggi gli aspetti "ecologici", ovvero quelli che tengono in considerazione la vita futura dell'edificio, vengono poco considerati, o considerati come valore aggiunto al progetto, quando invece in un prossimo futuro questo diventerà qualcosa di essenziale ed inevitabile.

3.5.2 **SECONDA FASE DI VERIFICA: RISPONDENZA ALLE ESIGENZE DEL PROGETTO DI AUTOCOSTRUZIONE**

Nella seconda parte della valutazione si andrà a verificare l'effettiva applicabilità dello specifico componente in un processo complesso come quello dell'autocostruzione, in particolare saranno analizzati quei parametri che rendano il lavoro adattabile ai non esperti del campo migliorando le condizioni di sicurezza del cantiere, riducendo la quantità di utensili e di macchinari da utilizzare, diminuendo così la complessità della costruzione.

Lo scopo di questo sistema di valutazione è quello di verificare l'efficacia delle possibili alternative offerte dal mercato. Poiché le caratteristiche analizzate sono molte e poiché le specifiche richieste di ogni progetto varieranno in gran parte dalle richieste degli auto costruttori coinvolti non sarà possibile dare un risultato assoluto e definitivo, ma sarà possibile andare ad evidenziare in che situazione verte il mercato e se offre possibilità di realizzare effettivamente un simile processo.

In particolare sono state identificate alcune macro categorie in cui suddividere le voci da analizzare: convenienza; maneggiabilità; semplicità.

Per quanto riguarda la **convenienza dell'uso** del componente vengono prese in analisi principalmente le componenti legate all'incidenza della mano d'opera e le tempistiche realizzative.

Dal punto di vista economico si deve in ogni modo cercare di contenere il costo dell'intervento quindi si va a verificare l'incidenza della mano d'opera compresa in una lavorazione per permetterne la realizzazione. In questo modo si potranno identificare

elementi costruttivi che soddisfino le caratteristiche precedentemente analizzate ma che determinino un maggior vantaggio specifico per questo caso. Poiché le lavorazioni vengono eseguite dagli auto costruttori si può capire che andando a scorporare il costo della mano d'opera si possono acquistare materiali performanti mantenendo comunque un basso costo dell'intervento.

La seconda voce analizzata è la tempistica. L'importanza di questo fattore sta nel fatto che il lavoro dell' auto costruttore si svolge in tempi limitati rispetto al tradizionale lavoratore, principalmente lavorerà nei fine settimana o nel tempo libero, quindi è importante garantire avanzamenti veloci in modo da rendere visibile l'evoluzione della costruzione ai partecipanti evitando di innescare un processo di sfiducia nel lavoro. Come è emerso dai casi studio analizzati uno dei principali problemi deriva dalla difficoltà di gestire e controllare i tempi di realizzazione, il risultato più comune è che i lavori si dilunghino nel tempo determinando un aumento dei costi che gli auto costruttori dovranno sostenere. La velocità di lavorazione assume dunque importanza poiché permette un maggior controllo delle lavorazioni.

Nell'ambito della **sicurezza** sono racchiuse le più importanti caratteristiche proprie dell'autocostruzione. La sicurezza è un aspetto fondamentale visti i lavoratori che sono coinvolti e va perseguita attraverso l'adozione di alcune strategie. In primo luogo sono da rispettare le direttive di sicurezza di cantiere tradizionali, quindi l'uso di attrezzature di sicurezza e strumenti adeguati, in secondo luogo la costante supervisione in cantiere fa sì che si possano evitare la maggior parte dei rischi. Dal punto di vista delle specifiche caratteristiche dei materiali adottati si può perseguire la sicurezza attraverso alcune caratteristiche.

La **maneggiabilità** dei materiali è la principale caratteristica che va analizzata. Per maneggiabilità si intende la possibilità di trasportare e maneggiare il componente in analisi, maggiore è il grado di maneggiabilità maggiore sarà la sicurezza per gli auto costruttori. In questa voce sono compresi le dimensioni ed il peso dei singoli elementi, l'ideale sarebbe avere elementi di dimensioni e peso tali da poter essere agevolmente portare da una, massimo due persone senza dover ricorrere ad attrezzature ausiliarie.

Grazie ad un adeguata riflessione sulla maneggiabilità dei componenti adottati si potrà avviare un cantiere privo di macchinari o di attrezzi per lo spostamento dei materiali, in questo modo si limitano notevolmente i rischi ma non in modo sufficiente; va anche considerato un altro aspetto per la realizzazione: la semplicità realizzativa.

Con **semplicità** intendiamo la possibilità di realizzare la lavorazione senza specifiche competenze e senza dover ricorrere all'ausilio di particolari attrezzi. Grazie a queste caratteristiche si possono ulteriormente semplificare le procedure di cantiere. Poiché gli auto costruttori vengono intesi come personale totalmente privo di competenze in campo edile, anche se nei casi analizzati⁵⁰ risulta comune la presenza di uno o più operatori edili all'interno del gruppo, essi dovranno apprendere tutte le nozioni in un periodo limitato concentrato prima e durante la realizzazione dei lavori; maggiore è la semplicità delle lavorazioni maggiore sarà la facilità con la quale saranno in grado di apprenderla e trasformarla in un prodotto qualitativamente adeguato alle esigenze progettuali. In relazione alla modularità progettuale si può ottenere il risultato di rendere gli auto costruttori sempre più autonomi durante lo sviluppo dei lavori e permette il duplice vantaggio di velocizzare i lavori e renderli qualitativamente sempre migliori.

⁵⁰ Vedi riferimento Parte 2 paragrafo 5.1: Il caso lombardo

L'insieme di questi fatti fa sì che il **cantiere** così inteso risulti più **semplice, sicuro e pulito**; seguendo queste direttive si potranno minimizzare molti dei rischi cui gli auto costruttori dovranno andare in contro mantenendo anche un maggior controllo sulla qualità finale dell'organismo edilizio.

Grazie a queste caratteristiche si possono raccogliere le principali caratteristiche che gli elementi dovranno essere in grado di fornire. Di seguito si andranno ad analizzare le lavorazioni tipiche di un prodotto edilizio in modo da evidenziare le scelte migliori che si possono intraprendere in un progetto di questo tipo andando a motivare la scelte secondo i principi progettuali e realizzativi finora analizzati.

3.5.3 ANALISI DELLE FASI DI LAVORAZIONE

Si procede andando ad evidenziare le diverse fasi di lavoro previste in un cantiere edile per poi collocare all'interno di ogni fase le lavorazioni necessarie; dopo una breve analisi di ogni fase si verificherà quale grado di competenza, difficoltà e precisione saranno richieste per ognuna, con lo scopo di fornire un' indicazione circa la fattibilità per mano d'opera non specializzata.

Verranno collocate le lavorazioni facilmente realizzabili dagli auto costruttori all'interno di ciascuna categoria. In questo modo si avrà anche un ordine cronologico oltre che una semplificazione nel raggruppare le schede prodotte.

Le fasi di lavorazione individuate⁵¹ sono:

- **Strutture di fondazione:** divisibili in:
 - o preparazione del terreno e scavo delle fondazioni;
 - o realizzazione delle fondazioni;
- **Realizzazione delle strutture portanti**, verticali ed orizzontali;
- **Realizzazione delle strutture di chiusura orizzontali**, superiore ed inferiore;
- **Realizzazione delle chiusure verticali**;
- **Predisposizione degli impianti**;
- **Realizzazione delle partizioni interne ed esterne**;
- **Finiture**.

Non tutte le fasi sopraindicate presentano le stesse caratteristiche e problematiche e non tutte sono adatte nell' autocostruzione.

- **SCAVO DELLE FONDAZIONI:**

In questa fase è necessario maneggiare grandi mezzi specialistici che necessitano di licenze di guida e capacità specialistiche, sono necessarie opere di messa in sicurezza dello scavo ed è richiesta una discreta precisione di realizzazione. L'insieme di queste caratteristiche fa sì che il lavoro di autocostruzione sia fortemente sconsigliato, salvo la presenza nel gruppo di personale già abilitato a questo tipo di opera.

Fase inaccessibile agli autocostruttori, salvo casi particolari

⁵¹ UNI 8290

- **REALIZZAZIONE DELLE FONDAZIONI:**

In questa fase si realizza la parte principale della struttura portante; non sono richieste qualità particolari, a parte il corretto posizionamento dei ferri per la predisposizione alla struttura portante verticale. In caso di struttura portante in acciaio la precisione è essenziale e fa sì che si possa prevedere la realizzazione delle fondazioni da parte di professionisti, in caso di struttura portante tradizionale in c.a. si può tollerare qualche centimetro di imprecisione rendendo la lavorazione più accessibile agli auto costruttori e nel caso di struttura a setti portanti non è richiesta nessuna particolare precisione.

In base alla forma e alla dimensione della base di appoggio le fondazioni dirette possono dividersi in FONDAZIONI ISOLATE ovvero PLINTI adottabili qualora il terreno offrisse buona caratteristiche meccaniche ; FONDAZIONI CONTINUE ovvero TRAVI ROVESCE o PLATEE, qualora il terreno sia più instabile.

Dato che tutte queste possibilità richiedono la stessa abilità di manodopera, si preferirà valutare la scelta più economica che utilizza una minor quantità di materiale: i plinti.

Fase accessibile per gli autocostruttori ma sconsigliata poiché essenziale per la vita dell'edificio e di tempi lunghi.

- **REALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE PORTANTI, VERTICALI ED ORIZZONTALI:**

In base alla tipologia di progetto si possono adottare diverse tecniche per realizzare le strutture portanti, alcune di esse sono adeguate al sistema di autocostruzione ed altre meno; brevemente si schematizzano queste tipologie in tre categorie:

- setti portanti.
- travi e pilastri in cemento armato
- strutture prefabbricate.

Il sistema di realizzazione con **elementi prefabbricati** permette una rapida realizzazione della struttura e diminuisce i costi di mano d'opera, però con questo approccio sono necessari macchinari specializzati.

Il **cemento armato prefabbricato** in particolare permette di realizzare l'intera struttura in pochi giorni con l'impiego di pochi uomini e pochi strumenti. E' possibile andare a posare un piano al giorno con quattro impiegati: uno addetto alla gru per lo spostamento dei blocchi, due uomini in opera per la corretta collocazione dei pilastri e un uomo a terra per il coordinamento delle operazioni e la preparazione allo spostamento dei pilastri.

Economicità e rispetto ambientale del componente scelto sono fattori importanti nelle strutture prefabbricate.

I **pilastri in legno** sono la soluzione più vantaggiosa dal punto di vista ambientale vista la bassa energia incorporata dall'elemento e la sua rapida rinnovabilità della materia prima.

il vantaggio della soluzione **in acciaio** è rappresentato dalle ridotte dimensioni degli elementi che possono quindi essere facilmente integrati nelle finiture e risultare

perfettamente integrati. I pilastri possono facilmente essere riutilizzati e riciclati per la produzione di nuovi elementi con le stesse caratteristiche prestazionali.

Il sistema tradizionale in **cemento armato** richiede discrete abilità nella predisposizione dei casseri per le gettate e dei ferri che andranno opportunamente collocati e controllati per garantire l'efficacia della struttura, in più i tempi di realizzazione sono molto lunghi.

Nel caso della realizzazione a **setti potanti** non sono richieste particolari competenze da parte degli operai se non la rispondenza al progetto presentato; questo sistema è adottato per la realizzazione di piccoli edifici di uno o due piani fuori terra e garantisce la semplicità necessaria all'autocostruzione.

Per i **setti in cemento** avere discrete competenze per la realizzazione dei casseri in modo da garantire la corretta collocazione; sono anche necessari macchinari a noleggio per il trasporto e la collocazione dei ferri e il successivo getto di calcestruzzo. Sono necessari lunghi tempi, 28 giorni per ogni piano, di maturazione del getto.

Per le strutture **puntiformi in cemento armato** è necessario avere discrete competenze per la realizzazione dei casseri, sono anche necessari macchinari a noleggio per il trasporto, la collocazione dei ferri e il successivo getto di calcestruzzo. I tempi di maturazione del getto sono di 28 giorni. E' la soluzione più economica.

Le strutture **a setti** possono anche essere:

muro a blocchi, che non ha lavorazioni particolari, non necessita di competenze specializzate, va posta molta attenzione nella fase di posa in opera e risulta la lavorazione più accessibile e più economica per gli auto costruttori.

La tipologia realizzata con i **setti in legno** si riferisce ad una soluzione di prefabbricazione, di conseguenza presenta notevoli vantaggi dal punto di vista della velocità di

realizzazione ed alla precisione ottenuta nel lavoro però risulta anche essere una delle soluzioni più costose.

Le strutture portanti orizzontali si dividono in TRAVI e SOLAI, per i primi, la distinzione è la medesima di quella della struttura portante verticale:

- a) cemento armato
- b) cemento armato prefabbricato
- c) legno
- d) acciaio

Chiaramente la scelta delle travi adottate sarà la stessa dei pilastri per evitare incompatibilità tra le strutture che svolgono la stessa funzione.

Per i secondi invece si fa un'ulteriore divisione tra i PREFABBRICATI e quelli REALIZZATI IN OPERA.

I prefabbricati sono realizzati con travi o blocchi prefabbricati assemblati direttamente in cantiere senza necessità di ulteriori lavorazioni, il tempo di realizzazione è ridotto ma necessitano di essere posati direttamente dall' impresa. Si distinguono:

- a) CEMENTO
- b) LAMIERA
- c) LEGNO

I realizzati in opera necessitano dell' installazione di travetti e blocchi di alleggerimento con una successiva gettata di cemento armato di completamento; il tempo di assemblaggio è più lungo, necessitano un periodo di maturazione della gettata in cemento armato.

La struttura risulta più pesante, più rigida e necessita di manodopera specializzata, qui troviamo:

a) LATEROCEMENTO

La soluzione più tradizionale, risulta essere la più economica.

b) TRAVETTI PREFABBRICATI

Permettono luci più grandi ed hanno un costo leggermente superiore.

c) LAMIERA

Soluzione che permette più rapidità di posa ma richiede la posa tramite gru, il costo risulta leggermente superiore.

d) LEGNO

Soluzione che permette di riutilizzare le travi una volta finito il ciclo di vita dell'edificio ma che risulta più costoso.

Viste le forti peculiarità che ogni progetto ed ogni gruppo di autocostruzione avrà non è possibile dare una soluzione ideale che sia la migliore per tutti i casi. Si procederà estraendo le soluzioni che più rispecchiano le necessità dell'autocostruzione e degli auto costruttori.

Fase accessibile se realizzata a setti portanti ma preferibile la prefabbricazione per ridurre i tempi e migliorare la sicurezza

- **REALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE DI CHIUSURA ORIZZONTALI SUPERIORI:**

Le chiusure sono l'insieme delle unità tecnologiche e degli elementi tecnici del sistema edilizio aventi funzioni di separare e di conformare gli spazi interni del sistema edilizio stesso rispetto all'esterno.

La fase della realizzazione della copertura presenta numerose difficoltà, soprattutto dovute alla sicurezza dell'operazione, e dalla quale dipende l'integrità dell'edificio.

Possiamo distinguere due tipologie di chiusure orizzontali superiori o coperture, quelle CONTINUE ovvero quelle **PIANE** e DISCONTINUE ovvero quelle **INCLINATE**.

Le coperture continue permettono di avere pendenze molto limitate per far defluire l'acqua, questo fattore fa sì che questa tipologia di copertura possa essere resa calpestabile e fruibile. La copertura discontinua invece è costituita da una superficie inclinata che permette di far defluire l'acqua senza bisogno di uno strato continuo impermeabilizzante, questa soluzione non permette di rendere fruibile il piano di copertura ma permette notevoli risparmi economici.

Fase sconsigliata per gli autocostruttori a causa delle forti problematiche inerenti la sicurezza.

- **REALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE DI CHIUSURA ORIZZONTALI INFERIORI:**

Le chiusure orizzontali inferiori sono l'insieme degli elementi tecnici orizzontali del sistema edilizio aventi la funzione di separare gli spazi interni del sistema edilizio stesso dal terreno sottostante o dalle strutture di fondazione.

Questo sistema di realizzazione permette una notevole semplificazione delle operazioni da eseguire e permette di avere un ottimo controllo delle esigenze, a fronte di queste considerazioni sarebbe un'operazione fattibile da personale non specializzato ma vista la quasi contemporaneità con la lavorazione delle fondazioni e strutture portanti è preferibile lasciarne la realizzazione all'impresa che realizza anche queste lavorazioni per evitare di incorrere in complicazioni in fatto di sicurezza.

Fase accessibile all'autocostruzione anche se con lunghi tempi di realizzazione

- **REALIZZAZIONE DELLE CHIUSURE VERTICALI:**

Le **chiusure** sono l'insieme delle unità tecnologiche e degli elementi tecnici del sistema edilizio aventi funzioni di separare e di conformare gli spazi interni del sistema edilizio stesso rispetto all'esterno.

Questa fase non presenta particolari difficoltà nel caso in cui ci sia almeno un esperto del settore, va posta attenzione alla possibilità di caduta ma un'adeguata realizzazione dei ponteggi esterni riduce notevolmente questi rischi. Le chiusure verticali opache possono dividersi in due categorie, quelle prefabbricate e quelle realizzate in opera.

Le **pareti prefabbricate** rappresentano un sistema che permette di ottenere pareti dalle alte prestazioni in tempi limitati e in spessori contenuti. Lo svantaggio di questi sistemi

realizzativi è rappresentato dai costi elevati dei materiali e dalla difficoltà di trovare elementi che siano sostenibili a livello ambientale, spesso questi materiali permettono il riuso ma non sono riciclabili.

Le pareti **realizzate in opera** sono quelle più diffuse a causa della maggiore economicità di produzione. Sono i più difficili da realizzare se si pensa di ottenere un buon livello di qualità finale.

Si può evincere come la soluzione della parete in blocchi sembri quella più facilmente adottabile visti i costi estremamente vantaggiosi, sarà opportuno andare ad identificare alcuni possibili esempi di materiali che rispondano anche alle caratteristiche ambientali precedentemente citate senza andare ad intaccare eccessivamente il fattore economico. La parete a blocchi garantisce anche una migliore inerzia termica all'edificio, fattore da non trascurare se si vogliono adottare strategie bioclimatiche.

Fase accessibile all'autocostruzione visti i limitati rischi.

- **PREDISPOSIZIONE DEGLI IMPIANTI:**

A fronte di una progettazione attenta si può disporre di spazi di collocazione degli impianti facilmente accessibili e gestibili. Come conseguenza si potrà rendere semplice sia la posa che la manutenzione dei suddetti impianti sia gli impianti collettivi, fino all'attacco di ogni alloggio sia per quanto riguarda la disposizione di ogni impianto in ogni singolo alloggio. In questo modo solo i macchinari saranno posti in opera da addetti specializzati che poi provvederanno anche al collaudo degli stessi.

Fase accessibile agli autocostruttori a fronte di adeguata progettazione.

- **REALIZZAZIONE DELLE DIVISIONI INTERNE:**

La realizzazione delle divisioni interne e del collegamento degli impianti sarà una fase che comprenderà le competenze già sviluppate in altre costruzioni e presenta un minor quantitativo di rischi per i lavoratori.

Le **partizioni interne verticali** si suddividono in differenti tipologie:

Pareti attrezzate: sono pareti che vengono realizzate per assolvere diverse funzioni contemporaneamente. Questa soluzione risulta anche estremamente flessibile e personalizzabile dagli utenti e permette lo smontaggio e la modifica da parte degli stessi. Questa sua peculiarità fa sì che questa sia la soluzione più economica.

Pareti mobili: dividono in maniera non permanente due ambienti o zone, possono essere agevolmente smontate e ricollocate con operazioni a secco.

Questa soluzione risulta la più costosa vista la particolare struttura dei moduli delle pareti che devono essere autoportanti ed assemblabili singolarmente.

Pareti prefabbricate: le pareti interne prefabbricate sono una soluzione flessibile per la divisione interna, permettono il facile passaggio e manutenzione di impianti, senza la necessità di intervento di operazioni murarie. Sono facilmente montabili e smontabili e possono permettere variazioni delle disposizioni interne nel corso del tempo riutilizzando gli stessi elementi. Grazie ai pannelli in fibrogesso queste pareti garantiscono anche la possibilità di appendere alla parete arredi e pensili, anche di peso consistente, esattamente come le pareti tradizionali, la differenza è che in caso di danno o demolizione i materiali possono essere riutilizzati o riciclati. Il limite di questa soluzione è il costo, quasi doppio a quello delle pareti tradizionali.

Le pareti interne **in opera** rappresentano la soluzione tradizionale, il vantaggio di questa soluzione è il costo limitato. Gli svantaggi sono dati dall'immobilità della struttura, ogni operazione di manutenzione o semplice spostamento di un interruttore lungo la parete richiede interventi murari.

Si può evincere che la soluzione più economicamente vantaggiosa e maggiormente personalizzabile tra quelle analizzate è la parete attrezzabile; soluzione che permette la totale realizzazione e modifica da parte degli utenti con l'uso di materiali e di strumentazioni tradizionali. Poiché non tutte le pareti potranno essere attrezzate si analizza anche la possibilità di realizzare pareti prefabbricate per mantenere un discorso di flessibilità e riciclabilità dei materiali.

Nell'ambito del sistema tecnologico con il termine **partizione interna orizzontale** si indica l'insieme degli elementi tecnici orizzontali del sistema edilizio aventi funzione di dividere ed articolare gli spazi interni del sistema edilizio stesso.

La tipologia più importante è costituita dai solai di piano; l'analisi del loro funzionamento porta a considerarli costituiti da una serie di strati.

A fronte delle analisi effettuate si può affermare che non è stato possibile identificare una soluzione univoca per ogni classe analizzata ma ci si deve sempre interfacciare con le peculiarità del progetto.

Fase accessibile agli autocostruttori poiché comprende competenze già sviluppate e bassi rischi.

- **FINITURE:**

La fase finale delle lavorazioni prevede la finitura delle opere, in questa fase non sono presenti particolari rischi e la difficoltà delle lavorazioni è limitata. Sarà solo necessario prestare attenzione alle lavorazioni in modo da avere un risultato omogeneo e non causare disomogeneità agli utenti. E' una fase in cui ciascun auto costruttore lavorerà per la propria casa, a fronte di questo il risultato finale è garantito.

Fase accessibile agli auto costruttori.

3.6 SISTEMA DI VALUTAZIONE

Poiché le caratteristiche analizzate sono estremamente differenti tra loro il confronto diretto tra di esse risulta difficile. Per ovviare a questa problematica si ricorre ad un sistema di valutazione che attribuisce un punteggio ad ogni valore in modo da uniformare i risultati ottenuti e facilitarne il confronto. Per procedere in questo modo ogni categoria va analizzata singolarmente ed in ognuna si stabilisce una corrispondenza tra i dati ed il sistema di punteggi da riportare per il confronto.

Questo approccio è utilizzato dal SVA⁵² svizzero al fine di rendere paragonabili tra loro diverse caratteristiche degli alloggi, ma un tale approccio è facilmente adottabile anche in ambiti più tecnici e fornisce una tabella di raffronto in modo veloce e chiaro.

Il sistema adottato presenta un punteggio che va da 1 a 3 punti, dove 1 rappresenta un risultato insufficiente, 2 un risultato parzialmente accettabile e 3 la piena soddisfazione dei requisiti in analisi.

In questo modo si può ottenere un risultato attendibile andando semplicemente a sommare tra loro i punti ottenuti dal singolo elemento e verificando quale elemento abbia raggiunto il maggior risultato.

⁵² www.bwo.admin.ch - Bundesamt für Wohnungswesen (ufficio federale delle abitazioni)

Sistema di Valutazione degli Alloggi: Il valore d'uso viene determinato in base a 39 criteri di valutazione con gradi di adempimento tra 1 e 3 punti

I criteri analizzati sono di seguito spiegati puntualmente andando ad identificare il sistema di assegnazione di punteggio e stabilendo la relazione tra valori e punti.

I 5 criteri analizzati sono:

Mano d'opera:

M d'O

Il valore della mano d'opera è conteggiato in base all'incidenza che ha la stessa sull'intera valutazione⁵³.

1 = 0-30% 2 = 31-60% 3 = 61-100%

Velocità di realizzazione:

V

il punteggio varia in funzione dei tempi di realizzazione richiesti, da un punteggio minimo per lavorazioni che richiedono preparazione di casseri e obbligo di attendere la maturazione dei getti fino ad un massimo per i sistemi che permettono un rapido montaggio senza il bisogno di lavorazioni successive.

1 = attesa maturazione 2 = valori intermedi 3 = prefabbricazione a secco

⁵³ Dati estratti dal Listino dei Prezzi per l'esecuzione di opere pubbliche e manutenzioni volume 1.1 opere compiute, validità dal 1 gennaio 2012

Maneggiabilità:

Mg

I punteggi di questa voce andranno da un minimo di 1 per le lavorazioni che richiedono l'ausilio di macchinari per la mobilitazione ed il posizionamento dei componenti fino ad un massimo di 3 per gli elementi che possono essere portati a mano da una sola persona.

1 = macchinari/attrezzature specializzate 2 = valori intermedi 3 = nessun attrezzo

Semplicità:

S

Per la semplicità i valori vanno da un minimo di 1 per le lavorazioni che richiedono competenze specializzate ad un massimo di 3 per le lavorazioni intuitive e facilmente replicabili anche da personale privo di competenze.

1 = lavorazioni specialistiche 2 = bassa competenza 3 = lavorazioni intuitive

7° requisito:

7°

In base alla rispondenza al settimo requisito si stabilisce il punteggio, 3 punti se il componente risulta essere riutilizzabile e riciclabile, 2 se solo una delle ipotesi è verificata 1 se nessuna delle due è garantita.

1 = nessuna riutilizzabilità 2 = parzialmente riciclabile 3 = riciclabile e riutilizzabile

TABELLA N° 4: SCHEMATIZZAZIONE DELLE TECNOLOGIE ADOTTABILI IN AUTOCOSTRUZIONE

		M d'O	V	Mg	S	7°	Tot		
Scavi		3	1	1	2	3	9	Gli scavi vanno realizzati da personale qualificato con macchinari appositi ma si può realizzare le fondazioni in autocostruzione.	FONDAZIONI
Realizzazione		2	1	1	2	1	7		
PILASTRI	c.a. in opera	2	1	2	2	1	7	Grazie alla sua maggior sostenibilità e velocità realizzativa la soluzione migliore per la realizzazione della struttura portante risulta essere quella in legno, ricorrendo alla prefabbricazione con conseguente risparmio di tempo a fronte di una maggiore spesa.	STRUTTURE di ELEVAZIONE
	c.a. prefab.	1	2	1	2	1	7		
	acciaio	1	3	1	1	2	8		
	legno	1	3	3	3	3	13		
SETTI	c.a. in opera	2	1	2	2	1	8		
	c.a. prefab.	1	2	1	2	1	7		
	legno	1	3	1	1	3	9		
ORIZZONTALI	Tradizionale	2	1	2	2	1	8	La struttura in legno permette maggior maneggiabilità rendendo il lavoro accessibile in autocostruzione mantenendolo veloce e controllabile.	
	Acciaio	1	3	1	3	2	10		
	Legno	1	3	3	3	3	13		

		M d'O	V	Mg	S	7°	Tot		
ORIZZONTALI	Inferiore: IGLOO	2	1	3	3	1	10	la copertura a falde risulta più adatta all'autocostruzione e può risultare una lavorazione sicura se propriamente supervisionata.	CHIUSURE
	Tetto piano	2	1	1	1	1	6		
	Falde	2	3	2	2	2	11		
VERTICALI	Pannelli parete	1	3	1	2	3	10	Grazie alle soluzioni tecniche odierne si ottengono soluzioni semplificate, sostenibili e leggere per un sistema tradizionale a blocchi.	PARTIZIONI INTERNE
	Pannelli modulari	1	2	3	3	2	11		
	A blocchi	2	1	3	3	3	12		
	Pareti attrezzate	2	2	3	2	3	12	Per le partizioni interne si prediligono pareti attrezzate che garantiscono ottimi risultati anche in fase progettuale a basso costo.	PARTIZIONI INTERNE
	Pareti mobili	1	3	3	1	2	10		
	Pareti prefabbricate	1	2	2	2	2	9		
	Realizzate in opera	2	1	3	1	1	8		

4 CONCLUSIONI

Il principale obiettivo che ci si è fissato fin dall' inizio della redazione di questa tesi è stato quello di produrre, promuovere, rendere funzionale ed attuabile un processo pubblico di autocostruzione.

Le tradizionali forme abitative non sono più in grado di soddisfare esigenze e richieste di molte persone, la crisi economica non ha posto le basi per ovviare al problema casa e l' esigenza di nuove forme aggregative a livello sociale, poste come evoluzione e superamento del modello tradizionale in grado di migliorare lo stile di vita su molteplici aspetti, è sempre più forte.

Partendo dallo studio dei benefici delle nuove forme abitative del cohousing, e volendo ancora una volta cercare di superare e di migliorare l' aspetto sociale, ponendo l' uomo al centro del discorso, si è passati ad analizzare il tema dell' autocostruzione.

In questa nuova forma abitativa l' uomo, in una situazione in cui viene messo da parte, conquista il ruolo primario, partecipando, collaborando, costruendo e vivendo.

Per raggiungere questo risultato ci si è concentrati sullo studio del processo proposto dagli enti pubblici per promuovere un progetto di autocostruzione in alcune regioni italiane. Ogni caso presenta un risultato univoco, alcuni sono risultati più problematici spesso senza nemmeno essere arrivati al termine del processo, altri hanno raggiunto risultati di eccellenza: entrambi hanno fatto da base di partenza per la produzione di un processo di autocostruzione in cohousing che potesse ovviare alle problematiche già riscontrate.

In quest' ottica si è raggiunta una soluzione che racchiude tutte le caratteristiche analizzate nei casi studio. L' insieme, delle positive e delle negative è stato allo stesso tempo risoluzione delle problematiche identificate e presa di spunto delle parti positive già assodate utili alla progressione di questo nuovo approccio costruttivo.

Sono stati identificati gli attori che agiscono nel processo, i compiti di ognuno, le loro responsabilità e si è studiata la sinergia utile ad agire per obiettivi; in parallelo, la schematizzazione e lo studio dei ruoli degli attori coinvolti ha reso possibile identificare i punti più complessi per poterli poi esemplificare riducendo al minimo il rischio di fallimento del processo.

Poiché la base da cui si è sviluppato lo studio è riferita a casi reali, realizzati o in fase di realizzazione e poiché l'analisi dei casi ha dato modo di intervenire direttamente sulle possibili problematiche che si possono incontrare trovando strategie migliorative rispetto ai casi esistenti, si può affermare che il risultato raggiunto sia un processo funzionale applicabile ed adottabile da parte di qualunque regione interessata ad un simile approccio di sperimentazione edilizia.

Risultato di questo lavoro è un processo che garantisce l'attuabilità e la fattibilità di un intervento di autocostruzione in co-housing.

Nello specifico, il risultato è un processo pubblico che presenta nella fase iniziale un doppio bando, per i partecipanti e per i progetti, che specifica caratteristiche legate alla sostenibilità, alla qualità progettuale ed alle responsabilità che l'unità progettuale e l'unità di mediazione dovranno svolgere.

La fase successiva prevede la formazione del gruppo e predilige la partecipazione attiva in tutte le fasi progettuali e decisionali da parte dei vincitori del bando; la fase di cantiere vera e propria dove gli auto costruttori realizzano le lavorazioni in totale sicurezza; anche la fase finale del processo, l'abitare vero e proprio, garantisce la massima efficienza al risultato progettuale fornendo elevate possibilità di autonomia agli abitanti in ambito gestionale, manutentivo, economico e socializzante.

Oltre al semplice risparmio economico raggiungibile con l'autocostruzione si possono raggiungere numerosi traguardi che portano ad un netto miglioramento della qualità della vita degli abitanti.

Si può innescare un percorso che unisce le capacità intellettive degli abitanti, facendoli partecipare attivamente alla progettazione di casa propria con le relative difficoltà ed opportunità, alle capacità manuali, durante la realizzazione vera e propria, ed al senso di soddisfazione dovuto al fare da sé.

Si andranno ad instaurare forti legami con gli altri partecipanti creando una situazione di vicinato elettivo in cui ognuno sarà ben disposto ad aiutare o assistere gli altri. Una volta costruita la propria casa gli abitanti saranno anche portati naturalmente ad una maggior cura ed attenzione del costruito.

Grazie a queste prerogative l'autocostruzione in co-housing si presenta come una possibile soluzione al problema della casa, agendo con piccoli interventi, ognuno con la propria storia e le proprie peculiarità.

A conferma della validità dello studio effettuato possiamo citare l'iniziativa⁵⁴ di un progetto di co-housing in autocostruzione che sta iniziando a prendere forma nel comune di Mondolfo (Marche) in attesa dell'approvazione regionale. In questo progetto possiamo osservare come l'iniziativa ponga grande peso alle questioni legate alla socialità, tramite la previsione di spazi e funzioni condivise proprie del co-housing, alla sostenibilità, sviluppando principi progettuali propri della bioarchitettura ed all'utilizzo di materie riciclabili ed alla produzione di energia tramite fonti rinnovabili, all'economicità, prevedendo costi finali molto contenuti.

La differenza con il nostro lavoro è che quest'iniziativa parte da un'organizzazione di privati che propone alla Regione la realizzazione del proprio progetto, mentre la nostra proposta punta a dare l'avvio ad una serie di progetti proposti dalla regione stessa che punta a migliorare il problema del disagio abitativo.

⁵⁴ Pubblicazione su www.altrogiornalemarche.it il 4 aprile 2014, titolo: *"i cittadini prendono parte alla costruzione della propria casa: a Mondolfo un progetto per 18 appartamenti ad alta efficienza"*

ALLEGATI :

***BANDI REGIONALI SUL TEMA DELL'AUTOCOSTRUZIONE:
CASI ANALIZZATI***

BANDO REGIONE MARCHE

DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F.

EDILIZIA PRIVATA, EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA E SOCIALE – EPR09

N. 23/EPR_09 DEL 27/05/2010

Oggetto: D.A.C.R 55/2007– DGR 1505/2009. Bando di concorso per la concessione di contributi sul tema: “PROGRAMMA SPERIMENTALE DI EDILIZIA RESIDENZIALE IN AUTOCOSTRUZIONE”. € 665.000,00– cap. 42604242/10

IL DIRIGENTE DELLA P.F.

EDILIZIA PRIVATA, EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA E SOCIALE – EPR09

.....

VISTO il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

VISTA l'attestazione della copertura finanziaria di cui all'articolo 48 della legge regionale 11 dicembre 2001, n. 31;

VISTA la L.R. 31 del 22/12/2009;

VISTA la L.R. 32 del 22/12/2009;

VISTA la D.G.R. 2191 del 21/12/2009 (POA Programma Operativo Annuale 2009)

VISTO l'articolo 16 bis della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20;

- D E C R E T A -

Di indire per un importo di € 665.000,00 un bando regionale di concorso, secondo il testo allegato "A", finalizzato alla concessione di contributi in conto capitale per la realizzazione di interventi di edilizia residenziale sperimentale sul tema: "Edilizia residenziale in autocostruzione";

La spesa relativa all'esecuzione del presente atto, pari ad € 665.000,00 sarà impegnata con futuri provvedimenti a favore di cooperative edilizie di abitazione o loro consorzi, a valere sullo stanziamento di competenza del capitolo di spesa n. 42604242 del bilancio 2010;

Il Dirigente PF Edilizia Privata,

Edilizia Residenziale pubblica e Sociale

(Ing. Giorgio Girotti Pucci)

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

La Legge Regionale 27.12.2006, n. 22 recante modifiche e integrazioni alla L.R. 16 dicembre 2005 n.36 "Riordino del sistema regionale delle politiche abitative", all'art.3 comma 7 prevede il finanziamento da parte della Regione di programmi a carattere sperimentale per l'introduzione di sistemi e metodologie innovative in campo dell'edilizia residenziale tra cui sono previsti anche "progetti di autocostruzione diretti a sperimentare nuove soluzioni organizzative nella realizzazione dei lavori e nell'integrazione sociale".

Il Consiglio Regionale, con Deliberazione n.55 del 05.06.2007, ha approvato il Piano di Edilizia Residenziale per il triennio 2006-2008. Tra le misure previste dal Piano figura fra l'altro anche l'attività sperimentale relativa alla realizzazione, con contributo regionale, di interventi di edilizia residenziale in autocostruzione da parte di cooperative edilizie di abitazione composte da lavoratori italiani e immigrati, da assegnare in proprietà ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale n.36/2005.

Il punto 5 della DACR 55/2007, indicava in 2,6 milioni di euro le risorse da destinare all'intera attività di sperimentazione edilizia. E prevedeva che la Giunta Regionale approvi il programma di sperimentazione comprendente anche le attività di studio e ricerca connessa alla realizzazione del programma sperimentale, nonché le iniziative per la diffusione delle opportunità più qualificanti offerte dal piano triennale e dei risultati della sperimentazione.

Successivamente con DACR n.87 del 17.03.2008, di modifica e integrazione della DACR 55/2007, il Consiglio Regionale ha tra l'altro previsto la possibilità che eventuali maggiori disponibilità derivanti dal Bilancio 2007 e 2008 siano destinate dalla Giunta Regionale al programma di sperimentazione suddetto. Tali maggiori disponibilità sono risultate ammontare a circa 1 milione di Euro.

La Giunta Regionale, con Deliberazione n. 1312 del 6 ottobre 2008, ha quindi approvato il programma preliminare di sperimentazione di cui al sopra citato punto 5 della DACR 55/2007, per la somma totale di 3,6 milioni di Euro.

Con DGR n.1505 del 28.09.2009, modificata con successiva DGR n.1674 del 12.10.2009, la Giunta Regionale ha approvato il programma definitivo di sperimentazione per il triennio 2006-2008 prevedendo di destinare la somma di € 665.000,00 per l'edilizia sperimentale in tema di autocostruzione; con il medesimo atto sono state altresì stabilite le modalità e le procedure per la

selezione degli interventi attraverso l'indizione da parte del dirigente della P.F. edilizia privata, edilizia residenziale pubblica e sociale di un bando di gara per ogni tema di sperimentazione, che ne specifica gli obiettivi, le risorse disponibili e i criteri di assegnazione dei fondi.

La spesa di € 665.000,00 da impegnarsi con futuri provvedimenti sullo stanziamento di competenza del capitolo 42604242/10, trova copertura finanziaria in relazione ai seguenti accertamenti d'entrata:

n. 1949 del 2007 di € 2.127.182,58 nel capitolo di entrata n. 40305005

n. 1954 del 2007 di € 4.222.809,84 nel capitolo di entrata n. 40305007

n. 957 del 2008 di € 367.046,00 nel capitolo di entrata n. 40305003

n. 1955 del 2007 di € 343.810,00 nel capitolo di entrata n. 40305008

n. 1956 del 2007 di € 2.673.180,91 nel capitolo di entrata n. 40305009

n. 1946 del 2007 di € 2.832.766,09 nel capitolo di entrata n. 40305002

n. 1542 del 2008 di € 246.639,12 nel capitolo di entrata n. 40305070

Con nota n. 0227203 del 13/04/2010 è stata richiesta la modifica del codice SIOPE , codice ISTAT e codice di classificazione economica del capitolo di spesa 42604242 al fine di poter impegnare ed erogare a favore di cooperative edilizie di abitazione o loro consorzi.

Per quanto sopra esposto si propone di adottare il seguente dispositivo:

Di indire per un importo di € 665.000,00 un bando regionale di concorso, secondo il testo allegato "A", finalizzato alla concessione di contributi in conto capitale per la realizzazione di interventi di edilizia residenziale sperimentale sul tema: "Edilizia residenziale in autocostruzione";

La spesa relativa all'esecuzione del presente atto, pari ad € 665.000,00 sarà impegnata con futuri provvedimenti a favore di cooperative edilizie di abitazione o loro consorzi, a valere sullo stanziamento di competenza del capitolo di spesa n. 42604242 del bilancio 2010;

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Ing. Giorgio Girotti Pucci)

ATTESTAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA

Si attesta che la spesa di € 665.000,00 da effettuare a carico dello stanziamento di competenza del capitolo 42604242/10, trova copertura finanziaria in relazione ai seguenti accertamenti d'entrata:

n. 1949 del 2007 di € 2.127.182,58 nel capitolo di entrata n. 40305005

n. 1954 del 2007 di € 4.222.809,84 nel capitolo di entrata n. 40305007

n. 957 del 2008 di € 367.046,00 nel capitolo di entrata n. 40305003

n. 1955 del 2007 di € 343.810,00 nel capitolo di entrata n. 40305008

n. 1956 del 2007 di € 2.673.180,91 nel capitolo di entrata n. 40305009

n. 1946 del 2007 di € 2.832.766,09 nel capitolo di entrata n. 40305002

n. 1542 del 2008 di € 246.639,12 nel capitolo di entrata n. 40305070

IL RESPONSABILE

(Sandro Moretti)

- ALLEGATI -

ALLEGATO A

DELIBERAZIONE AMMINISTRATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE N. 55/2007 – DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N.1505/2009.

FINANZIAMENTO DEGLI INTERVENTI SPERIMENTALI NELL'AMBITO DELLE RISORSE PREVISTE DAL PIANO REGIONALE DI EDILIZIA RESIDENZIALE (BIENNIO 2006 – 2008).

BANDO DI CONCORSO PER IL TEMA DI SPERIMENTAZIONE:

Edilizia residenziale in autocostruzione

OGGETTO

La Regione Marche, nell'ambito dei programmi sperimentali del piano regionale di edilizia residenziale 2006/2008 di cui alla DACR 55/2007, indice un bando di concorso in ambito regionale ai fini della concessione di contributi, in conto capitale, per la realizzazione di interventi di edilizia residenziale in autocostruzione da parte di cooperative edilizie di abitazione o loro consorzi composte da lavoratori italiani e immigrati, da assegnare in proprietà ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale n.36/2005.

RISORSE FINANZIARIE

Per l'attuazione del presente programma sperimentale sono disponibili € 665.000,00 a valere sulle risorse previste dalla DGR n.1505 del 28.09.2009, successivamente modificata con DGR n.1674 del 12.10.2009.

SOGGETTI AMMISSIBILI

3.1 Possono presentare proposte di intervento le cooperative edilizie di abitazione o loro consorzi aventi tra i soci aspiranti all'assegnazione di un alloggio sia cittadini italiani o di uno Stato appartenente all'Unione Europea, sia cittadini extracomunitari residenti nella Regione Marche da almeno cinque anni, quest'ultimi nella misura minima del 40% degli alloggi per cui si chiede il contributo.

I requisiti richiesti alle Cooperative edilizie e loro consorzi per la presentazione della proposta, a pena di esclusione della domanda, sono i seguenti:

Titolarità dell'area destinata alla edificazione: si dovrà dimostrare di disporre dell'area in uno dei modi seguenti :

in proprietà ;

a seguito di contratto preliminare o promessa di futura vendita registrati, che ne prevedano l'acquisto entro dodici mesi dalla pubblicazione del presente bando;

a seguito di assegnazione in diritto di superficie o in proprietà da parte del Comune (L.865/71, art.35);

Iscrizione all'Albo Nazionale delle società cooperative edilizie di abitazione e loro consorzi (art.13 legge 59 del 31.01.1992);

Non essere in stato di fallimento, liquidazione coatta amministrativa, concordato preventivo, amministrazione controllata, né essere sottoposta a procedure per la dichiarazione di una delle predette situazioni;

Non ricorrenza delle cause di divieto e sospensione di cui all'art. 10 della legge 31.05.1965 n.575 e al Dlgs. 08.08.1994, n.490;

Avere facoltà statutaria di assegnare in proprietà gli alloggi realizzati;

Avere l'ultimo bilancio in pareggio o in attivo;

Presenza tra i soci aspiranti assegnatari sia di cittadini italiani o di uno Stato dell'Unione Europea, sia di cittadini extracomunitari regolari residenti nella Regione Marche da almeno 5 anni, quest'ultimi nella misura minima del 40% degli alloggi per cui è richiesto il contributo.

I requisiti del soggetto proponente debbono essere dichiarati al momento della presentazione della domanda, tramite autocertificazione redatta ai sensi del D.P.R. n. 445/2000; la verifica degli stessi sarà effettuata dalla Regione successivamente all'individuazione delle proposte da finanziare e solo per i soggetti proponenti le proposte selezionate.

MODALITA' E TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE

Ai fini del presente bando i soggetti che presentano una proposta di programma sperimentale sono definiti "proponenti"; il soggetto proponente che stipula la convenzione con la Regione ai sensi del punto 10 seguente è definito "attuatore".

Ogni proposta di intervento deve essere sottoscritta dal legale rappresentante del soggetto proponente e deve essere corredata dalla seguente documentazione (in due copie originali):

Progetto preliminare, così come definito dal D.P.R. 21 dicembre 1999, n° 554 redatto secondo le linee guida riportate nell'*Allegato n. 3*, che dovrà avere la seguente consistenza minima:

relazione tecnico illustrativa;

elaborati grafici comprendenti:

lo stralcio dello strumento urbanistico vigente e/o adottato in cui sia indicata la localizzazione dell'intervento;

planimetria generale di inquadramento con quote planoaltimetriche di tutta l'area di intervento, compreso la viabilità di accesso all'area nonché gli spazi esterni di pertinenza dell'organismo edilizio (parcheggi, aree verdi etc. in scala 1:500);

piante con indicazione della destinazione degli spazi, prospetti e sezioni quotate significative (in scala 1:200);

elaborati tecnici adeguati per la valutazione delle soluzioni progettuali proposte a supporto dei requisiti e delle finalità indicati al punto 10 del presente bando di gara;

Eventuale autovalutazione secondo il Protocollo ITACA MARCHE sintetico approvato con DGR n.1870 del 16.11.2009, qualora si voglia usufruire del punteggio relativo alla sostenibilità energetico-ambientale di cui al successivo punto 10.

Documentazione fotografica a colori del sito e delle aree circostanti;

Relazione descrittiva del sistema dei servizi pubblici e privati dell'insediamento nel quale è inserito l'intervento;

Attestazione sulla conformità dell'intervento agli strumenti urbanistici vigenti e/o adottati, sottoscritta dal progettista.

Quadro Tecnico Economico del progetto preliminare, compilato sugli appositi modelli QTE approvati con Decreto Dirigenziale n.5/EPR_09 del 28.03.2007, nel rispetto del limite di costo convenzionale di cui al successivo punto 7;

Eventuale relazione a supporto del QTE in cui sia data giustificazione dell'abbattimento dei costi dell'intervento, qualora si voglia usufruire del relativo punteggio di cui al successivo punto 10;

Relazione sulle precedenti esperienze in tema di autocostruzione del proponente o del soggetto cui il proponente demanda il coordinamento dell'intervento;

Fac-simile della scheda impegni e responsabilità dell'autocostruttore (Allegato 4) sottoscritta dal legale rappresentante del soggetto proponente.

Tutta la documentazione deve essere sottoscritta dal legale rappresentante del proponente e dal progettista ad eccezione per quest'ultimo dei punti h) e i).

Le domande e le relative attestazioni o dichiarazioni devono essere compilate, a pena di esclusione, utilizzando il modello *Allegato n.1* disponibile, oltre che presso il competente ufficio della Regione "P.F. Edilizia Privata, Edilizia Residenziale Pubblica e Sociale", nel sito internet regionale: www.regione.marche.it, alle voci "bandi" e/o "concorsi".

*Le domande, corredate della documentazione prevista, devono pervenire in plico chiuso recante la dicitura **"PROPOSTA DI PROGRAMMA SPERIMENTALE – INTERVENTI DI EDILIZIA RESIDENZIALE IN AUTOCOSTRUZIONE"** alla Regione Marche, P.F. Edilizia Privata, Edilizia Residenziale Pubblica e Sociale, via Palestro, 19, 60125 Ancona (tel 071-50117358 per eventuali informazioni), entro e non oltre 6 (sei) mesi dalla pubblicazione del presente bando nel BUR Marche. Il plico deve riportare gli estremi del proponente.*

Si considerano pervenute in tempo utile anche le domande spedite a mezzo raccomandata entro il termine di cui sopra. In tal caso fa fede la data risultante dal timbro dell'ufficio postale accettante.

In caso di inosservanza dei termini suddetti, le domande sono escluse dalla successiva istruttoria regionale.

INTERVENTI FINANZIABILI

Gli interventi finanziabili possono essere ubicati in qualsiasi comune della Regione Marche e dovranno avere le seguenti caratteristiche:

Tipologia d'intervento: nuova costruzione, con lavori non iniziati alla data di emanazione del provvedimento provvisorio di concessione del contributo, come previsto al successivo punto 10;

Tipologia edilizia: unità abitative autonome aggregate con esclusione di edifici uni/bifamiliari isolati;

Consistenza dell'intervento: l'intervento proposto dovrà riguardare non meno di 4 (quattro) alloggi e non più di 12 (dodici) alloggi;

Superficie degli alloggi e delle autorimesse entro i limiti di cui all'articolo 16, terzo comma, della Legge 457/1978;

Accessibilità; indipendentemente dalla tipologia dell'intervento, la realizzazione dell'organismo edilizio dovrà essere conforme alle prescrizioni tecniche previste dal D.M.LL.PP. n. 236 del 14/06/1989;

Conformità dell'intervento agli strumenti urbanistici vigenti e/o adottati.

CONTRIBUTO REGIONALE

Il contributo regionale a fondo perduto concedibile al soggetto attuatore per gli interventi in autocostruzione da assegnare in proprietà è pari al 20% del costo convenzionale degli alloggi e comunque non superiore ad € 35.000,00 per alloggio. Il contributo è determinato ed erogato secondo le modalità di cui all'*Allegato 2* al presente bando.

COSTO CONVENZIONALE DELL'INTERVENTO E PREZZO DI CESSIONE DEGLI ALLOGGI

Il costo convenzionale dell'intervento ai fini del contributo dovrà essere pari al costo dell'intervento dichiarato nella domanda e comunque non superiore al limite di costo di cui alla DGR n.1499 del 28.12.2006 e successivi aggiornamenti ISTAT.

Ai fini della determinazione del prezzo di cessione secondo i criteri previsti dalla DGR n.1144 del 13.07.2009, il costo di costruzione è pari al 70% del costo convenzionale dell'intervento.

REGIME D'USO DEGLI ALLOGGI

Gli alloggi finanziati saranno assegnati in proprietà ai soci in possesso dei requisiti soggettivi previsti al punto 9, e che abbiano reso le prestazioni d'opera previste nella scheda "impegni e responsabilità dell'autocostruttore" da allegare alla domanda di partecipazione al bando.

Il contributo spettante ad ogni alloggio va trasferito al socio assegnatario in conto corrispettivo per l'assegnazione stessa.

REQUISITI SOGGETTIVI

I soci autocostruttori dovranno possedere, sia al momento della stipula della convenzione di cui al successivo punto 10 sia al momento dell'assegnazione dell'alloggio, i requisiti soggettivi previsti dall'art.18 della Legge Regionale n.36 del 16.12.2005, che vengono di seguito elencati:

- a) essere cittadini italiani o di uno Stato appartenente all'Unione europea, ovvero cittadini di Stati che non aderiscono all'Unione europea e possessori del permesso di soggiorno di durata biennale;*
- b) avere la residenza o prestare attività lavorativa in un comune della regione ovvero essere*

cittadini italiani residenti all'estero che intendono rientrare in Italia;

c) non essere titolari in tutto il territorio nazionale della proprietà, uso, usufrutto o altro diritto reale di godimento di un'altra abitazione adeguata alle esigenze del nucleo familiare che non sia stata dichiarata unità collabente ai fini del pagamento dell'imposta comunale sugli immobili (ICI);

d) avere una capacità economica del nucleo familiare, così come definito dall'articolo 2 - lettera c) - comma 1, della L.R. n.36/2005, calcolato secondo i criteri stabiliti dal **D.Lgs. 109/1998** (ISEE), non superiore al limite massimo di € 39.701,19 stabilito dal Piano Regionale di Edilizia Residenziale 2006-2008;

e) non avere avuto precedenti assegnazioni in proprietà o con patto di futura vendita di un alloggio realizzato con contributi pubblici o precedenti finanziamenti agevolati in qualunque forma concessi dallo Stato o da enti pubblici, salvo che l'alloggio non sia più utilizzabile senza aver dato luogo a indennizzo o a risarcimento del danno.

E' inoltre richiesta, per gli immigrati extracomunitari con regolare permesso di soggiorno biennale, la residenza continuativa nella Regione Marche da almeno 5 (cinque) anni.

PROCEDURE DI SELEZIONE DELLE PROPOSTE E DI CONCESSIONE DEI CONTRIBUTI

L'Amministrazione regionale, verificata l'ammissibilità delle domande, trasmette i relativi atti all'apposita commissione istituita con Atto di Giunta Regionale, che nei successivi 60 giorni individua le proposte più meritevoli secondo i seguenti criteri di valutazione:

Qualità architettonica e ambientale anche in relazione al suo inserimento nel contesto urbanistico e paesaggistico, all'uso di tecnologie e materiali innovativi, all'eco compatibilità dell'intervento, alla facilità di manutenzione nel tempo, alla riproducibilità della proposta, come di seguito specificato. Il punteggio massimo pari a 65 punti sarà così articolato:

Qualità architettonica del progetto, con particolare riguardo alla modernità delle soluzioni formali e alla funzionalità delle soluzioni tipologiche, nonché alle modalità d'uso di materiali e tecnologie tendenti all'eco compatibilità dell'intervento: *fino a punti 25.*

Idoneo inserimento nel contesto paesistico ambientale mediante l'uso del verde, di materiali locali, colorazioni idonee, ecc.: *fino a punti 8*.

Idoneo inserimento nel contesto urbanistico con particolare riguardo alla connessione con la viabilità esistente, la formazione di spazi d'uso pubblico, la dotazione di parcheggi, ecc: *fino a punti 7*.

Grado di sostenibilità energetico-ambientale dell'intervento da valutare, ai sensi del Protocollo ITACA Marche sintetico approvato con DGR n.1870 del 16.11.2009: *fino a punti 15* assegnati in funzione del punteggio risultante dall'applicazione del protocollo, con il seguente criterio:

Da 0 a 1: punti 5

Da 1,1 a 2: punti 10

Da 2,1 a 3: punti 13

Oltre 3: punti 15

Contenimento dei costi di manutenzione e gestione: *fino a punti 5*.

Riproducibilità della proposta: *fino a punti 5*.

Precedenti esperienze documentate della Cooperativa richiedente o del soggetto a cui la Cooperativa demanda il coordinamento dell'attività di autocostruzione: punteggio massimo pari a 15 punti;

Abbattimento del costo dell'intervento rispetto al limite di costo convenzionale determinato ai sensi della DGR n.1499/2006 e successivi aggiornamenti ISTAT nelle seguenti percentuali: punteggio massimo pari a 15 punti così attribuito:

Per Ci/Cc compreso tra 1 e 0,90: punti 5

Per Ci/Cc compreso tra 0,91 e 0,85: punti 8

Per Ci/Cc compreso tra 0,86 e 0,80: punti 10

Per Ci/Cc compreso tra 0,81 e 0,77: punti 12

Per Ci/Cc compreso tra 0,76 e 0,73: punti 13

Per Ci/Cc compreso tra 0,72 e 0,70: punti 14

Per Ci/Cc < 0,70: punti 15

dove Ci è il costo dell'intervento e Cc è il costo convenzionale; per $Ci / Cc > 1$ l'intervento non è ammissibile, per $Ci / Cc < 0,70$, il punteggio è sempre uguale a 15.

Cantierabilità dell'intervento in relazione alla disponibilità dell'area e alle procedure edilizie già avviate: punteggio massimo pari a 5 punti

Il massimo punteggio conseguibile è pari a punti 100. Non sono ritenute ammissibili le proposte che non raggiungano almeno un punteggio pari a 70/100.

La Regione approva la graduatoria delle domande e ne dà comunicazione agli interessati.

I soggetti in posizione utile sono invitati a dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'art.3 del presente bando.

L'elenco degli interventi ammissibili a contributo è approvato avendo cura di finanziare prioritariamente almeno un progetto per ogni ambito provinciale.

L'eventuale finanziamento parziale di un intervento può essere disposto solo se l'operatore si impegna comunque a sopperire con proprie risorse al minor contributo.

Entro sei mesi dalla comunicazione di ammissibilità a contributo i soggetti interessati dovranno predisporre e trasmettere alla Regione il progetto esecutivo relativo alla proposta risultata finanziabile, redatto secondo le modalità indicate nella comunicazione di cui sopra, corredato da:

Atto di acquisto dell'area o altro titolo, registrato e trascritto, che dimostri la legale disponibilità dell'immobile.

Permesso di costruire relativo all'intervento edilizio, corredato dagli elaborati progettuali, in copia conforme all'originale.

Quadro tecnico economico dell'intervento attestante la congruità del contributo. Il costo dell'intervento dovrà comunque essere contenuto nei limiti del costo convenzionale di cui al punto 7.

Eventuale attestato di conformità energetico-ambientale del progetto, qualora si sia usufruito dal relativo punteggio previsto al precedente punto 10, asseverato con le modalità di cui alla DGR 1870 del 16/11/2009.

Elenco dei soci autocostruttori pari al numero di alloggi da realizzare e dei soci di riserva per almeno il 50%; tali elenchi dovranno essere composti da cittadini extracomunitari regolari residenti nella Regione Marche da almeno 5 anni nella misura minima del 40% degli alloggi per cui è richiesto il contributo.

Scheda impegni e responsabilità dell'autocostruttore in cui vengono definiti i compiti ed i limiti dei soci che prestano la loro opera per la costruzione, sottoscritta da ciascun socio auto costruttore.

Eventuale ulteriore documentazione richiesta dalla Regione Marche.

La Regione verifica la conformità del progetto esecutivo rispetto agli elaborati presentati a corredo della domanda, la congruità del contributo, nonché la sussistenza dei requisiti oggettivi dell'intervento, dei requisiti dell'attuatore previsti dal bando e dalle norme vigenti in tema di ausili finanziari (comprese le norme antimafia).

Nel caso in cui la verifica di conformità abbia esito negativo, il proponente è invitato ad adeguare il progetto esecutivo entro 60 giorni, pena l'esclusione della domanda.

Qualora la verifica di conformità abbia esito positivo il soggetto interessato stipula una convenzione con la Regione stessa, in conformità ai criteri di cui alla DGR n.1144 del 13.07.2009, con la quale sono sanciti i reciproci impegni per l'attuazione del programma sperimentale. In particolare la convenzione fissa gli impegni del soggetto attuatore in ordine ai destinatari degli alloggi ed al loro rapporto di prestazione d'opera all'interno della cooperativa e ai prezzi di cessione degli alloggi, specifica i casi di decadenza parziale o totale dal contributo oltre a quelli già previsti al punto 14.

Successivamente alla sottoscrizione della convenzione la Regione emana il provvedimento provvisorio di concessione del contributo, previa presentazione da parte del soggetto attuatore di polizza fidejussoria bancaria o assicurativa di cui *all'Allegato n. 2, punto 2*.

Il provvedimento definitivo di concessione del contributo è emanato dopo l'ultimazione dei lavori, con le modalità di cui all'allegato 2, punto 2.

TERMINI E SANZIONI

L'attuatore deve pervenire alla fase di inizio dei lavori entro tredici mesi dal provvedimento provvisorio di concessione del contributo ed ultimare l'intervento entro tre anni dal loro inizio. Tali termini sono prorogabili una sola volta dalla Regione per giustificati motivi, pena la decadenza dal contributo.

Gli alloggi finanziati dovranno essere assegnati in proprietà entro sei mesi dall'ultimazione dei lavori. In caso di inadempienza l'attuatore è dichiarato decaduto dal contributo anche per singoli alloggi.

La decadenza dal contributo comporta la revoca e conseguente restituzione delle somme erogate, maggiorate degli interessi legali decorrenti dalla data delle singole erogazioni.

VERIFICHE DEGLI INTERVENTI

Al fine di verificare l'effettiva realizzazione di tutte le previsioni progettuali e delle modalità autocostruttive proposte in sede di domanda, oggetto di valutazione per il raggiungimento degli obiettivi e dei requisiti generali dell'*Allegato n. 3*, è prevista la verifica in corso d'opera dell'intervento ammesso a finanziamento. Pertanto l'attuatore, durante i lavori, è tenuto a permettere l'accesso al cantiere al soggetto incaricato, nonché a fornire eventuali chiarimenti e/o certificazioni che venissero richiesti dallo stesso.

MOTIVI DI ESCLUSIONE DELLE DOMANDE

Mancato possesso dei requisiti di ammissibilità per i soggetti proponenti previsti al precedente punto 3;

Domanda non redatta su modulo conforme all'allegato n.1 e/o non sottoscritta, e/o non compilata in modo completo;

Domanda non corredata da tutta la documentazione prevista al precedente punto 4;

Domanda presentata fuori termine;

Progetto preliminare non rispondente ai requisiti previsti al precedente punto 5;

Costo convenzionale superiore ai limiti di cui al precedente punto 7.

Progetto esecutivo non conforme al progetto preliminare presentato;

MOTIVI DI DECADENZA TOTALE O PARZIALE DAL CONTRIBUTO

Mancato rispetto da parte del soggetto attuatore degli impegni assunti con la convenzione di cui al precedente punto 10, nei casi previsti dalla convenzione stessa;

Mancato rispetto dei termini previsti al precedente punto 11;

Interventi non rispondenti al progetto esecutivo presentato ed alle caratteristiche che hanno determinato il punteggio.

La decadenza dal contributo comporta la revoca e conseguente restituzione delle somme erogate, maggiorate degli interessi legali decorrenti dalla data delle singole erogazioni.

ALLEGATO 3

LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE

FINALITA' DELLA SPERIMENTAZIONE

La progettazione e la realizzazione dell'intervento, cogliendo le opportunità offerte dal bando, sarà finalizzata a rendere possibile l'accesso ad un'abitazione in proprietà a nuclei familiari, italiani e stranieri, che non potrebbero acquisirla sul mercato immobiliare a prezzi per loro accettabili, realizzando materialmente la propria casa all'interno di un gruppo organizzato che in seguito andrà ad abitare negli alloggi realizzati.

Dal punto di vista sociale, inoltre, il lavorare insieme potrà in seguito favorire la coabitazione e nuove forme di interazione tra cittadini italiani e stranieri, fondate sul rispetto della reciproca cultura ma tendenti anche all'interscambio culturale, nell'ambito di un progetto di vita solidale nel quale trovare spazi di collaborazione e reciproco sostegno. Tali occasioni potrebbero coinvolgere anche realtà di quartiere esterne all'organismo edilizio, mediante l'utilizzo di spazi ad uso comune per attività di servizio e di incontro.

L'intervento sperimentale proposto dovrà riguardare la realizzazione di un organismo residenziale di nuova costruzione composto da più unità abitative autonome, dagli eventuali spazi di aggregazione comuni, dalle pertinenze dei singoli alloggi e dell'organismo abitativo, dagli spazi coperti per autorimesse singole o collettive.

I concorrenti sono liberi di proporre dimensioni delle unità abitative che ritengano opportune, nel rispetto delle norme vigenti in materia di edilizia e dei requisiti oggettivi previsti dal presente bando. Gli alloggi dovranno inoltre essere conformi a quanto prescritto dall'articolo n. 16 – terzo comma della legge 457/1978.

Dovrà comunque essere garantita l'integrazione del complesso insediativo nel contesto edilizio architettonico esistente e con la realtà urbana circostante.

Il progetto, indipendentemente dalla tipologia di intervento edilizio adottata, dovrà garantire il rispetto delle prescrizioni tecniche del D.M. LL.PP. 14 giugno 1989, n.236 sul superamento ed eliminazione delle barriere architettoniche.

ASPETTI PROGETTUALI ED ESPERIENZE VALUTABILI

Il punto 10 del presente bando di gara sono fissati i criteri di valutazione secondo i quali un'apposita commissione, individuerà le proposte più meritevoli. Di seguito detti requisiti sono esplicitati in modo più diffuso con l'auspicabile scopo di facilitare sia la progettazione che le operazioni di valutazione della commissione.

Qualità architettonica del progetto, con particolare riguardo al linguaggio architettonico adottato e alla funzionalità delle soluzioni tipologiche, nonché alla qualità e alle modalità d'uso dei materiali

Questo punto considera il progetto riguardo alle sue valenze architettoniche, sia per ciò che concerne il linguaggio estetico usato (che si preferisce ispirato a criteri di contemporaneità) che per le sue peculiarità tipologiche e la sua funzionalità. Saranno preferite soluzioni progettuali che prevedano una razionale distribuzione degli ambienti interni agli alloggi, con stanze di forma regolare, e che prevedano spazi d'uso pubblico per la distribuzione dell'edificio illuminati e arieggiati naturalmente.

Idoneo inserimento nel contesto paesistico ambientale mediante l'uso del verde, di materiali locali, colorazioni idonee, ecc.

Il progetto dell'edificio va "contestualizzato", ossia inserito nel contesto edilizio/architettonico e/o paesistico ambientale circostante rispettandone le caratteristiche principali (volumetrie, colori e materiali), laddove siano chiaramente riscontrabili (es. area adiacente alla campagna, quartiere del periodo liberty, centro storico, ecc.), pur usando un linguaggio architettonico contemporaneo. Al contrario, se l'edificio sorge in area senza specifiche qualità, il progetto deve essere capace di generare di per sé un valore nuovo da apportare al contesto, valorizzandolo. A tal fine assumono particolare importanza l'uso dei materiali, dei colori e soprattutto del verde.

Idoneo inserimento nel contesto urbanistico con particolare riguardo alla connessione con la viabilità presente, la formazione di spazi di uso pubblico, la dotazione di parcheggi, ecc.

L'intervento va contestualizzato anche rispetto all'ambito urbanistico in cui andrà a sorgere mediante un calibrato rapporto con gli spazi esterni esistenti e cercando di realizzare un'adeguata connessione con la viabilità esistente che non determini problematiche al traffico. La dotazione di

parcheggi valutabile ai fini della qualità progettuale va intesa come aggiuntiva rispetto a quella già prevista obbligatoriamente dagli strumenti urbanistici e dalle leggi in materia. Saranno preferiti, infine, progetti che prevedano la presenza di spazi di uso pubblico (es: verde d'uso comune, terrazze, lavanderie, orti, spazi gioco, rimesse comuni, portici, ecc.) tali da facilitare i rapporti di vicinato e la convivenza tra cittadini di diverse nazionalità di origine.

Grado di sostenibilità energetico ambientale dell'intervento.

La valutazione del grado di sostenibilità energetico-ambientale è effettuata secondo il protocollo ITACA – MARCHE sintetico approvato con DGR 1870 del 16.11.2009.

Facilità di manutenzione e riproducibilità della proposta.

Considerato che l'intervento ha carattere sperimentale e quindi il risultato deve tendere al miglioramento dello standard normale dell'edilizia, si chiede che il progetto preveda:

una facilità di manutenzione nel tempo, realizzabile sia con materiali di facile reperibilità, lavorabilità e pulizia che con tecnologie idonee allo scopo;

una diminuzione dei costi di manutenzione e gestione, da realizzare attraverso un incremento di qualità basato sulla durabilità dei materiali e componenti e sulla facile manutenzione degli impianti;

una facile riproducibilità della proposta, ottenibile ad esempio mediante standardizzazione degli elementi costruttivi, la semplicità del sistema di costruzione, o altro.

Precedenti esperienze di autocostruzione.

Saranno valutati gli interventi già realizzati, o in corso di realizzazione, eseguiti in autocostruzione dai soggetti richiedenti o dai soggetti cui è stato demandato il coordinamento dell'attività di autocostruzione. In particolare saranno maggiormente valutate quelle esperienze giunte a completa realizzazione di cui siano documentate sia le fasi dell'esecuzione che quelle della gestione, una volta assegnati gli alloggi. Ulteriore elemento di valutazione sarà la dimensione degli interventi realizzati e la loro importanza sociale nel contesto urbano interessato.

Abbattimento del costo di costruzione

La finalità dell'autocostruzione è rendere possibile l'accesso ad un'abitazione in proprietà a nuclei familiari, italiani e stranieri, che non dispongono nell'immediato di possibilità economiche per acquistarla sul normale mercato immobiliare. Riveste, pertanto, primaria importanza anche ai fini del presente bando l'abbattimento dei costi di costruzione, reso possibile proprio dalla partecipazione dei futuri proprietari al processo realizzativo. Dovrà quindi essere dimostrato l'effettivo abbattimento di detti costi mediante adeguata documentazione di analisi dei prezzi e specifici capitolati di appalto.

ALLEGATO 4

IMPEGNI E RESPONSABILITA' DEL SOCIO AUTOCOSTRUTTORE

Condizione necessaria affinché, in ogni caso, il soggetto attuatore possa procedere alla assegnazione dell'unità immobiliare è che il soggetto beneficiario abbia reso tutte le prestazioni previste dalla presente scheda allegata al bando per l'autocostruzione

Impegni e responsabilità dei soci autocostruttori

1. Il socio autocostruttore dichiara di essere in possesso dei requisiti previsti al punto 9 del bando;
2. Il socio autocostruttore svolge attività di manodopera entro tutte le fasi dell'intero processo edilizio, in accordo con le proprie capacità pregresse e con quelle che acquisisce nel corso del programma e dei lavori. In particolare l'autocostruttore, sotto la supervisione del personale tecnico responsabile, si impegna ad eseguire le seguenti lavorazioni (barrare le caselle che interessano):
 - segue il tracciamento delle costruzioni e delle aree di pertinenza;
 - posiziona la baracca attrezzi ed esegue opere provvisoria quali impianto idrico sanitario ed elettrico di cantiere;
 - dopo lo scavo, a carico di personale specializzato, l'Autocostruttore esegue le fondazioni ed il primo solaio;
 - costruisce le murature perimetrali (eventualmente portanti);
 - costruisce il primo solaio e quello di copertura (eventualmente inclinato a tetto);
 - posa gli isolamenti, il manto di copertura e la opere di lattoneria;
 - costruisce i divisori interni;
 - opportunamente coadiuvato procede alla posa degli impianti;
 - personale specializzato esegue gli intonaci interni ed esterni e posa le pavimentazioni;
 - posa i serramenti e gli apparecchi igienico-sanitari e di riscaldamento nonché provvede all'infilaggio dei cavi impianto elettrico e dei frutti;
 - esegue le opere esterne compreso le fognature;
 - offre manovalanza per gli allacci alle reti tecnologiche;
 - esegue le pitturazioni e le imbiancature.
2. Non sono affidate agli autocostruttori ma a società terze o artigiani qualificati le attività per le quali sia richiesta alta specializzazione, come ad esempio, la conduzione macchine di sollevamento o di movimento terra, o che ne possano mettere a rischio la sicurezza.

3. L'impegno in cantiere varia in relazione alla tipologia edilizia prescelta, ai livelli di manualità e ad altre condizioni quali quelle atmosferiche. L'autocostruttore è impegnato a prestare la propria opera fino al completamento del processo edilizio.
4. I soci autocostruttori hanno l'obbligo di rispettare i tempi definiti nel crono programma definito in sede di pianificazione del lavoro di cantiere che prevede l'apporto di ognuno di loro alla costruzione di tutti gli alloggi secondo un programma di avanzamento dei lavori logico e consequenziale.
5. Il direttore di cantiere ed il personale che lo coadiuva ha, specie nella prima fase di apertura del cantiere, il compito e l'obiettivo di far emergere le attitudini peculiari dei singoli e di orientare di conseguenza gli incarichi ed i mansionari. Ha inoltre il compito di individuare tra loro le figure di spicco ed i leaders, così come i gregari in modo da formare squadre di due tre persone affiatate e solidali.
6. Ogni socio è tenuto a confermare con scadenza settimanale la propria disponibilità al direttore dei lavori, allo scopo di ottimizzare la programmazione e l'operatività del cantiere durante i fine settimana e durante la settimana.
7. I soci autocostruttori sono tenuti ad avere massima cura di tutti i materiali e di tutte le attrezzature necessarie al lavoro. È di loro competenza la raccolta, la pulizia ed il controllo degli attrezzi utilizzati durante la giornata di lavoro, così come un loro il riordino nella baracca attrezzi. Gli attrezzi ed i materiali sono patrimonio della cooperativa.
8. Gli autocostruttori devono:
 - a) esaminare il piano di sicurezza del cantiere appositamente predisposto;
 - b) attenersi in modo rigoroso alle direttive fornite dal direttore dei lavori per quanto riguarda istruzioni concernenti la sicurezza del cantiere;
 - c) fornire idonea e periodica documentazione relativa alla propria idoneità psico – fisica.
9. Essi possono essere allontanati dal cantiere qualora, richiamati, non ottemperino alle direttive del responsabile per la sicurezza.

BANDO REGIONE TOSCANA

REGIONE TOSCANA

Misure Straordinarie, urgenti e sperimentali, integrative delle azioni previste dal programma di ERP 2003-2005 approvato con delib. del C.R. n. 51/2004 - "Misura E (Sperimentale): Progettazione e attuazione di interventi regionali pilota nel campo della bioarchitettura e bioedilizia e di strutture alloggiative plurifamiliari di natura temporanea".

AVVISO PUBBLICO

riservato ai Comuni toscani

Art. 1 – Finalità

La Regione concorre, per una disponibilità complessiva pari a 13 milioni di euro, alla realizzazione di interventi pilota con caratteristiche sperimentali ed innovative, in particolare riferiti a:

1.A – organismi abitativi destinati alla locazione, con caratteristiche di sostenibilità ambientale e che favoriscano le relazioni umane e sociali. Disponibilità massima pari al 50% della disponibilità totale;

1.B – strutture alloggiative temporanee gestite dal Comune o dal Soggetto Gestore, per affrontare situazioni di grave emergenza abitativa. Disponibilità massima pari al 25% della disponibilità totale;

1.C – interventi di autocostruzione o auto recupero di alloggi destinati alla locazione o altrotitolo di godimento. Disponibilità massima pari al 25% della disponibilità totale.

Art. 2 – Soggetti attuatori

2.1 Per gli interventi di cui all'art. 1.A i soggetti attuatori possono essere:

a) i Comuni, singoli o associati;

b) le società di gestione costituite ai sensi della L.R. 77/98;

c) le cooperative edilizie di abitazione, le imprese di costruzione e le cooperative di produzione e lavoro, in forma singola o consorziate, anche su espresso mandato di altro soggetto privato dotato di personalità giuridica, senza scopo di lucro, partecipante alla proposta. I soggetti di cui alla precedente lettera c) devono essere in possesso dei requisiti di seguito specificati :

1) per le cooperative edilizie di abitazione:

- essere regolarmente iscritte albo nazionale delle cooperative; - essere regolarmente iscritte all'albo delle società tenuto dalla C.C.I.A.A.; - avere l'ultimo bilancio in pareggio o in attivo e certificato ai sensi delle leggi vigenti e non essere interessata da procedure di fallimento, di concordato preventivo, di amministrazione controllata, di liquidazione coatta o volontaria; - presentare un elenco di soci prenotatari in numero non eccedente quello degli alloggi da realizzare, aumentato in misura non inferiore al 50% e non superiore al 100% per le sostituzioni necessarie in sede di assegnazione in locazione. La quota di riserva deve indicare l'ordine di priorità (Legge 457/78, art. 25, comma 1 punto 3 e comma 2);

2) per le imprese, cooperative di produzione e lavoro e loro consorzi:

- essere in possesso di attestazione rilasciata dalla S.O.A. (Società organismi di attestazione) per classifica e/o categoria adeguata e per un importo almeno pari al costo totale dell'intervento; - essere in regola con le vigenti disposizioni in materia di contributi assistenziali e previdenziali (INPS, INAIL e Cassa edile); - non ricadere nei casi di esclusione previsti dall'art. 38 del D.Lgs 163/2006;

2.2 Per gli interventi di cui all'art. 1.B i soggetti attuatori possono essere:

a) i Comuni, singoli o associati;

b) le società di gestione costituite ai sensi della L.R. 77/98;

2.3 Per gli interventi di cui all'art. 1.C i soggetti attuatori sono cooperative o altri soggetti associativi senza scopo di lucro, costituiti da singoli o nuclei familiari che intendano partecipare attivamente con il loro lavoro al processo di autorecupero o autocostruzione, su immobili o terreni messi a disposizione da soggetti pubblici o privati sulla base di specifica convenzione.

Art. 3 – Tipologie di intervento e contributo regionale

3.1 Gli interventi di cui all'art. 1.A dovranno prevedere la realizzazione e/o il recupero di edifici plurifamiliari realizzati secondo criteri di bioarchitettura e bioedilizia, a basso impatto ambientale e con efficienza energetica superiore ai limiti di legge, che prevedano una organizzazione degli spazi e dei servizi che consenta e favorisca l'instaurarsi di rapporti di socialità, comunità e mutuo aiuto fra i residenti (cohousing). Nel caso l'intervento sia promosso dal comune, realizzato dal soggetto gestore e rientri integralmente nel campo di applicazione della LR 96/96, il contributo regionale sarà pari al 100% del costo riconoscibile al netto del costo di acquisizione dell'area o dell'immobile. Nel caso di un soggetto attuatore privato il contributo regionale sarà pari al 40% del costo riconoscibile al netto del costo di acquisizione dell'area o dell'immobile. Il costo riconoscibile degli interventi è determinato con riferimento ai limiti massimi di costo, definiti dalla Regione con deliberazione G.R. n. 328 del 18.03.1996 in applicazione del D.M. 05.08.1994 adeguati all'ultimo aggiornamento disponibile, come integrati con DGR n. 49 del 7.2.2011. Nel caso in cui al momento dell'inizio dei lavori fosse intervenuto un nuovo aggiornamento dei limiti massimi di costo, con conseguente incremento del contributo, questo può essere riconoscibile nella misura massima del 3% del contributo inizialmente previsto.

3.2 Gli interventi di cui all'art. 1.B dovranno prevedere la realizzazione e/o il recupero di edifici da destinare a strutture alloggiative di carattere temporaneo, da assegnare a soggetti in possesso dei requisiti di cui alla LR 96/96, per far fronte a specifiche e documentate situazioni di emergenza abitativa, quali:

- a) sfratti esecutivi non prorogabili inseriti negli appositi elenchi per l'esecuzione con la forza pubblica;
- b) sgombero di unità abitative di proprietà pubblica o per pubbliche finalità;
- c) pubbliche calamità;
- d) profughi;
- e) richiesta di alloggio adeguato per il ricongiungimento familiare da parte di cittadini di Stati non aderenti all'Unione Europea, aventi i requisiti previsti dalla Tabella A della LR 96/96.

La proposta dovrà specificare la quantificazione del costo di realizzazione, anche in relazione alla tipologia di intervento, che non potrà in ogni caso essere superiore al costo riconoscibile determinato con riferimento ai limiti massimi di costo, definiti dalla Regione con deliberazione G.R. n. 328 del 18.03.1996 in applicazione del D.M. 05.08.1994, adeguati all'ultimo aggiornamento disponibile, come integrati con DGR n. 49 del 7.2.2011. Nel caso in cui al momento dell'inizio dei lavori fosse intervenuto un nuovo aggiornamento dei limiti massimi di costo, con conseguente incremento del contributo, questo può essere riconoscibile nella misura massima del 3% del contributo inizialmente previsto. Il contributo regionale è pari al 100% del costo di realizzazione con i limiti di cui al precedente alinea, ad esclusione del costo di acquisizione dell'area o dell'immobile.

3.3 Gli interventi di cui all'art. 1.C prevedono la realizzazione, mediante autocostruzione o autorecupero da parte dei componenti della cooperativa o associazione proponente, di strutture alloggiative plurifamiliari, che possono presentare anche spazi di aggregazione e di condivisione, o servizi comuni, per accentuare le caratteristiche dell'intervento mirato alla costruzione di relazioni umane e sociali all'interno del percorso di ricerca di soluzioni abitative.

Il contributo regionale è così determinato:

- fino a € 35.000 ad alloggio a copertura delle spese di intervento, a favore della cooperativa o associazione proponente, nonché delle spese tecniche, a favore di personale tecnico qualificato, ovvero della cooperativa o associazione proponente nel caso le necessarie e documentate competenze e professionalità siano presenti fra i componenti della stessa;
- fino a 5.000 € ad alloggi per attività di coordinamento e formazione, a favore di soggetti con provata esperienza nel campo, selezionati dal proponente o dal Comune.

3.4 Nel caso di interventi di recupero edilizio, gli immobili oggetto di intervento non devono essere stati in qualunque tempo:

- acquisiti, realizzati o recuperati dallo Stato e da Enti Pubblici Territoriali, a totale carico o con concorso o contributo dello Stato, della Regione e di Enti Pubblici Territoriali;
- di proprietà delle disciolte ATER trasferiti ai Comuni ai sensi della L.R. 77/98 e della delib.C.R. 26.6.2002 n. 109;
- acquisiti, realizzati o recuperati da Enti pubblici non economici comunque utilizzati per le finalità sociali proprie della Edilizia Residenziale Pubblica, ivi compresi gli alloggi costituiti con programmi speciali o straordinari;

Art. 4 – Canone di locazione e durata del vincolo

4.1 Per gli interventi di cui all'art. 1A, nel caso di alloggi ERP il canone di locazione è definito dalla L.R. 96/96; nel caso di soggetto attuatore privato l'ammontare complessivo dei canoni di locazione annualmente spettanti è determinato nella misura massima del 3,2 per cento del costo riconoscibile dell'intervento, La durata del vincolo alla locazione ha durata minima pari a 20 anni.

4.2 Per gli interventi di cui all'art. 1B la determinazione del canone di locazione viene stabilita all'interno della proposta progettuale, sulla base dei disposti della L.R. 96/96. Il vincolo alla locazione è permanente.

4.3 Per gli interventi di cui all'art. 1C la determinazione del canone di locazione da corrispondere da parte della cooperativa o associazione di autocostruzione o auto recupero alla proprietà, comunque non superiore a quanto previsto al comma 4.1, viene stabilita nella convenzione fra i due soggetti, come pure la valutazione dei lavori eseguiti a scomputo dello stesso canone, e la durata della locazione comunque non inferiore a 15 anni.

Art. 5 - Locazione degli alloggi ed eventuale cessione

5.1. La stipula dei contratti di locazione degli alloggi di cui all'art. 1A e 1C deve avvenire entro 6 mesi dalla ultimazione dei lavori ed è obbligatoriamente subordinata all'avvenuta certificazione di abitabilità/agibilità degli alloggi.

5.2. Entro 30 giorni dalla stipula del contratto di locazione dell'alloggio, il locatario e il proprio nucleo familiare devono fissarvi la residenza ed occuparlo in modo continuativo. 5.3. Gli alloggi che si rendessero disponibili per recesso del conduttore o cessazione del contratto devono essere ri-assegnati entro i successivi 120 giorni a soggetti in possesso dei requisiti previsti dal presente Avviso Pubblico.

5.4. La cessione a terzi in tutto o in parte degli immobili che fruiscono dei finanziamenti di cui all'articolo 1A e 1C può avvenire anche prima della scadenza del periodo di messa a disposizione degli stessi purché ogni relativo vincolo venga assunto dall'acquirente e riportato nell'atto di compravendita e relative note di trascrizione. In ogni caso, la cessione deve riguardare almeno un intero edificio ed essere effettuata ad un unico soggetto.

Art. 6 – Norme tecniche

6.1. Gli interventi di cui all'art. 1 , lettere A, B e C, devono essere conformi alle norme tecniche e tipologiche di cui all'art. 16, ultimo comma, e all'art. 43 della Legge 457/78, alle normative tecniche regionali per l'edilizia agevolata , per quanto applicabili , di cui alle deliberazioni della Giunta Regionale n. 387/1991 allegato "E" e n. 328/ 96, con esclusione del limite massimo di Snr in relazione alla Su

6.2. Gli immobili oggetto di intervento devono essere: unitariamente identificabili e dotati di autonomia funzionale rispetto all'uso delle parti comuni (ingresso, scale, coperture ecc.).

6.3 . Gravi inadempienze e irregolarità accertate in ogni fase realizzativa dell'intervento nell'applicazione delle disposizioni sulla sicurezza e sulla regolarità del lavoro di cui al D.Lgs n. 81 del 9 aprile 2008 (Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro) nonché alla legge regionale 13 luglio 2007, n. 38 (Norme in materia di contratti pubblici e relative disposizioni sulla sicurezza e regolarità del lavoro), costituiscono motivo di revoca del contributo regionale.

Art. 7 – modalità di presentazione delle proposte

I Comuni interessati dovranno far pervenire alla Regione Toscana – Settore Politiche abitative, le proposte di intervento entro 180 giorni dalla data di pubblicazione del presente Avviso Pubblico sul BURT.

A tal fine i Comuni possono procedere:

- alla elaborazione di proprie proposte, di concerto con il Soggetto Gestore costituito ai sensi della L.R. 77/98 per quanto riguarda gli interventi di cui all'art. 1.A, 1.B, o con altro soggetto attuatore con le caratteristiche di cui all'art. 2.3 per quanto riguarda gli interventi di cui all'art. 1C, fatte salve le procedure di evidenza pubblica per la individuazione dei beneficiari;
- alla raccolta e alla trasmissione di proposte che saranno presentate da altri soggetti proponenti sul proprio territorio per quanto riguarda gli interventi di cui all'art. 1.A e 1.C. A tale scopo i Comuni daranno diffusione pubblica dei contenuti del presente Avviso, e stabiliranno un congruo termine temporale per la presentazione delle proposte ai propri uffici. La trasmissione delle proposte raccolte alla Regione Toscana sarà corredata da sintetico parere di congruità e di fattibilità.

Art. 8 – contenuti delle proposte

8.1 Le proposte di intervento dovranno essere corredate dalla seguente documentazione: - individuazione area o immobile interessati con indicazione dello stato di diritto, e se la proprietà è diversa dal proponente, atto di accettazione da parte della stessa dei termini della proposta;

- relazione esplicativa delle caratteristiche dell'intervento, ivi comprese le modalità di regolamentazione dei rapporti fra i diversi soggetti coinvolti;
- elaborati grafici riportanti le indicazioni progettuali preliminari;
- relazione di fattibilità relativa in particolare a conformità urbanistica e vincoli;
- cronoprogramma preliminare;
- quadro finanziario completo di calcolo del costo dell'intervento, contributo regionale, altre fonti di finanziamento,
- impegno per i soggetti attuatori privati di costituzione di fidejussione bancaria o assicurativa pari all'ammontare del contributo richiesto.

8.2 Nel caso di proposte di interventi di cui all'art. 1 C dovranno essere indicati i componenti dell'associazione o soci della cooperativa che parteciperanno attivamente allo svolgimento dei lavori, le professionalità presenti all'interno dell'associazione o cooperativa, nonché quelle da reperire all'esterno, il soggetto cui affidare lo svolgimento dei compiti previsti all'ultimo alinea del precedente art. 3.3.

Art. 9 – Selezione delle proposte e assegnazione contributo

9.1 I progetti presentati a seguito del presente Avviso Pubblico saranno valutati, previa verifica della regolarità formale della domanda e della documentazione allegata da svolgersi a cura del Settore Politiche Abitative, da una apposita Commissione di esperti formata da dirigenti e funzionari regionali, con l'eventuale partecipazione di rappresentanti di organismi o istituzioni esterne, con particolare qualificazione nelle materie inerenti gli interventi, nominata con apposito provvedimento.

9.2 La Commissione valuterà i progetti presentati secondo i criteri sotto indicati, formerà una graduatoria delle proposte ritenute ammissibili per ogni tipologia di intervento, e la proporrà alla Giunta Regionale per l'approvazione. La Giunta Regionale, sulla base delle risultanze istruttorie fornite dalla Commissione, approva la graduatoria delle proposte ammissibili, e assegna i finanziamenti fino all'esaurimento delle risorse disponibili.

9.3 Nel caso in cui la disponibilità finanziaria destinata a una delle tipologie di intervento non risultasse esaurita dalle proposte ammissibili, il residuo potrà essere destinato a finanziare proposte delle altre tipologie. Qualora le proposte ammissibili non esauriscano comunque la disponibilità di risorse di cui all'art. 1, il residuo rientra nelle disponibilità della Regione che provvederà al suo utilizzo nell'ambito delle successive programmazioni.

Ambiti e criteri di valutazione

Fino a punti:

Grado di rispondenza a finalità e caratteristiche dell'Avviso Pubblico	20
Risposta a disagio abitativo	10
Recupero edilizio/riqualificazione urbana	20
Fattibilità/cantierabilità	10
Innovazione/integrazione di diverse tematiche	20
Sostenibilità ambientale/efficienza energetica	20
TOTALE	100

Art. 10 – Beneficiari finali degli alloggi – requisiti

10.1. I requisiti e le condizioni per beneficiare degli alloggi di cui all'art. 1.A e 1.C, sono di seguito specificati:

- a) avere la cittadinanza italiana o di uno Stato appartenente all'Unione europea, oppure di altro Stato purché in regola con le norme vigenti in materia di immigrazione;
- b) avere la residenza o l'attività lavorativa prevalente nel territorio regionale;

c) non essere titolari di diritti di proprietà o usufrutto, di uso o abitazione su alloggio adeguato alle esigenze del nucleo familiare ubicato nel territorio della Regione Toscana o in qualsiasi località extraregionale la cui distanza dal Comune interessato sia inferiore a 50 km. L'adeguatezza dell'alloggio è determinata in applicazione dei parametri di cui alla lettera c) della vigente Tabella A, allegata alla L.R. n. 96/96 e sue successive modificazioni e integrazioni ;

d) non essere titolari di diritti di proprietà, ivi compresa la nuda proprietà, di usufrutto, di uso o di abitazione su uno o più alloggi, anche sfitti, ubicati in una qualsiasi località del territorio nazionale il cui valore complessivo sia uguale o superiore a quello determinato ai sensi della lettera d) della vigente Tabella A, allegata alla L.R. n. 96/96.

e) avere un valore ISEE (Indicatore della Situazione Economica Equivalente) del nucleo familiare, come definito al successivo comma 4 , calcolato ai sensi del D.Lgs. 31.3.1998 n. 109, non superiore ad Euro 35.000,00. A tal fine, qualora il reddito complessivo familiare sia inferiore all'importo fissato annualmente per la individuazione dei soggetti da considerarsi fiscalmente a carico ai fini IRPEF, il valore ISEE di riferimento è quello del nucleo familiare di origine o il maggiore se trattasi di più soggetti afferenti a distinti nuclei familiari di origine.

f) non avere ottenuto, a qualsiasi titolo, contributi pubblici per l'acquisto, la costruzione o il recupero di alloggi, ovvero non aver ottenuto in qualsiasi parte del territorio nazionale, l'assegnazione in uso, in abitazione, in proprietà o con patto di futura vendita, nonché in locazione, di alloggi costruiti, recuperati o comunque fruibili del concorso o del contributo dello Stato, delle Regioni o di altri Enti pubblici.

10.2. i requisiti di cui al comma 1 devono essere posseduti da tutti i componenti del nucleo familiare come definito al successivo comma 4 al momento della stipula del contratto di locazione, e, per gli interventi di cui all'art. 1C, anche al momento della presentazione della proposta al Comune competente.

10.3. I requisiti e le condizioni per beneficiare degli alloggi di cui all'art. 1.B sono definiti sulla base della LR 96/96.

10.4. Ai fini del presente avviso pubblico:

a) si definisce "nucleo familiare" la famiglia anagrafica costituita da una o più persone legate da vincoli di matrimonio , parentela, affinità, adozione, tutela o da vincoli affettivi o aventi finalità di reciproca assistenza morale o materiale, aventi dimora abituale nella medesima abitazione come risultante dai registri dell'anagrafe comunale;

b) i coniugi sono considerati appartenenti allo stesso nucleo familiare anche se residenti in abitazioni diverse, tranne nei casi per i quali sia stata pronunciata separazione giudiziale o sia intervenuta l'omologazione della separazione da parte del tribunale o sia intervenuto in proposito un provvedimento dell'autorità giudiziaria;

c) per i soggetti la cui domanda di accesso ai benefici è motivata dalla intenzione di costituire un nuovo autonomo nucleo familiare, l'accertamento dei requisiti soggettivi avviene sempre in forma cumulativa ma prescindendo dai nuclei familiari di originaria appartenenza. A pena di decadenza

dal beneficio e conseguente risoluzione di diritto del contratto di locazione, il nuovo nucleo deve risultare anagraficamente costituito e dimostrato nelle forme di legge entro e non oltre i tre mesi successivi alla data di stipula del contratto;

d) tutti i componenti del nucleo familiare sono obbligati in solido al pagamento di quanto dovuto per la conduzione dell'alloggio e al rispetto dei vincoli e delle condizioni conseguenti all'ottenimento del beneficio.

10.5. Non costituiscono motivo di esclusione :

a) l'assegnazione di alloggio di Edilizia Residenziale Pubblica, a condizione che la stessa sia formalmente risolta al momento della stipula del contratto di locazione e a condizione altresì che l'assegnatario sia in regola col pagamento del canone e non sia incorso in alcuna sanzione prevista dalle norme e da ogni altra disposizione di settore;

b) l'acquisto o l'assegnazione in proprietà o con patto di futura vendita di alloggio che sia stato espropriato o sia stato dichiarato inagibile dalle autorità competenti o perito senza dar luogo a risarcimento del danno;

c) l'aver fruito del contributo per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione di cui all'art. 11 della legge n. 431/1998.

10.6. L'accesso e la permanenza negli alloggi ottenuti sulla base di dichiarazioni mendaci o di documentazioni risultate false costituiscono motivo di decadenza dal beneficio. Il provvedimento di decadenza è assunto dal Comune competente, è preordinato alla risoluzione di diritto del contratto di locazione e comporta l' inammissibilità della sottoscrizione di un nuovo contratto. Sul soggetto attuatore grava l'obbligo di assumere ogni conseguente adempimento di competenza entro e non oltre trenta giorni dal ricevimento del provvedimento comunale di decadenza.

Art. 11 Attuazione degli interventi ed erogazione del contributo

11.1 Entro 120 giorni dalla data di pubblicazione della DGR che approva la graduatoria delle proposte ammissibili, e assegna il relativo finanziamento, i soggetti attuatori delle proposte ammesse di cui all'art. 1A e 1C devono inoltrare al Comune competente, il progetto definitivo dell'intervento.

11.2 Entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della DGR che approva la graduatoria delle proposte ammissibili, e assegna il relativo finanziamento, i Comuni interessati inoltrano alla Regione Toscana Settore Politiche Abitative i progetti definitivi degli interventi ammessi al finanziamento, comprensivi dei seguenti elaborati:

- planimetria dell'area di intervento, planivolumetrico dell'intervento, schemi grafici con relative indicazioni dimensionali e tipologiche, relazione illustrativa;
- dichiarazione, a firma del responsabile del procedimento del Comune competente, attestante: la conformità degli interventi alle previsioni dei vigenti atti di governo del territorio e strumenti urbanistici,;

- dichiarazione, a firma del Responsabile del procedimento del Comune competente, attestante l'avvenuto accertamento, in capo ai soggetti attuatori, dei requisiti e delle condizioni di cui all'articolo 2;

- Quadro tecnico finanziario e cronoprogramma definitivi.

- Per gli interventi di cui all'art. 1C convenzione o accordo che regola tutti i rapporti fra il soggetto attuatore e la proprietà.

11.3 Nei 60 giorni successivi alla presentazione del progetto definitivo, la Regione Toscana, verifica la sua congruità rispetto alla proposta ammessa a finanziamento, e alle disposizioni contenute nel presente Avviso Pubblico, approva il progetto definitivo e prenota la relativa somma a favore del soggetto attuatore su apposito capitolo del bilancio regionale.

11.4 L'inizio dei lavori degli interventi deve avvenire entro i 90 giorni successivi al provvedimento regionale di approvazione, fatti salvi i tempi relativi alle procedure di appalto per i soggetti attuatori pubblici, da rendicontare separatamente. I lavori dovranno avere termine entro 24 mesi dalla data di inizio, fatte salve limitate e motivate proroghe dovute a cause di forza maggiore non imputabili alla condotta del soggetto attuatore, da documentare e inviare alla Regione Toscana debitamente attestata dal Comune competente.

11.5 Per gli interventi di cui all'art. 1A e 1B l'erogazione del contributo a favore dei Soggetti attuatori avviene ai sensi della legge 17 febbraio 1992, n. 179 – D.M. 5 agosto 1994 – Contributi di edilizia agevolata, con le modalità previste all'art. 15 commi 1 e 2 dell'Allegato al decreto 5111/2009.

11.6 Per gli interventi di cui all'art. 1C l'erogazione del contributo a favore dei Soggetti attuatori avviene in due fasi:

- 80% alla comunicazione di inizio dei lavori;

- 20% alla attestazione di fine dei lavori, accompagnata dalla relazione finale sugli esiti della sperimentazione, prevista al successivo art. 12

Art. 12 – Disposizioni finali

12.1 Contestualmente alla attestazione della fine dei lavori, il soggetto attuatore è tenuto a produrre una relazione finale sugli esiti della sperimentazione, per consentire alla Regione Toscana una valutazione complessiva della stessa.

12.2 La relazione finale dovrà mettere in evidenza tutti gli aspetti procedurali, tecnici, operativi, economici, dell'intervento e il relativo grado di criticità, nonché contributi di carattere anche propositivo per consentire una messa a frutto futura dell'esperienza.

12.3 Per quanto non espressamente specificato nel presente Avviso Pubblico, si rinvia alla DGR n. 566 del 11.7.2011, nonché alle normative nazionali e regionali vigenti in materia.



COMUNE DI BOLOGNA

AVVISO PUBBLICO PER LA SELEZIONE DEI PARTECIPANTI AL PROGRAMMA DI AUTORECUPERO DI 43 UNITA' IMMOBILIARI POSTE IN 10 IMMOBILI DI PROPRIETA' DEL COMUNE DI BOLOGNA

Il Comune di Bologna attiva una prima sperimentazione di autorecupero per dieci immobili di sua proprietà da cui verranno ricavati 43 appartamenti di standard abitativi (metrature) differenti, specificati in dettaglio nell'allegato A. Per autorecupero si intende il processo di ripristino di unità immobiliari ad uso abitativo attraverso l'apporto di lavoro manuale dei futuri proprietari che, a tal fine, si assoceranno in cooperativa edilizia e che, adeguatamente formati ed accompagnati durante tutto il percorso di realizzazione delle opere, garantiranno la disponibilità di un monte ore di lavoro all'interno del cantiere diretto da professionisti, nonché una quota finanziaria necessaria alla copertura dei costi dell'intervento.

Gli immobili sono localizzati in

- via Giuseppe Massarenti n. 232
- via Giuseppe Massarenti n. 234/236
- via Rodolfo Mondolfo n. 13
- via Lenin n. 14/2
- via Lenin n. 14/3
- via Roncaglio n. 13
- via S. Donato n. 207 (edificio 1)
- via S. Donato n. 207 (edificio 2)
- via Quarto di Sopra n. 15
- via Vicolo Dei Prati n. 4

Il progetto prevede anche il recupero di una 44° unità immobiliare ad usi non abitativi, localizzata in Via Massarenti n.° 234-236 - interno 3, che sarà gestita dai futuri assegnatari degli alloggi. Il Soggetto Gestore è l'Associazione Temporanea di Scopo (ATS) costituita dall'Associazione Xenia, dal Consorzio abn - a&b network sociale e dalla Cooperativa sociale ABCittà, individuata dal Comune di Bologna con procedura di evidenza pubblica. L'ATS ha la funzione di coordinamento generale del processo ed è inoltre incaricata della redazione della documentazione tecnica, della progettazione, della direzione dei lavori e dell'assistenza tecnica e della realizzazione dei lavori per la ristrutturazione dei suddetti immobili, ai sensi della convenzione n. 206580 del 03/11/2008 (all'art. 5, commi "b", "l", "m", ed "n"). I lavori verranno eseguiti in una dinamica integrata che prevede la stretta sinergia tra i soggetti qualificati (imprese e/o ditte individuali già esperte del processo di autocostruzione/autorecupero), individuati dalla ATS, e la Cooperativa di Autorecupero che verrà costituita dai beneficiari (di seguito denominati *autorecuperatori*), secondo le modalità indicate nel presente bando.

L'attività di autorecupero non prevede la conoscenza da parte del partecipante di specifiche tecniche professionali. L'eventuale possesso sarà valutato nell'ambito dell'ordinamento delle domande. Gli *autorecuperatori*, associati in cooperativa, lavoreranno nei cantieri nel rispetto della normativa vigente in termini di sicurezza, con la dotazione dei necessari dispositivi di protezione individuale e collettiva e delle opportune polizze assicurative, e saranno affiancati da personale qualificato dell'associazione temporanea di scopo che svolgerà anche la direzione dei cantieri. La realizzazione delle opere sarà condotta da soggetti qualificati opportunamente individuati dal Soggetto Gestore. La Cooperativa di Autorecupero parteciperà attivamente a tutte le lavorazioni previste mettendo a disposizione l'opera gratuita di manovalanza dei propri soci per un monte ore complessivo di almeno 38.700 ore.

Il monte ore complessivo richiesto per ogni nucleo familiare è di almeno 900 ore da effettuare nel corso della durata del cantiere. Ogni nucleo familiare potrà portare in cantiere fino ad un massimo di tre lavoratori, incluso il soggetto richiedente. Il soggetto richiedente viene considerato socio beneficiario e 1° operaio *autorecuperatore* mentre i restanti due lavoratori, che ciascun nucleo familiare può inserire, vengono considerati soci coadiuvanti e devono essere individuati all'interno del nucleo o tra i parenti ed affini fino al secondo grado di parentela. La presenza lavorativa nel cantiere degli *autorecuperatori* (beneficiari e coadiuvanti) è obbligatoria e concessa a titolo gratuito; essa viene organizzata dal Soggetto Gestore medesimo secondo un programma di lavori ed un calendario di presenze per ciascuno dei tre gruppi di lavoro di seguito indicati.

La selezione degli *autorecuperatori* viene effettuata mediante un ordinamento a cui si accede presentando domanda nei termini sotto indicati, nella quale il richiedente provvede altresì ad individuare l'edificio nel quale è collocato l'appartamento di proprio interesse. Nella individuazione della modalità di scelta dell'immobile di interesse, in funzione della grandezza e del costo dell'alloggio, ciascun beneficiario potrà indicare soltanto l'edificio nel quale vuole andare ad

abitare ma non l'alloggio preciso. Infatti, come riportato nella tabella inclusa nell'allegato B (Domanda di partecipazione), ogni beneficiario potrà indicare solo l'edificio di sua preferenza.

In questo modo si salvaguarderà, quanto più possibile, un principio basilare dei processi di autorecupero, secondo il quale i beneficiari non possono conoscere sin dall'inizio l'alloggio preciso nel quale andare ad abitare, al fine di favorire al massimo un'intensità di impegno nelle lavorazioni omogenea ed equamente distribuita in tutti gli alloggi.

Al termine dei lavori, avverrà l'assegnazione precisa dell'appartamento al relativo beneficiario con modalità proposta dall'ATS.

I lavori saranno finanziati da un pool di Istituti di Credito (tra cui la Banca Popolare Etica in funzione della sua già lunga esperienza in progetti di autocostruzione) con l'impegno da parte di questi ultimi ad erogare mutui ipotecari di medio lungo termine alle condizioni di mercato più favorevoli al momento della sottoscrizione del mutuo da parte della Cooperativa di Autorecupero e, successivamente, mediante accollo da parte dei singoli cittadini beneficiari che ne faranno richiesta, previa verifica di bancabilità da parte dell'istituto di credito stesso. I beneficiari che non intendono accollarsi il mutuo, all'atto dello scioglimento della cooperativa e della consegna degli appartamenti, potranno optare per il pagamento in una unica soluzione.

Una volta conclusa la fase di selezione degli autorecuperatori, essi saranno accompagnati dal Soggetto Gestore alla costituzione in Cooperativa di Autorecupero per la realizzazione delle opere. Alla suddetta Cooperativa sarà ceduto il diritto di superficie per 99 anni prima dell'avvio del cantiere, attraverso tre distinte convenzioni urbanistiche che saranno sottoscritte con l'amministrazione comunale. A lavori ultimati, la Cooperativa si scioglierà e trasferirà il diritto di superficie delle abitazioni ai singoli assegnatari.

COSTO DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Il costo dell'intervento nel suo complesso, comprensivo dell'abbattimento dovuto all'apporto dell'attività manuale degli *autorecuperatori*, è stato stimato dall'ATS in **€6.449.451,54⁵⁵** IVA INCLUSA (€ 1.766,00/mq commerciali). Fatti salvi eventuali imprevisti, non imputabili alla impresa, la spesa da sostenere per ogni alloggio è riportata nella tabella A allegata. Tale spesa complessiva tiene conto della concessione del diritto di superficie degli immobili da parte della Amministrazione Comunale, per la quale la Cooperativa dovrà versare un corrispettivo di €. 1.500.000,00 equivalente circa ad 1/3 del loro valore stimato, in ragione del valore sociale dell'intervento e della sua importanza nell'ambito della riqualificazione urbana, così come previsto dalla delibera del Consiglio Comunale P.G.N. 18996/2010, del 29/1/2010.

MODALITA' DI FUNZIONAMENTO DELLA FASE OPERATIVA DEL PROGETTO

Dopo la costituzione dei 43 beneficiari e dei loro coadiuvanti in Cooperativa Edilizia di Autorecupero, si procederà ad una fase di presentazione dei progetti architettonici realizzati dal Soggetto Gestore in partecipazione con il Comune di Bologna, accompagnata da una serie di incontri finalizzati ad orientare i beneficiari sulle tempistiche di realizzazione e sull'impegno lavorativo richiesto a ciascun nucleo familiare partecipante nonché organizzare le attività degli *autorecuperatori* in funzione dell'obiettivo di realizzare i 43 alloggi.

Seguiranno, immediatamente dopo, alcuni incontri orientati a fornire le basilari informazioni sul funzionamento del cantiere secondo il metodo dell'autorecupero assistito.

La fase di costituzione della cooperativa e la fase di cantiere prevedono, inoltre, una serie di momenti di condivisione finalizzati alla costruzione di una nuova comunità.

⁵⁵ In questo piano economico l'IVA è calcolata secondo le normative vigenti in materia di "prima casa" e pertanto con un'aliquota pari al 4%. Inoltre, sempre nel presente piano economico, è stato conteggiato anche il costo di ristrutturazione dell'unità immobiliare di Via Massarenti n.° 234-236 interno 3, con un'incidenza complessiva per alloggio che oscilla tra un valore minimo di 2.000,00 €/mq e un valore massimo di € 4.200,00 €/mq, in funzione della grandezza di ciascun alloggio (nella spesa da sostenere riportata nell'allegato A è già incluso questo costo). Infine, da questo piano economico sono esclusi i costi relativi a spese notarili, IMU sugli immobili in fase di ricostruzione, oneri finanziari di preammortamento, bolli, imposte e spese di tenuta conto corrente, assicurazioni e/o fidejussioni, diritti camerali, eventuali quote di partecipazioni societarie, tasse sulla natura giuridica della cooperativa, spese di liquidazione e compensi per revisori dei conti e commercialista. L'ammontare complessivo di tutte queste spese accessorie sopra elencate si stima pari a ca. € 5.000,00 per nucleo familiare/beneficiario.

I lavori di autorecupero dei 43 immobili verranno eseguiti per "Gruppi di Lavoro". I Gruppi di Lavoro previsti sono tre. Ad ogni gruppo di lavoro sarà assegnato il recupero di più immobili, come di seguito riportato.

I 43 soci beneficiari, assieme ai propri eventuali coadiuvanti, verranno quindi divisi in questi tre Gruppi di Lavoro in funzione della preferenza di alloggio indicata sulla domanda.

Pertanto, ciascun *autorecuperatore* lavorerà in quel Gruppo di Lavoro in cui è presente anche l'immobile contenente il proprio futuro alloggio.

I tre Gruppi di Lavoro sono così individuati⁵⁶:

Gruppo A) Via San Donato n. 207 (immobili 1 e 2) e Via Quarto di Sopra n. 15;

Gruppo B) Via Lenin n. 14/2 e 14/3, Vicolo Dei Prati n. 4, Via Rodolfo Mondolfo n. 13

Gruppo C) Via di Roncaglio n. 13, Via Giuseppe Massarenti n. 232, 234, 236.

L'Istituto di Credito finanzia, di volta in volta, i lavori di ciascun Gruppo di Lavoro alla volta. Al termine dei lavori di ogni singolo Gruppo di Lavoro verranno assegnati i relativi alloggi ai diretti beneficiari con l'eventuale conseguente accollo del mutuo da parte di questi ultimi. Questa procedura consentirà una sensibile riduzione dei tempi e dei costi finanziari dell'intero processo a vantaggio del risparmio dei singoli beneficiari.

Terminato un Gruppo di Lavoro, partirà il successivo e così fino al terzo ed ultimo.

Si prevede una durata dei lavori, per ciascun Gruppo di Lavoro, tra gli otto e i dodici mesi. Al termine dei lavori di ciascun Gruppo di Lavoro verranno assegnati direttamente gli alloggi ai rispettivi destinatari.

Il progetto, nel suo complesso, dovrebbe concludersi entro dicembre 2015.

Gli *autorecuperatori*, che di volta in volta in funzione del gruppo di appartenenza, lavoreranno in cantiere, dovranno obbligatoriamente partecipare ai corsi di formazione sulla sicurezza in cantiere.

I corsi che verranno proposti sono i seguenti:

1. un corso base, rivolto a tutti i soci della Cooperativa, dove verranno illustrate le regole elementari per la prevenzione infortuni e la tutela dell'igiene dei lavoratori;
2. altri corsi specifici, rivolti solo ad un numero ristretto di soci, relativi al primo soccorso e all'antincendio.

Gli *autorecuperatori* dovranno seguire anche alcuni incontri formativi sugli aspetti tecnico - esecutivi in modo da acquisire gli strumenti cognitivi basilari per poter operare in cantiere. Successivamente la formazione permanente avverrà proprio in cantiere, luogo in cui la formazione continua (*learning by doing*).

⁵⁶ La tempistica di esecuzione dei Gruppi di Lavoro non seguirà necessariamente questo ordine cronologico ma verrà stabilita successivamente dall'ATS in funzione di valutazioni tecniche e logistiche.

La partecipazione ai lavori, ed in generale la presenza sul cantiere, è riservata esclusivamente ai soci *autorecuperatori* della Cooperativa che avranno frequentato i corsi sulla sicurezza obbligatori per legge, e a tutte le altre figure tecniche previste ed autorizzate dalla direzione lavori.

E' fatto divieto alla Cooperativa di Autorecupero di cedere il diritto di superficie relativo agli immobili ancora da edificare o parzialmente edificati.

Al termine dell'operazione complessiva e dell'assegnazione e frazionamento degli alloggi in proprietà, sulle singole unità immobiliari, il beneficiario ha l'obbligo di trasferire la propria residenza e quella del suo nucleo familiare entro 120 giorni dalla data di ultimazione lavori e del rilascio del certificato di agibilità.

Gli assegnatari si impegneranno a non vendere o locare gli alloggi loro assegnati per un periodo di nove anni dalla data di sottoscrizione della convenzione tra il Comune di Bologna e la Cooperativa di Autorecupero. Entro questo periodo qualsiasi modifica alla destinazione degli immobili, ivi compresa la cessione in locazione o in proprietà ad altri soggetti diversi dal beneficiario, deve essere previamente comunicata al Comune di Bologna che ne deve dare esplicita autorizzazione.

REQUISITI NECESSARI PER LA PARTECIPAZIONE AL BANDO

Ai fini della presentazione della domanda il richiedente deve essere in possesso di tutti i seguenti requisiti, al momento della pubblicazione del presente bando:

a) la **cittadinanza** italiana o altra condizione ad essa equiparata, prevista dalla legislazione vigente. Il presente requisito attiene al possesso di almeno uno fra i seguenti stati:

- essere cittadino italiano;
- essere cittadino di Stato aderente all'Unione Europea;
- essere cittadino straniero, ai sensi dell'art. 40 comma 6 del D.Lgs. 25 luglio 1998 n. 286 e successive modifiche ed integrazioni, titolare di permesso di soggiorno CE soggiornanti lungo periodo o regolarmente soggiornante in possesso di permesso di soggiorno almeno biennale e che esercita una regolare attività di lavoro subordinato o di lavoro autonomo. Il requisito di cittadinanza deve essere in possesso del solo richiedente alla data di presentazione della domanda. Nel caso di cittadini stranieri tutti i componenti il nucleo devono essere regolarmente soggiornanti sul territorio nazionale;

b) **residenza** o sede dell'attività lavorativa.

E' necessario il possesso di almeno uno dei seguenti requisiti:

- residenza anagrafica, ai sensi delle normative vigenti, nel Comune di Bologna;
- attività lavorativa nel Comune di Bologna.

Il requisito è richiesto in possesso del solo richiedente alla data di presentazione della domanda. Qualora il nucleo familiare sia composto da cittadini extracomunitari o da cittadini comunitari, è richiesta la residenza in un Comune del territorio nazionale a tutti i componenti il nucleo familiare richiedente;

c) limiti alla titolarità di **diritti reali su beni immobili**.

Il nucleo familiare non deve essere titolare del diritto di proprietà, di usufrutto, uso o abitazione, su di un alloggio adeguato alle esigenze del proprio nucleo familiare⁵⁷situato nel Comune di Bologna o nei Comuni contermini⁵⁸;

d) limite della **situazione economica**.

Il nucleo familiare deve avere una situazione economica, calcolata ai sensi del D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 109 e successive modifiche ed integrazioni, che rispetti i seguenti limiti:

- 1) Il valore I.S.E. del nucleo familiare richiedente non deve essere superiore ad Euro 70.000,00;

⁵⁷ Per alloggio idoneo alle esigenze del nucleo familiare, ai sensi della L.R. 24/2001, si intende quello di superficie almeno pari a 30 mq, con ulteriori 15 mq per ogni componente oltre i primi due.

⁵⁸ Per Comuni contermini si intendono i Comuni di: San Lazzaro di Savena, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Castel Maggiore, Calderara, Anzola Emilia, Zona Predosa, Casalecchio di Reno, Sasso Marconi, Pianoro)

CONDIZIONI PER L'ORDINAMENTO DELLE DOMANDE

Al fine della valutazione dei requisiti vengono valutate le seguenti condizioni in capo al nucleo richiedente, ordinando le domande secondo un ordine di priorità così definito:

1. Le domande in possesso dei requisiti d'accesso vengono ordinate prioritariamente sulla base della presenza della condizione di **coppia** con o senza figli a carico fiscale. Si intende per coppia il nucleo familiare composto da una coppia di persone:

- coniugate;

- conviventi "more uxorio"⁵⁹;

- in procinto di unirsi in matrimonio⁶⁰;

2. Avranno una priorità più alta i nuclei aventi somma dell'età anagrafica più bassa;

3. A parità di somma delle età anagrafiche la priorità verrà data ai richiedenti aventi maggiore **anzianità di residenza nel Comune di Bologna**⁶¹;

4. Esauriti i precedenti criteri, l'ordinamento limitatamente ai nuclei formati da coppie avverrà sulla base della **presenza di figli a carico fiscale nel nucleo richiedente**, privilegiando i nuclei con più figli;

5. Esauriti i precedenti criteri l'ordinamento avverrà sulla base della presenza o meno di **esperienza professionale** nello specifico settore.

6. In caso di parità si provvede a sorteggiare le domande con pari ordinamento, utilizzando le usuali strumentazioni informatiche.

I beneficiari che sono collocati più in alto nell'ordinamento hanno la precedenza nella assegnazione dell'alloggio prescelto, purché la scelta ricada su un alloggio che sia idoneo alle esigenze del nucleo familiare. Qualora, seguendo l'ordinamento, l'alloggio prescelto dal beneficiario non sia più disponibile (in quanto già assegnato ad altro/a cittadino/a più avanti nell'ordinamento delle domande), verrà automaticamente effettuato un abbinamento alternativo in funzione della disponibilità dell'alloggio indicato in domanda (secondo l'ordine di preferenze, dalla 1° alla 4°, indicato dal richiedente nell'Allegato B).

Qualora dovessero risultare alloggi privi di preferenza, tutti i potenziali beneficiari che si troveranno nella graduatoria in posizione di riserva, potranno indicare una nuova preferenza tra gli alloggi dichiarati disponibili, entro due settimane dalla data di pubblicazione dell'ordinamento stesso, compilando direttamente il modulo predisposto presso la sede dell' **Associazione Xenia, in via Marco Polo n.° 21-23 – Bologna**.

⁵⁹ Condizione attestata dallo stato di residenza dei due conviventi nel medesimo alloggio;

⁶⁰ Condizione attestata dall'aver già effettuato le pubblicazioni del matrimonio o di contrarre il matrimonio prima dell'acquisizione del diritto di superficie dell'alloggio prescelto.

⁶¹ L'anzianità di residenza viene calcolata in anni di 365 giorni e viene valutata alla data della domanda tenendo conto degli ultimi 15 anni e considerando anche periodi non continuativi.

L'ordinamento delle domande, contenente anche i nominativi dei/delle cittadini/e in posizione di riserva, e l'elenco degli alloggi disponibili e non abbinati a nessun nominativo, verranno pubblicati presso il sito istituzionale del Comune di Bologna (www.comune.bologna.it/casa) e del progetto (www.autorecupero.org), oltre che presso la sede dell' **Associazione Xenia, in via Marco Polo n.° 21-23 – Bologna.**

É compito dell'ATS in questa fase accompagnare i beneficiari nella individuazione dell'alloggio, secondo le priorità stabilite nell'ordinamento generale e nel rispetto delle preferenze indicate.

Il Responsabile del procedimento, qualora nel corso dell'attività istruttoria o anche successivamente in sede di controllo riscontri l'esistenza di false e mendaci dichiarazioni, provvede a darne comunicazione all'Autorità Giudiziaria e la domanda in tali casi viene esclusa dall'ordinamento.

ACCERTAMENTI SUCCESSIVI ALL'ORDINAMENTO DELLE DOMANDE

Con l'ordinamento delle domande verranno individuati i primi 43 aventi diritto nei confronti dei quali sarà effettuata la verifica di bancabilità dell'istituto finanziatore, il cui esito positivo permetterà alla Cooperativa di Autorecuperatori di avviare l'istruttoria per la richiesta del mutuo necessario. Oltre alla verifica di bancabilità gli aspiranti soci, per aderire alla cooperativa, dovranno impegnarsi a:

- destinare parte del proprio tempo libero extralavorativo ai lavori in cantiere;
- garantire un adeguato impegno orario continuativo, lavorando in cantiere di nonmeno di 24 ore al mese;
- prestare lavoro, in funzione del proprio tempo libero extralavorativo, nei giorni che vanno dal lunedì al sabato e, se necessario, anche la domenica e i festivi in generale;
- mettere a disposizione del cantiere le ferie lavorative previste per ciascun anno solare di cantiere;
- rispettare il piano del monte ore lavorative stabilito;
- frequentare i corsi sulla sicurezza in cantiere.

Qualora dovesse verificarsi, anche in corso d'opera, la non sussistenza di uno dei requisiti sopraelencati, ivi compreso il requisito di bancabilità, il beneficiario verrà escluso dal progetto.

La verifica dei suddetti requisiti, ivi compreso il requisito di bancabilità, è compito dell'ATS in sinergia con gli Istituti di Credito partner del progetto.

In caso di assenza di almeno uno dei requisiti sopra elencati, ivi compreso il requisito di bancabilità, l'ATS farà opportuna comunicazione al Comune di Bologna e al beneficiario direttamente interessato.

Le valutazioni effettuate dall'ATS, in qualità di soggetto responsabile della gestione del progetto, sono insindacabili, purché motivate.

Il nuovo beneficiario verrà prioritariamente individuato, secondo l'ordine previsto nellaordinamento delle domande, tra i/le cittadini/e in posizione di riserva.

Se, dopo aver scorso l'intera graduatoria, non dovessero trovarsi nuovi beneficiari interessati, sarà compito dell'ATS in sinergia con la Cooperativa di Autorecuperatori individuare un beneficiario in possesso di tutti i requisiti indicati nel presente Avviso Pubblico, dandone opportuna comunicazione al Comune di Bologna.

INFORMATIVA SULL'USO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi dell'art. 13 del D.lgs N. 196/03, si informa che i dati personali forniti dal richiedente saranno trattati con la procedura informatica unicamente per le finalità connesse al bando.

SOGLIA DI SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO

Al termine della procedura di verifica di bancabilità sui 43 cittadini aventi diritto, nel caso in cui la disponibilità di alloggi non fosse coperta integralmente dal numero di domande risultate idonee, oltre ad un numero pari alle domande idonee di domande in lista di riserva, il Comune di Bologna, in accordo con l'ATS, potrà valutare la sostenibilità tecnica ed economica del progetto stesso. Tale riserva sarà sciolta entro un periodo massimo di 20 giorni lavorativi e, in caso negativo, sarà pubblicata una relazione tecnico-economica che motivi l'eventuale parere negativo in merito all'opportunità di dare seguito ed operatività al progetto stesso.

PER INFORMAZIONI

Sul sito www.autorecupero.org si potranno consultare e scaricare i seguenti documenti:

- testo del bando e moduli connessi;
- progetti architettonici e piano economico;
- modello dello statuto della futura cooperativa;
- funzionamento del cantiere.

Associazione Xenivia Marco Polo, 21-23 40131 – Bologna

Tel./Fax 051-6350774

e-mail: autorecupero@xeniabo.org

Bologna, lì 03/08/2012

Il Direttore del Settore Servizi per l'abitare

Davide Minguzzi

Allegati

A) Tabella alloggi e standard abitativi

B) Modello di Domanda di Partecipazione

C) Dichiarazione di Impegno e Responsabilità dell'Autorecuperatore.

BIBLIOGRAFIA

- Aiello L., 1982, *Autocostruzione oggi*, Editore Ente Fiere di Bologna, Bologna
- Autunno M., 2010, *Trezzo, autocostruzione, un sogno finito tra le erbacce*, articolo pubblicato in *Il Giorno*, 20/10/10.
- Autunno M., 2010a, *Trezzo, l'autocostruzione va in rovina: cantiere fermo da otto mesi*, pubblicato in *Il Giorno*, 2/03/10.
- Bagnato F., 2002, *Processi edilizi in autocostruzione assistita*, Liriti Editore, Reggio Calabria.
- Bertoni M., Cantini A. (2008), *Autocostruzione associata e assistita in Italia. Progettazione e progetto edilizio di un modello di Social Housing*, Dedalo librerie, Roma.
- Baj G., 2010, *Besana, case fai da te. Famiglie beffate da Aler: Siamo esasperati*, articolo pubblicato in *Il Giorno*, 15/03/2010.
- Bauman Z., 1999, *La società dell'incertezza*, il Mulino, Bologna.
- Bauman Z., 2000, *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano.
- Bauman Z., 2000, *Pensare sociologicamente*, Ipermedium, Napoli.
- Bauman Z., 2001, *Voglia di comunità*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- Belloni M. C., Davico L., Mela A., 2003, *Sociologia e progettazione del territorio*, Carocci, Roma.
- Bertoni M., Cantini A., 2008, *Autocostruzione associata e assistita in Italia. Progettazione e progetto edilizio di un modello di Social Housing*, Dedalo librerie, Roma.

- Cecchi L., 2007, *Welfare attivo e Social Housing. Un'esperienza concreta di autocostruzione. Il ruolo di ALER Milano nell'Attuazione del piano sperimentale per l'autocostruzione della Regione Lombardia*, ALER Milano, Federcasa
- Lietaert M., *Cohousing e condomini solidali: guida pratica alle nuove forme di vicinato e vita in comune*, Aem Terra Nuova, Firenze.
- Novi F., Raiteri R., 1994, *Criteri e principi per la costruzione facilitata e l'autocostruzione con l'impiego di processi costruttivi, di strumenti e di tecnologie innovative*, Consiglio nazionale delle ricerche, provetto finalizzato edilizia, Roma.
- Palvarini P., 2009, *La deprivazione abitativa a Milano tra vecchi e nuovi bisogni*, Paper per la I Conferenza Nazionale AIS Territorio – Milano, 15-16 gennaio.
- Paoletta A., Nava C., 2006, (a cura di) *Dall'autocostruzione all'autocostruzione assistita*, in Atti del seminario internazionale di studi ABITA, Falzea Editore, Reggio Calabria.
- Rivolta U. Casolo M.C., *Edilizia sociale in Europa*, Milano, Abitare Segesta, 2008
- Rottini A., 2008, *Cambio casa, cambio vita*, Terre di mezzo Editore, Milano.
- Sapio A., 2010, *Famiglie, reti famigliari e co-housing. Verso nuovi stili del vivere, del convivere e dell'abitare*, Editoriale Franco Angeli.
- Turner J.F.C., 1978, *Housing by people. L'abitare autogestito*, Jaka Book, Milano.

SITOGRAFIA

www.abitare.it
www.aclipuntofamiglia.it
www.aliseicoop.it
www.archinnova.it
www.architetturadelleconvivenze.org
www.architetturaecosostenibile.it
www.ariacoop.it
www.autocostruzione.info
www.autocostruzione.net
www.bancaditalia.it
http://blog.autocostruzione.info
www.callipolis.net
www.camina.it
www.cittadinisenzapadroni.splinder.com
www.cohousing.it
www.cohousingintoscana.it
www.comune.paciano.pg.it
www.comune.scandicci.fi.it
www.consorzioabn.it
[www.cresme.it,](http://www.cresme.it)
www.current.com

www.darcasa.org
www.ecosol.it
www.ediltecnico.it
www.federcasa.it
www.fondazione lacasa.org
www.genitronsviluppo.com
www.ismu.org
www.kenda.info
www.michelucci.it
www.presadiretta.rai.it
www.professionearchitetto.it
www.regionelombardia.it
www.regione.arezzo.it
www.regione.marche.it
www.scenari-immobiliari.it
www.sottoiltetto.org
www.spaziolegnolamellare.it
www.sunia.it
www.terradelfuoco.org
www.untettosullatesta.org

- Piazzini O.V., Zenoni M., *L'abitare sociale, Dai bisogni ai principi progettuali del co-housing, Una proposta applicativa per la città di Vimercate*, Tesi di laurea Specialistica, a.a. 2012-2013, Rel. E. Ginelli, Facoltà di architettura e società, Politecnico di Milano, Milano

- Valsesia M., *Autocostruzione associata e assistita in Italia: una politica abitativa innovativa rispondere alla domanda di casa e alle domande sulla casa*, Paper for the Espanet Conference "Innovare il welfare. Percorsi di trasformazione in Italia e in Europa" Milano, 29 Settembre – 1 Ottobre 2011 . Università degli Studi di Milano Bicocca – Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale.

- Drago G., *Cohousing: andata e Ritorno*; Tesi di Laurea in Sociologia dell'Ambiente e Del Territorio; Corso; a.a. 2011-2012, Rel. Pieretti G., Facoltà di scienze politiche, Corso di laurea in Sviluppo e Cooperazione Internazionale, Università di Bologna, Bologna

- Cazzola G. *Cohousing: Costruire una comunità*; Tesi di Laurea in Sociologia dell'Ambiente e Del Territorio; Corso; a.a. 2011-2012, Rel. Pieretti G., Facoltà di scienze politiche, Corso di laurea in Sviluppo e Cooperazione Internazionale, Università di Bologna, Bologna

- Zeni M., *Cohousing: Istruzioni per l'uso*; Tesi di Laurea in Sociologia dell'Ambiente e Del Territorio; Corso; a.a. 2011-2012, Rel. Pieretti G., Facoltà di scienze politiche, Corso di laurea in Sviluppo e Cooperazione Internazionale, Università di Bologna, Bologna
- Balconi R., Bernareggi G. *Dall' ERP all'Social Housing, Analisi delle esperienze estere e italiane*; Tesi di laurea triennale in Ingegneria Edile, a.a. 2009-2010, Rel. L. Sdino, Facoltà di ingegneria Edile-Architettura, Politecnico di Milano, Milano
- Polla G., *Metodologia di intervento sul patrimonio edilizio residenziale, Valutazione e sperimentazione su un edificio cooperativo a proprietà indivisa*, Tesi di laurea Magistrale in Progettazione Architettonica e Urbana, 2012-2013, Rel. E. Ginelli, Corr. Lucia Castiglioni, Facoltà di architettura e società, Politecnico di Milano, Milano
- Bernardi A., Bracchi G.M., *Valorizzare l' esistente: metodologia per una riqualificazione sostenibile del patrimonio abitativo sociale, Caso studio: il Robadello, Lodi*, Tesi di laurea Magistrale in Progettazione Tecnologica e ambientale, a.a. 2011-2012, Rel. E. Ginelli, Corr. Rajendra Adhikari, Michela Buzzetti, Facoltà di architettura e società, Politecnico di Milano, Milano
- Bon M., Castiglioni L., *La flessibilità tecno-tipologica nell' edilizia residenziale: progetto sperimentale per la trasmissione della cultura dell' abitare*, Tesi di laurea Specialistica, a.a. 2008-2009, Rel. E. Ginelli, Facoltà di architettura e società, Politecnico di Milano, Milano

-