

Promuovere l'attivazione e l'inclusione attraverso l'abitare. L'esperienza di un progetto di autocostruzione

Micol Bronzini

Le politiche per la casa rappresentano oggi un nodo cruciale per contrastare il disagio abitativo del cosiddetto «ceto medio impoverito» e per favorire processi di inclusione sociale. Tra i programmi innovativi sperimentati in questi ultimi anni, risultano particolarmente interessanti le iniziative di autocostruzione associata e assistita, sostenute da alcuni enti locali,

che prevedono l'impegno diretto dei beneficiari. Se adeguatamente sostenute e gestite possono essere uno strumento di empowerment e contribuire alla costruzione di capitale sociale comunitario. In quest'ottica, viene presentato un intervento di autocostruzione rivolto a cittadini italiani ed extracomunitari, realizzato nella regione Marche.

RPS

1. L'autocostruzione tra logiche di attivazione e relazioni di prossimità

Storicamente, in Italia, le politiche abitative si sono sviluppate in modo separato dalle politiche di assistenza sociale e da quelle del territorio, faticando a trovare, anche a livello locale, modalità di integrazione. Proprio il raccordo tra questi ambiti di *policy* rappresenta un fattore cruciale per promuovere nuove forme di abitare, in grado non solo di contrastare il disagio abitativo, ma anche di favorire processi di inclusione sociale e di sviluppare comunità sostenibili. Vi è, in tal senso, un forte interesse per le recenti iniziative di *housing sociale* (Baldini e Federici, 2008; Lodi Rizzini, 2013; Bronzini, 2014; Carriero e al., 2014; Mugnano, 2017) che enfatizzano tale necessaria integrazione. L'espressione è utilizzata per indicare un ventaglio di soluzioni molto eterogenee tra loro (Cecodhas, 2007; Cittalia-Anci, 2010). La qualificazione «sociale» si riferisce sia all'inclusività verso un *target* di soggetti più ampio di quello cui si è rivolta, tradizionalmente, l'edilizia residenziale pubblica, sia a una diversa modalità di concepire l'abitare, maggiormente rispondente alle esigenze e alle aspettative di una società complessa e in rapida trasformazione (Tosi, 1994; Gili, Ferrucci e Pece, 2017). Con *housing sociale* si intende, infatti, «un insieme di politiche

abitative di carattere sociale in cui gli aspetti immobiliari vengono studiati in funzione dei contenuti sociali offrendo una molteplicità di risposte per le diverse tipologie di bisogni» (Galdini, 2012, p. 4). In un'accezione ampia vi si possono ricomprendere tutte quelle misure che sostengono l'accesso a un'abitazione (sia in affitto che in proprietà) a prezzi sostenibili, così come una serie di servizi innovativi per l'abitare che favoriscono la partecipazione dei soggetti e delle comunità alla co-produzione del proprio ambiente di vita.

In tal senso, tra le varie esperienze di *housing sociale*, nel presente contributo si approfondirà il caso dell'autocostruzione in forma associata e assistita, in cui i futuri abitanti contribuiscono direttamente, con il proprio lavoro, alla costruzione (parziale o totale) delle loro abitazioni. Nello specifico, si parla di autocostruzione in forma «associata» o collettiva quando coinvolge un gruppo di soggetti (in genere riuniti in una cooperativa edilizia) e si definisce «assistita» se il processo è accompagnato da un ente gestore (in genere del Terzo settore), con il ruolo di *project manager*, ossia di coordinamento delle attività e di intermediazione dei rapporti istituzionali (Bertoni e Cantini, 2008). L'autocostruzione può intercettare diverse fasce di popolazione, a seconda che sia orientata alla locazione (generalmente con possibilità di riscatto) o alla proprietà. Quest'ultima soluzione è risultata, sinora, predominante nel caso italiano, coerentemente con il favore con cui, nel nostro paese, si è tradizionalmente guardato alla proprietà abitativa.

L'autocostruzione in forma associata e assistita rappresenta un buon esempio di *welfare mix* (Ascoli e Pasquinelli, 1993; Ascoli, 2003) nella misura in cui prevede la complementarità dell'intervento pubblico (come soggetto promotore e finanziatore, a diversi livelli), del Terzo settore e della società civile, nonché del privato *for profit* (imprese edilizie, fornitori, ecc.). Tali progetti combinano, infatti, elementi di redistribuzione, reciprocità e scambio di mercato (Polanyi, 1944). L'autocostruzione si ispira, inoltre, ai principi dell'*active welfare*. Come noto, con questo termine si definisce un nuovo modello di welfare che punta ad accrescere la libertà sostanziale dei cittadini e a valorizzare il loro ruolo attivo. Ciò «comporta anzitutto una concezione promozionale o abilitante dell'intervento pubblico, che è diretto ora a favorire una maggiore responsabilità e un maggior *empowerment* del cittadino» (Paci, 2005, p. 32). Abbandonato un approccio meramente assistenzialistico, nella fase attuale, le politiche sociali si stanno orientando verso una logica che non è più quella della protezione di un soggetto passivo rispetto a un evento limitante (la perdita del lavoro, la

mancanza di una casa, il venir meno della salute, ecc.), ma di affiancamento e di sostegno alle capacità residue, fornendo gli strumenti per renderle spendibili e/o convertibili. L'obiettivo non è soltanto garantire alcuni diritti, ma renderli effettivamente esigibili a partire da una maggiore capacitazione dei soggetti (Sen, 2000).

In più campi stanno, dunque, prendendo corpo nuove politiche di «attivazione» che tendono a rafforzare la capacità dei cittadini di accedere in modo autonomo alle risorse culturali, sociali, economiche e simboliche disponibili (*empowerment*). Sebbene il dibattito sull'*active welfare*¹ si sia concentrato maggiormente su quegli ambiti in cui vi è stata una più esplicita traduzione di tali principi a livello di *policies*, ossia quello delle politiche attive del lavoro (van Berkel e Hornemann Møller, 2002; Villa, 2007) e di assistenza sociale (Nothdurfter, 2017), tuttavia il riferimento all'attivazione è utile per leggere anche alcune esperienze di *housing sociale*, a partire, proprio, dal caso dell'autocostruzione.

Rispetto alle riflessioni avanzate da Newman e Tonkens (2011) sulle tre componenti dell'attivazione – scelta, responsabilità e partecipazione –, i progetti di autocostruzione enfatizzano la responsabilizzazione dei futuri abitanti e la loro partecipazione collettiva alla progettazione e costruzione degli ambienti di vita. Con ciò, le pratiche di autocostruzione mettono in discussione «il *mass housing* [che] riduce l'abitazione ad un articolo di consumo e l'abitante ad un consumatore» (Habraken, 1972, p. 11). Si pongono, quindi, in alternativa a quelle misure che declinano l'attivazione sotto il profilo della scelta e si rivolgono ai singoli cittadini-consumatori, ampliando le alternative (di mercato) entro cui questi possono esercitare autonomamente le proprie preferenze.

Il sostegno istituzionale alle esperienze di autocostruzione costituisce, inoltre, un esplicito riconoscimento dell'apporto delle reti familiari nell'agevolare l'accesso alla casa (Filandri, 2009); tale riconoscimento formale del ruolo rivestito dalla famiglia, soprattutto nei sistemi di welfare familistici come il nostro (Allen e al., 2004), è un altro tratto caratterizzante il nuovo modello di protezione sociale (Paci, 2005; Vicarelli, 2016).

Non da ultimo, il coinvolgimento diretto degli abitanti nella costruzione e, più in generale, nello sviluppo dei contesti abitativi risponde a un rinnovato bisogno di appartenenza al proprio ambiente di vita, in

¹ Sul tema si rimanda, tra gli altri, al numero monografico de «la Rivista delle Politiche Sociali», n. 1, 2005.

uno scenario di crescente individualizzazione e frammentazione sociale (Boelens e Visser, 2011). Come sostengono Bertoni e Cantini (2008, p. 48), nell'autocostruzione «la comunità è soggetto della costruzione e dell'esercizio di un welfare che punta, anzitutto, a riconoscere e valorizzare la preziosa attività di “prendersi cura”, di reciprocità, di solidarietà presente nella vita quotidiana, nel tessuto intimo della convivenza». Simili progetti sembrano valorizzare quegli elementi di comunanza tra gli individui che possono configurare una «uscita in avanti, in grado di salvaguardare la coesione sociale e generare nuovi e più avanzati equilibri tra libertà e sicurezza» (Paci, 2005, p. 61). È, dunque, entro questa cornice teorica che verrà presentato un recente progetto di autocostruzione associata e assistita realizzato nel nostro paese. Se ne approfondiranno, in particolar modo, i riflessi in termini di *empowerment* e le ricadute sociali. Prima di passare, però, a tale studio di caso è opportuno accennare a come l'esperienza italiana si collochi nel quadro internazionale.

2. Uno sguardo all'Europa e all'Italia

L'iniziativa spontanea di singoli nuclei familiari (generalmente «allargati») per il soddisfacimento dei propri bisogni abitativi, attraverso la produzione diretta di case, è un fenomeno che accompagna la storia abitativa dell'umanità sin dalle origini e almeno fino alla metà del secolo scorso. Tuttavia, per decenni, quella che è stata ribattezzata come la «First World's Hidden Housing Arm» (Duncan e Rowe, 1993) è stata sostanzialmente ignorata, tanto dalle politiche abitative quanto dagli studiosi. È solo negli ultimi anni che i governi di diversi paesi europei hanno cominciato a guardare con un certo interesse alle varie forme di autopromozione edilizia² (individuali e, soprattutto, collettive) (Clapham e al., 1993; Duncan e Rowe, 1993; Ruonavaara, 1999; Harris, 1999a). Al riguardo, una delle principali difficoltà nelle comparazioni internazionali deriva dal fatto che le statistiche generalmente non discriminano tra le diverse fattispecie ri-

² All'interno della più ampia fattispecie dell'autopromozione, a seconda del livello di coinvolgimento dei futuri abitanti, è possibile distinguere tra: autosviluppo, autocostruzione parziale, autocostruzione totale, autofinitura e automanutenzione. Si parla, invece, di autorecupero quando non si perviene alla costruzione di nuovi alloggi, ma alla ristrutturazione di edifici già esistenti.

comprese entro la categoria dell'autopromozione edilizia (*self-provided housing*); la stessa espressione autocostruzione (*self-build*) indica, a volte, cose diverse o, al contrario, più termini vengono impiegati per descrivere il medesimo fenomeno (Pecoriello, 2013). Per queste ragioni, a meno di approfondire in ottica comparata singoli casi di studio (Minora e Bronzini, 2014), sono possibili solo alcune considerazioni di ordine generale rispetto alla questione più ampia dell'autopromozione edilizia.

La Germania, ad esempio, ha un passato consolidato di autopromozione e autocostruzione individuale; sono, però, soprattutto le forme organizzate di autocostruzione collettiva degli anni cinquanta e sessanta (Spellerberg e Woll, 2014), originariamente basate sul mutuo supporto, ad aver preparato il terreno per i nuovi progetti di sviluppo a base comunitaria (*community-led development*) e per le esperienze, ancora di nicchia, di *group-build* (*Baugruppen*) come quella di Vauban (Hamiduddin e Gallent, 2016). L'Olanda, nei primi anni 2000, ha deciso di sostenere l'autopromozione e l'autocostruzione (Boelens e Visser, 2011) come testimonia il caso ampiamente studiato di Almere, il più grande progetto europeo di autopromozione a basso costo e su larga scala.

In Inghilterra, dove vi era già una storia importante di autocostruzione collettiva (Minora e Bronzini, 2014), è dal 2010 che si è registrata una vera e propria svolta nelle politiche abitative e del territorio a sostegno dell'autopromozione edilizia come risposta diffusa alla crisi abitativa. Uno degli obiettivi espliciti della *Housing Strategy for England*, varata nel 2011, è quello di raddoppiare in un decennio l'ammontare di case autoprodotte (Lloyd, Peel e Janssen-Jansen, 2015). Le possibilità previste non si limitano, però, all'autocostruzione, tanto che la nuova espressione utilizzata è quella di *custom-build housing*, a sottolineare come prevalga più l'aspetto della personalizzazione, che non il coinvolgimento diretto degli abitanti nella realizzazione delle abitazioni (Nasba, 2013; Wallace e al., 2013)³.

³ Allo stesso tempo l'autorecupero (*self-help housing*) ha avuto notevole impulso in Inghilterra come possibilità per risolvere il fabbisogno abitativo temporaneo di categorie svantaggiate (persone senza casa, disoccupati e altri soggetti fragili), attraverso la riqualificazione di edifici privati inutilizzati, secondo modalità regolarizzate e regolamentate con l'accordo della proprietà (Mullins, 2017). Come chiarito dalla Building & Social Housing Foundation: «l'auto-recupero fornisce un esempio concreto di molte delle priorità politiche della coalizione al governo come la rigene-

In Italia, dopo la stagione pionieristica e spontaneistica degli anni ottanta (Bertoni e Cantini, 2008; Marcetti e al., 2011), è tra la fine degli anni novanta e i primi anni duemila che diverse amministrazioni locali⁴, alle prese con la ri-emergenza della questione abitativa, hanno mostrato un rinnovato interesse per le iniziative di autocostruzione, in forma associata e assistita, portate avanti da organizzazioni del Terzo settore. Si è aperta, dunque, una seconda fase contrassegnata da un maggior coinvolgimento degli attori istituzionali, che si sono fatti diretti promotori di queste esperienze in quanto possibile strumento di politica abitativa. In mancanza di una programmazione nazionale, il quadro degli interventi risulta piuttosto eterogeneo, sebbene i più recenti si conformino a un modello che prevede una qualche forma di sostegno pubblico sia per gli enti gestori che per le cooperative di autocostruttori (accesso ai finanziamenti a condizioni favorevoli, reperimento di aree per l'edilizia convenzionata, agevolazioni fiscali e tributarie, ecc.).

Ripercorrendo la lunga storia dell'autopromozione e dell'autocostruzione nei paesi sviluppati, Harris (1999a) chiarisce come tali pratiche risultino «camaleontiche», in quanto, di volta in volta, promosse (o contrastate) da governi di ogni orientamento. Sono, infatti, le specifiche condizioni politiche, culturali e socio-economiche locali a dar forma ai progetti di autopromozione e/o autocostruzione secondo modalità fortemente dipendenti dal contesto (Clapham e al., 1993; Harris, 1999a, 1999b; Barlow e al., 2001). Pertanto, si rende utile approfondire singoli casi di studio (Yin, 1984) ed è in questa direzione che si propone la presente analisi di una specifica esperienza italiana che, seppure non particolarmente rilevante sotto il profilo della scala dell'intervento, costituisce un interessante «laboratorio» di analisi sociale.

razione dal basso, la costruzione di una Grande Società, un approccio localista all'abitare, attraverso il supporto all'impresa sociale e lo sviluppo di opportunità formative per i disoccupati» (Bshf, 2011, p. 24, *nostra traduzione*).

⁴ Le prime regioni a sperimentare iniziative in tal senso, con varie modalità e con alterne vicende (Bertoni e Cantini, 2008), sono state l'Umbria, l'Emilia-Romagna, la Lombardia e, successivamente, le Marche, la Toscana, il Veneto, la Campania e la Puglia.

3. Il progetto di autocostruzione «Le mani, per vivere insieme»

Il progetto «Le mani, per vivere insieme» rappresenta la prima esperienza di autocostruzione in forma associata e assistita della Regione Marche⁵ ed è stato espressamente rivolto sia a cittadini italiani che extracomunitari (cui sono state riservate dieci unità abitative delle venti complessive). Si è vista, infatti, nell'autocostruzione, non solo una misura per favorire l'accesso alla proprietà della casa a quella cosiddetta «fascia grigia» della popolazione che non riesce ad acquistare sul mercato, ma anche un modo per promuovere l'integrazione sociale attraverso l'abitare. L'idea di fondo che ha animato il progetto è sintetizzata nelle parole di uno dei responsabili: «se le persone lavorano insieme, fianco a fianco, per un anno e mezzo nella costruzione della loro casa, ciò dovrebbe portare – questa è la sfida e la scommessa – a una conoscenza reciproca, e quindi a minore diffidenza, nonché ad allentare le tensioni» (intervista referente ente gestore). Tale iniziativa costituisce, dunque, un caso di studio interessante anche come esempio di convergenza tra politiche abitative e politiche per l'inclusione. Con riferimento ai diversi tipi di autocostruzione (Bertoni e Cantini, 2008), il progetto è indiretto, perché sollecitato da un bando pubblico, con una modalità produttiva mista (in quanto tutti gli autocostruttori hanno lavorato contemporaneamente a tutte le abitazioni) e con l'ausilio di un'impresa edile che si è occupata di alcune fasi del processo costruttivo (autocostruzione parziale). Gli autocostruttori hanno partecipato a molteplici incontri, iniziali e *in itinere*, volti a definire i vari aspetti tecnici e amministrativi del progetto e hanno prestato, ciascuno, 900 ore di lavoro in cantiere, potendo individuare nel proprio nucleo familiare un coadiuvante con cui dividere tale monte ore (i ri-

⁵ Il progetto ha avuto avvio nel 2008 quando la Provincia di Ancona, in risposta a un bando del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche sociali (emanato nell'ambito dei fondi per l'inclusione sociale dei migranti), ha ottenuto il finanziamento per un intervento di autocostruzione associata e assistita, rivolto a cittadini italiani ed extracomunitari. La cooperativa di autocostruttori è stata costituita nel luglio 2010, il cantiere è stato avviato ad agosto 2011 e le case sono state assegnate a novembre 2012. L'intervento ha coinvolto una pluralità di soggetti: la Provincia di Ancona, il Comune di Senigallia (dove è stato realizzato), l'ente gestore (Associazione temporanea di impresa tra il Consorzio Abn di Perugia e il Consorzio Solidarietà di Senigallia), Banca etica che ha erogato i mutui agli autocostruttori, la neo-costituita Cooperativa di autocostruttori e un'impresa edile.

spettivi partner, padri, suoceri e fratelli). La provenienza geografica degli autocostruttori è varia (italiani, polacchi, albanesi, iraniani, cinesi, algerini e ucraini), mentre la composizione sociale è espressione di quell'area «grigia» del cosiddetto «ceto medio impoverito» (Lodi Rizzini, 2013): operai, artigiani, operatori socio-sanitari, commercianti, ma anche impiegati, infermieri, membri delle forze dell'ordine.

Per analizzare le ricadute del progetto è stata condotta un'indagine qualitativa, nell'ambito della quale sono state realizzate interviste in profondità con tutti gli attori coinvolti – le venti famiglie di autocostruttori, i referenti delle amministrazioni locali e dell'ente gestore – e osservazione partecipante agli incontri della cooperativa⁶. A seguire ci soffermeremo su quanto emerso, con particolare riferimento alla dimensione relazionale e al tema dell'*empowerment*.

L'autocostruzione in forma associata, com'è stato detto, s'ispira a una visione marcatamente relazionale dell'abitare. Nel caso in esame, proprio al fine di rafforzare la natura cooperativa del progetto e il senso di appartenenza al nuovo complesso abitativo nel suo insieme, ciascun autocostruttore è stato coinvolto nella realizzazione di tutte le abitazioni, con assegnazione casuale finale (fatta salva la scelta preventiva della categoria dimensionale). Gli aspetti relazionali sono stati curati, inoltre, dall'ente gestore in occasione dei numerosi momenti di socializzazione dallo stesso organizzati. Tuttavia, dalle parole degli intervistati, emerge come sia stata soprattutto la condivisione del lavoro in cantiere ad aver rinsaldato lo «spirito di gruppo»:

⁶ Chi scrive ha curato tale indagine, commissionata dalla Provincia di Ancona al Centro di ricerca e servizio sull'integrazione socio-sanitaria (Criss) dell'Università politecnica delle Marche. Due ricercatrici, una sociologa e una psicologa, hanno partecipato costantemente agli incontri degli autocostruttori (assembleari o occasioni di ritrovo conviviale) e agli eventi collettivi più significativi per il cantiere di autocostruzione. Per questioni assicurative e di sicurezza non è stato possibile, invece, osservare direttamente il lavoro in cantiere, se non durante un'unica visita allo stesso (cfr. anche Bronzini, 2014). Sono state realizzate, inoltre, interviste in profondità con le venti famiglie di autocostruttori, subito prima dell'avvio del cantiere e sei mesi dopo la consegna delle abitazioni, i referenti dell'ente gestore (i due responsabili del progetto per il Consorzio Solidarietà e per il Consorzio Abn, l'architetto progettista e tre mediatori dell'équipe di mediazione sociale), il funzionario di Banca etica che ha valutato la bancabilità, i due responsabili dell'Ufficio Servizi sociali e dell'Ufficio Sviluppo urbanistico sostenibile del Comune di Senigallia, l'allora assessore della Provincia di Ancona al *Social Housing* che ha promosso il progetto e la funzionaria che lo ha seguito.

Nella vita di cantiere ti senti di far parte di un gruppo, per qualsiasi cosa c'era la volontà di supportarsi l'un l'altro, il discorso di sentirsi gruppo è cresciuto giorno per giorno, a qualche cena ti senti proprio già come quartiere, come gruppo, come gruppo di autocostruzione (*Elsa*⁷, *autocostruttrice cinquantenne*).

Creare qualcosa fisicamente dal nulla ti dà un senso, averlo fatto assieme ti aggrega molto (*Giorgio*, *autocostruttore trentacinquenne*).

Come afferma Pecoriello (2011, p. 26) «molte persone sentono il bisogno di ritrovare la capacità autonoma di produrre habitat [...] sperimentando quel senso di comunità, di cooperazione e di solidarietà che solo il cantiere può dare, come luogo di costruzione non solo di ambienti fisici ma di relazioni sociali».

Altro aspetto significativo, emerso chiaramente dalle interviste, è il legame peculiare che si viene a creare tra lo spazio abitativo privato e l'ambiente circostante, per cui l'intero complesso ha assunto, per certi versi, la natura di bene collettivo, come spiegato da un'autocostruttrice:

A me piace tanto dire che questa è casa mia non solo perché la pago, tutta la palazzina sento mia perché l'ho tirata su io (*Veronica*, *autocostruttrice trentenne*).

I racconti raccolti al termine del progetto evidenziano, inoltre, la diffusa presenza di pratiche all'insegna di elementi di socievolezza (Simmel, 1984), convivialità (Illich e al., 1980) e reciprocità (Polanyi, 1944), come testimonia, tra gli altri, lo stralcio che segue:

Ti scambi i lavori che puoi fare, siamo arrivati al baratto, non per ragioni economiche ma perché ti viene normale, come ti viene normale andare a chiedere se per favore te lo fa [un favore *n.d.a.*]. [...] Se vai a vedere quella dovrebbe essere la dimensione del vivere insieme e del vivere bene; è cambiato un po' tutto [...] ma sembra di essere tornati negli anni cinquanta e sessanta che c'era più [condivisione *n.d.a.*]... se devo fare una cosa urgente ti lascio il bambino: qui lo puoi fare perché ti conosco da prima (*Elsa*, *autocostruttrice cinquantenne*).

Questa disponibilità alla collaborazione reciproca potrebbe essere il risultato di una certa «effervescenza collettiva», dovuta alla conclusione di lunghi mesi di lavoro, con il superamento delle paure e dei dubbi emersi durante il processo costruttivo. Pertanto, sebbene tali ricadute

⁷ Negli stralci di interviste riportati si è preferito usare nomi di fantasia.

positive appaiano incoraggianti rispetto ad altre esperienze fallimentari, andrebbero monitorate nel tempo per poter valutare i riflessi a medio-lungo termine di tale esperienza.

Un elemento centrale connesso a processi partecipativi di questo tipo è l'*empowerment* dei destinatari (Starkey, 2003), un obiettivo, come si è visto, frequentemente richiamato nell'ambito delle nuove logiche dell'*active welfare*. L'*empowerment* si riferisce alla valorizzazione e al potenziamento della capacità dei soggetti, individui o gruppi, di prendere parte ai processi decisionali che li riguardano e di trasformare le decisioni in azioni concrete, in vista dei risultati desiderati. Valutare le ricadute del progetto sotto il profilo dell'*empowerment* significa, dunque, considerare se (e come) negli autocostruttori si sia modificata la consapevolezza delle proprie capacità e possibilità, come individui, come gruppo e, soprattutto, come cittadini.

Le interviste in profondità e, soprattutto, l'osservazione partecipante agli incontri hanno permesso di valutare una serie di fattori che si possono considerare *proxy* dell'*empowerment* come l'autoefficacia, la fiducia nelle proprie capacità e il grado di effettivo coinvolgimento nel progetto. Le ricadute più evidenti, richiamate nella pressoché totalità delle interviste, si riferiscono al senso di autorealizzazione e all'autostima collettiva, che derivano dall'aver costruito con le proprie mani la casa in cui si andrà ad abitare (Parvin e al., 2011):

La soddisfazione più grossa è averlo tirato su, non da solo (Mauro, autocostruttore trentacinquenne).

E poi quando avremo dei figli sarà bello poter dir loro che l'abbiamo costruita noi, è una bella soddisfazione, un motivo di orgoglio. Anche questo ci fa escludere l'idea di rivenderla, il fatto che uno ci ha messo tempo e fatica ha un valore grande (Luca, autocostruttore ventenne).

Paba (2003, p. 45) sostiene, in proposito, che «si esce da un'esperienza di partecipazione diversi da come vi si è entrati», e ciò trova conferma nelle parole di una giovane autocostruttrice:

Ti dà modo di conoscere gente, di confrontarti, di cambiare, di crescere, confrontarti con gli altri ti fa crescere, non è solo il fatto di avere un tetto sopra la testa... (Romina, autocostruttrice trentenne).

In proposito, va detto che la letteratura sull'*empowerment* tende a soffermarsi principalmente sui processi decisionali, trascurando la rilevanza della componente più fisica della partecipazione, ossia il diretto

coinvolgimento nelle azioni di trasformazione e di manipolazione degli ambienti di vita. La consapevolezza di possedere tale competenza pratica contribuisce, infatti, al pari di quella «intellettiva», a generare un senso di controllo sugli eventi. Come ricordano Bertoni e Cantini (2008, p. 99), «Walter Segal, uno dei padri dell'autocostruzione, osservò infatti che, mentre nell'autocostruttore cresceva la sicurezza di movimento con gli attrezzi e nella costruzione, cresceva anche la sua sicurezza nei confronti della vita». Da questo punto di vista, la partecipazione al progetto sembra aver contribuito ad accrescere la convinzione di poter influire positivamente sul proprio futuro:

Il fatto di poter dire se ci provo, se ti ci impegni, se ci credi le puoi ottenere [le cose]; sei abituato a vederle distanti... nel poter ottenere i tuoi diritti: se vuoi, puoi! La soddisfazione più bella è quella... sarebbe anche da ricordare anche a noi... [...] è proprio un orgoglio, e poter dire «potete farlo tutti» (*Giorgio, autocostruttore trentacinquenne*).

Nello stralcio riportato riecheggia l'idea, propria dell'*active welfare*, del cittadino «come un soggetto attivo, in grado di poter effettivamente agire i diritti che gli sono riconosciuti e realizzare le proprie potenzialità» (Paci, 2005, p. 14). Le parole dell'autocostruttore rimandano, inoltre, alle considerazioni di Paba (2003, p. 46) sulla natura del processo partecipativo quale gioco a somma positiva, che «sconfigge il calcolo opportunistico individuale (e perdente), contrasta la tendenza, che pure esiste, a rifugiarsi in strategie difensive, basate sulla mancanza di interazione positiva con gli altri e di fiducia reciproca».

Tuttavia, va detto che il forte coinvolgimento richiesto presenta, come contropartita, un costo personale molto alto. Autocostruire è, infatti, un'esperienza totalizzante, che consuma numerose energie mentali, oltre che fisiche, implicando elevati livelli di stress (Duncan e Rowe, 1993). Anche nel caso in esame, soprattutto coloro che si sono trovati a rivestire ruoli chiave nella cooperativa hanno ammesso un certo esaurimento emotivo alla fine del percorso. Questo anche perché, in alcuni passaggi critici, non sono mancate conflittualità accese (fomentate dai timori di alcuni partecipanti per gli esiti del progetto) sia all'interno della cooperativa che tra questa e l'ente gestore.

Ciò chiama in causa la governance di simili processi e, in particolare, il modo con cui viene gestito il *trade-off* tra la necessaria partecipazione dei futuri abitanti ai processi decisionali che li riguardano e l'esigenza di evitare eccessive incertezze, che possano far dilatare tempi e costi,

RPS

Micol Bronzini

oltre a generare frustrazioni e conflittualità. Si tratta, cioè, di definire quale sia il grado di partecipazione più funzionale rispetto alle finalità e alla «filosofia» del progetto, in cerca di un «equilibrio pragmatico» tra efficienza e democrazia (van Bortel e Mullins, 2009). Nel caso specifico, a mano a mano che il progetto prendeva forma, e con esso alcuni elementi di rischio connessi alla riuscita dello stesso, gli autocostruttori hanno acquisito maggiore consapevolezza del proprio ruolo e delle proprie responsabilità, chiedendo, pertanto, di poter presidiare alcuni passaggi chiave. È soprattutto in questa fase, però, che alcuni hanno lamentato un «deficit» di partecipazione:

A noi c'hanno [riferendosi all'ente gestore e alle istituzioni, *n.d.a.*] quasi sempre trattato come soggetti terzi, io non posso non sapere cosa fai tu per conto mio, non esiste, io ti do un mandato ma tu mi devi... rendere conto, rendermi partecipe (*Roberto, autocostruttore cinquantenne*).

Anche quegli interventi che s'ispirano espressamente a una concezione del cittadino come partner attivo (responsabile e partecipe) nella co-produzione di beni e servizi non sono del tutto esenti, dunque, dal rischio di derive di tipo paternalistico, in cui la responsabilizzazione non si accompagna a una pari partecipazione.

4. Conclusioni provvisorie

L'attivazione diretta dei cittadini per la co-produzione di beni fondamentali, come la casa e la salute (Bronzini, 2016), è vista con diffidenza da quanti la considerano una riprova del ritiro dello Stato dalla tutela di interessi collettivi. Al contrario, è accolta positivamente da coloro che vi ravvisano inedite possibilità di autodeterminazione dei soggetti e delle comunità, con possibili spazi di innovazione e di ibridazione dal basso (Pecoriello, 2011). Anche il sostegno istituzionale ai progetti di autocostruzione si presta, in quest'ottica, a letture ambivalenti: come ulteriore segnale di ripiegamento del welfare e di delega ai singoli della risposta ai propri bisogni abitativi, o come espressione delle capacità di auto-organizzazione delle comunità locali e di un'azione integrata tra Stato, mercato e società civile.

Nella letteratura sul tema si trovano riproposte queste posizioni contrastanti. I sostenitori ne enfatizzano i vantaggi di natura economica e sociale (Bertoni e Cantini, 2008; Marcetti e al., 2011): sul fronte eco-

nomico, si riscontra, *in primis*, un abbattimento dei costi dovuto all'assenza di profitti per il committente e all'impiego gratuito di manodopera non specializzata⁸. Non va, inoltre, trascurata la possibilità di apprendere in cantiere competenze spendibili per la successiva manutenzione delle abitazioni, oltre che, eventualmente, nel mercato del lavoro. Sul fronte delle ricadute sociali, si sottolineano la capacità (ri)generativa del tessuto relazionale e lo sviluppo del senso di appartenenza (*topophilia*) che incentiva una propensione di «cura» nei confronti dell'abitato, fino a vere e proprie forme di welfare di prossimità. Come per altri tipi di abitare cooperativo, ci si aspetta che l'autocostruzione collettiva coinvolga «gli abitanti in una forma di imprenditorialità sociale, di impegno civico e di pratica democratica, che costituiscono aspetti centrali per la sostenibilità dello sviluppo urbano» (Lang e Roessl, 2013, p. 8, *nostra traduzione*). Non mancano, però, come si diceva, le posizioni fortemente critiche. Tra i rilievi mossi all'autocostruzione il principale argomento richiamato è il fatto di addossare ai futuri abitanti i costi del fallimento del mercato, sia direttamente (laddove si evidenziano le spese per il coordinamento tecnico), sia indirettamente, sotto forma di *unpaid work* (Berner e Phillips, 2005; Pecorello, 2013). Se ne contesta, inoltre, la natura «poco sociale», poiché incapace di intercettare il disagio abitativo più acuto.

Indubbiamente, come si diceva in precedenza, l'autocostruzione ben incarna le tensioni tra le tre componenti insite nei discorsi sull'attivazione (Newman e Tonkens, 2011): scelta, responsabilità e partecipazione. Ciò che sembra fare la differenza è se tali progetti si iscrivono entro una logica neo-liberista consumerista o, al contrario, in un quadro di responsabilizzazione e partecipazione dei cittadini alla costruzione dei propri contesti abitativi. Questo sembra dipendere più dal progetto politico che accompagna l'intervento che non dal modello in sé. Gli autocostruttori tenderanno a comportarsi, infatti, come consumatori sul libero mercato quando l'autocostruzione è concepita unicamente come un modo per accedere alla proprietà abitativa. È questo il caso, ad esempio, dell'attuale campagna in favore del *custom-build housing* promossa dal governo inglese (Lloyd, Peel e Janssen-Jansen, 2015). Anche nel caso italiano, si è registrato un cambiamento importante con il passaggio dalle esperienze di autocostruzione collettiva degli anni settanta-ottanta alle forme attuali. Le prime rispondevano a una forte domanda di partecipa-

⁸ Va, però, segnalato come il finanziamento pubblico sia in genere necessario per coprire gli oneri di coordinamento connessi alla presenza dell'ente gestore.

zione dal basso: erano espressione, cioè, di comunità *activist* (Newman e Tonkens, 2011). Nelle iniziative attuali si è in presenza, piuttosto, di *activated communities* (*ibidem*), dove le dimensioni della responsabilità, della scelta e della partecipazione coesistono.

Tuttavia, almeno con riferimento all'esperienza indagata, l'attivazione e la responsabilizzazione dei cittadini non si risolvono necessariamente in un «gioco a somma zero», ma sono condivise con le amministrazioni locali che, a loro volta, si attivano assumendo un ruolo addizionale nel favorire la capacitazione dei soggetti. In tal senso, il nuovo ruolo «abilitante» delle istituzioni non comporta un arretramento delle stesse, anzi, come sottolinea Tosi (1994, p. 127), «contrariamente a quanto assumono le sue interpretazioni spontaneistiche e liberistiche, il self-help non sostituisce le politiche abitative, né può essere inteso come diminuzione dell'impegno del governo: *enabling* significa piuttosto una redistribuzione delle componenti della produzione di case, un ruolo che per lo Stato può essere più costoso».

A parità di impegno finanziario, per un'amministrazione locale è, infatti, ben più gravoso promuovere, e soprattutto accompagnare, interventi di questo tipo, piuttosto che finanziare misure dal lato della domanda (si pensi ai *vouchers* prima casa). Tuttavia, mentre queste ultime producono una «collezione di individui» (de Leonardis, 2011), consumatori «isolati» liberi di scegliere nel mercato, i processi di autocostruzione in forma collettiva possono favorire, come si è visto, un abitare cooperativo e inclusivo. Pertanto, pur con la consapevolezza di alcune difficoltà intrinseche, va sottolineato che tali iniziative, se adeguatamente gestite, sembrano in grado di innescare alcuni processi virtuosi, sostenendo l'*empowerment* delle persone e dei territori. È altrettanto chiaro, però, che non possono supplire all'offerta diretta di alloggi per categorie particolarmente svantaggiate⁹ né ad altre misure di contrasto al disagio abitativo. Possono costituire, però, un'ulteriore risposta alla domanda di abitazioni, e di un nuovo modo di abitare, espressa da quella fascia «intermedia» composta, soprattutto, da giovani e giovani-adulti, italiani e non.

⁹ In realtà, a livello internazionale ci sono esperienze di autocostruzione e, soprattutto, autorecupero rivolte a fasce di popolazione più deboli ed emarginate (Barlow e al., 2001; Mullins e al., 2011; Marcetti e al., 2011); nel caso italiano, ad esempio, alcune iniziative di autocostruzione hanno coinvolto la popolazione Sinti.

Riferimenti bibliografici

- Allen J., Barlow J., Leal J., Maloutas T. e Padovani L., 2004, *Housing and Welfare in Southern Europe*, Blackwell, Oxford.
- Ascoli U. (a cura di), 2003, *Il welfare mix in Europa*, Carocci, Roma.
- Ascoli U. e Pasquinelli S., 1993, *Il welfare mix. Stato sociale e terzo settore*, Franco Angeli, Milano.
- Baldini M. e Federici M., 2008, *Il Social Housing in Europa*, CAPPapern, n. 49.
- Barlow J., Jackson R. e Meikle J., 2001, *Homes to DIY for. The UK's Self-Build Housing Market in the Twenty-First Century*, Joseph Rowntree Foundation, York.
- Berner E. e Phillips B., 2005, *Left to Their Own Devices? Community Self-Help between Alternative Development and Neo-Liberalism*, «Community Development Journal», vol. 40, n. 1, pp. 17-29.
- Bertoni M. e Cantini A., 2008, *Autocostruzione associata ed assistita in Italia*, Dedalo, Roma.
- Boelens L. e Visser A.J., 2011, *Possible Futures of Self-Construction: Post-Structural Reflections on Ten Years Experiments with (C)PC*, in Qu L. e Hasselaar E. (a cura di), *Making Room for People. Choice, Voice and Liveability in Residential Places*, Techne Press, Amsterdam.
- Bronzini M., 2014, *Nuove forme dell'abitare. L'housing sociale in Italia*, Carocci, Roma.
- Bronzini M., 2016, *Relazioni di cura e modelli di attivazione*, in Vicarelli G. (a cura di), *Oltre il coinvolgimento. L'attivazione del cittadino nelle nuove configurazioni di benessere*, il Mulino, Bologna.
- Bshf - Building and Social Housing Foundation, 2011, *Supporting Self-Help Housing. Enabling Community Organisations to Access the Empty Homes Programme*, Bshf, Leicestershire.
- Carriero A., Antellini Russo F., Screpanti S. e Alterio D. (a cura di), 2014, *Social Housing – Il mercato immobiliare in Italia. focus sull'edilizia sociale*, Cassa depositi e prestiti, Roma.
- Cecodhas, 2007, *Housing Europe 2007. Review of Social, Co-operative and Public Housing in the 27 EU Member States*, Cecodhas Housing Europe's Observatory, Bruxelles.
- Cittalia - Fondazione Anci ricerche, 2010, *I Comuni e la Questione Abitativa. Le Nuove Domande Sociali gli Attori e gli Strumenti Operativi*, Anci, Roma.
- Clapham D., Kintrea K. e McAdam G., 1993, *Individual Self-Provision and the Scottish Housing System*, «Urban Studies», vol. 30, n. 8, pp. 1355-1369.
- de Leonardis O., 2011, *Dividing or Combining Citizens. The Politics of Active Citizenship in Italy*, in Newman J. e Tonkens E. (a cura di), *Participation, Responsibility and Choice*, Amsterdam University Press, Amsterdam.
- Duncan S. e Rowe A., 1993, *Self-Provided Housing: the First World's Hidden Housing Arm*, «Urban Studies», vol. 30, n. 8, pp. 1331-1354.
- Filandri M., 2009, *Carriere abitative e origine sociale*, in Brandolini A., Saraceno

- C. e Schizzerotto A. (a cura di), *Dimensioni della disegualianza in Italia: povertà, abitazione, salute*, il Mulino, Bologna.
- Galdini R., 2012, *L'abitare difficile*, Liguori Editori, Napoli.
- Gili G., Ferrucci F. e Pece E. (a cura di), 2017, *Il sociale nel social housing*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Habraken N.J., 1972, *Supports: An Alternative to Mass Housing*, Praeger - The Architectural Press, Londra e New York.
- Hamiduddin I. e Gallent N., 2016, *Self-Build Communities: The Rationale and Experiences of Group-Build (Baugruppen) Housing Development in Germany*, «Housing Studies», vol. 31, n. 4, pp. 365-383.
- Harris R., 1999a, *Aided Self-Help Housing, a Case of Amnesia: Editor's Introduction*, «Habitat International», vol. 22, n. 2, pp. 165-189.
- Harris R., 1999b, *Slipping through the Cracks: The Origins of Aided Self-Help Housing, 1918-1953*, «Housing Studies», vol. 14, n. 3, pp. 281-309.
- Illich I., Turner J.F.C., De Carlo G. e La Cecla F., 1980, *Autocostruzione e tecnologie conviviali per un uso delle tecnologie alternative nel costruire-abitare*, Clueb, Bologna.
- Lang R. e Roessl D., 2013, *The Governance of Co-operative Housing: Current Challenges and Future Perspectives*, «The International Journal of Co-operative Management», vol. 6, n. 2, pp. 8-12.
- Lloyd M.G., Peel D. e Janssen-Jansen L.B., 2015, *Self-build in the UK and Netherlands: Mainstreaming Self-Development to Address Housing Shortages?*, «Urban, Planning and Transport Research», vol. 3, n. 1, pp. 19-31.
- Lodi Rizzini C., 2013, *Il Social Housing e i nuovi bisogni abitativi*, in Maino F. e Ferrera M. (a cura di), *Primo rapporto sul secondo welfare in Italia 2013*, Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi, Torino.
- Marcetti C., Paba G., Pecoriello A.L. e Solimano N., 2011, *Housing Frontline. Inclusion sociale e processi di autocostruzione e autorecupero*, Firenze University Press, Firenze.
- Minora F. e Bronzini M., 2014, *L'autocostruzione assistita: due casi a confronto*, «Territorio», n. 71, pp. 156-162.
- Mugnano S., 2017, *Non solo housing. Qualità dell'abitare in Italia nel nuovo millennio*, Franco Angeli, Milano.
- Mullins D., 2017, *Achieving Policy Recognition for Community-Based Housing Solutions: The Case of Self-Help Housing in England*, «International Journal of Housing Policy», vol. 18, n. 1, pp. 143-155, Doi: 10.1080/19491247.2017.1384692.
- Mullins D., Jones P.A. e Teasdale S., 2011, *Self-Help Housing. Towards a Greater Role; Case Study Findings Summary*, Third Sector Research Centre, Birmingham.
- National Self Build Association (Nasba), 2013, *A Second Progress Report to Government on the Implementation of the Action Plan to Promote the Growth of Self-Build Housing*, Londra.
- Newman J. e Tonkens E. (a cura di), 2011, *Participation, Responsibility and Choice*, Amsterdam University Press, Amsterdam.

- Nothdurfter U., 2017, *Politiche di attivazione e ruolo delle professioni sociali in Italia*, «la Rivista delle Politiche Sociali», n. 1, pp. 93-107.
- Paba G., 2003, *Movimenti urbani. Pratiche di costruzione sociale della città*, Franco Angeli, Milano.
- Paci M., 2005, *Nuovi lavori, nuovo welfare. Sicurezza e libertà nella società attiva*, il Mulino, Bologna.
- Parvin A., Saxby D., Cerulli C. e Schneider T., 2011, *A Right to Build: The Next Mass-Housebuilding Industry*, University of Sheffield School of Architecture, Sheffield.
- Pecoriello A.L., 2011, *Uno sguardo sulle pratiche internazionali di autocostruzione abitativa*, in Marcetti C., Paba G., Pecoriello A.L. e Solimano N. (a cura di), 2011, *Housing Frontline. Inclusione sociale e processi di autocostruzione e auto-recupero*, University Press, Firenze.
- Pecoriello A.L., 2013, *Housing Front Line: The Self-Production of Habitat*, «Planum. The Journal of Urbanism», vol. 27, n. 2, pp. 61-68.
- Polanyi K., 1944, *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time*, Beacon Press, Boston.
- Ruonavaara H., 1999, *The State and Self-Help Housing in Urban Finland, 1920 to 1950*, «Housing Studies», vol. 14, n. 3, pp. 329-339.
- Sen A., 2000, *Lo sviluppo è libertà. Perché non c'è crescita senza democrazia*, Mondadori, Milano.
- Simmel G., 1984, *Die Geselligkeit. Beispiel der Reinen oder Formalen Soziologie*, in *Grundfragen der Soziologie*, de Gruyter, Berlino.
- Spellerberg A. e Woll T., 2014, *Dwelling and Generational Change in Owner Communities*, «Town and Planning Review», vol. 85, n. 3, pp. 341-361.
- Starkey F., 2003, *The «Empowerment Debate»: Consumerist, Professional and Liberational Perspectives in Health and Social Care*, «Social Policy & Society», vol. 2, n. 4, pp. 273-284.
- Tosi A., 1994, *Abitanti. Le nuove strategie dell'azione abitativa*, il Mulino, Bologna.
- van Berkel R. e Hornemann Møller I. (a cura di), 2002, *Active Social Policies in the EU. Inclusion through Participation?*, The Policy Press, Bristol.
- van Bortel G. e Mullins D., 2009, *Critical Perspectives on Network Governance in Urban Regeneration, Community Involvement and Integration*, «Journal of Housing and the Built Environment», vol. 24, n. 2, pp. 203-219.
- Vicarelli G. (a cura di), 2016, *Oltre il coinvolgimento. L'attivazione del cittadino nelle nuove configurazioni di benessere*, il Mulino, Bologna.
- Villa M., 2007, *Dalla protezione all'attivazione. Le politiche contro l'esclusione tra frammentazione istituzionale e nuovi bisogni*, Franco Angeli, Milano.
- Wallace A., Ford J. e Quilgars D., 2013, *Build-it-Yourself? Understanding the Changing Landscape of the UK Self-Build Market*, University of York, York.
- Yin R.K., 1984, *Case Study Research: Design and Methods*, Sage, Beverly Hills.

