

**Esito dell'inchiesta campionaria e delle
interviste a testimoni privilegiati sulla
percezione delle condizioni di vita, del
rumore e della qualità dell'aria nel quartiere
"Libertà"**

*Manlio Maggi (Ispra), Antonio Fasanella (Sapienza
Università di Roma), Andrea Amico (Censis),
Giampiero D'Alessandro (Ph.D)*



Esito dell'inchiesta campionaria e delle interviste a testimoni privilegiati sulla percezione delle condizioni di vita, del rumore e della qualità dell'aria nel quartiere "Libertà"

A cura di Manlio Maggi (ISPRA) Antonio Fasanella (Sapienza Università di Roma), Andrea Amico (CENSIS) e Giampiero D'Alessandro (Dottore di ricerca in Metodologia delle scienze sociali)



DIPARTIMENTO
DI COMUNICAZIONE
E RICERCA SOCIALE



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Alla realizzazione dell'inchiesta hanno contribuito in modo continuativo le colleghe Carolina Laudiero, Alessandra Luzi e Patrizia Polidori dell'ISPRA.

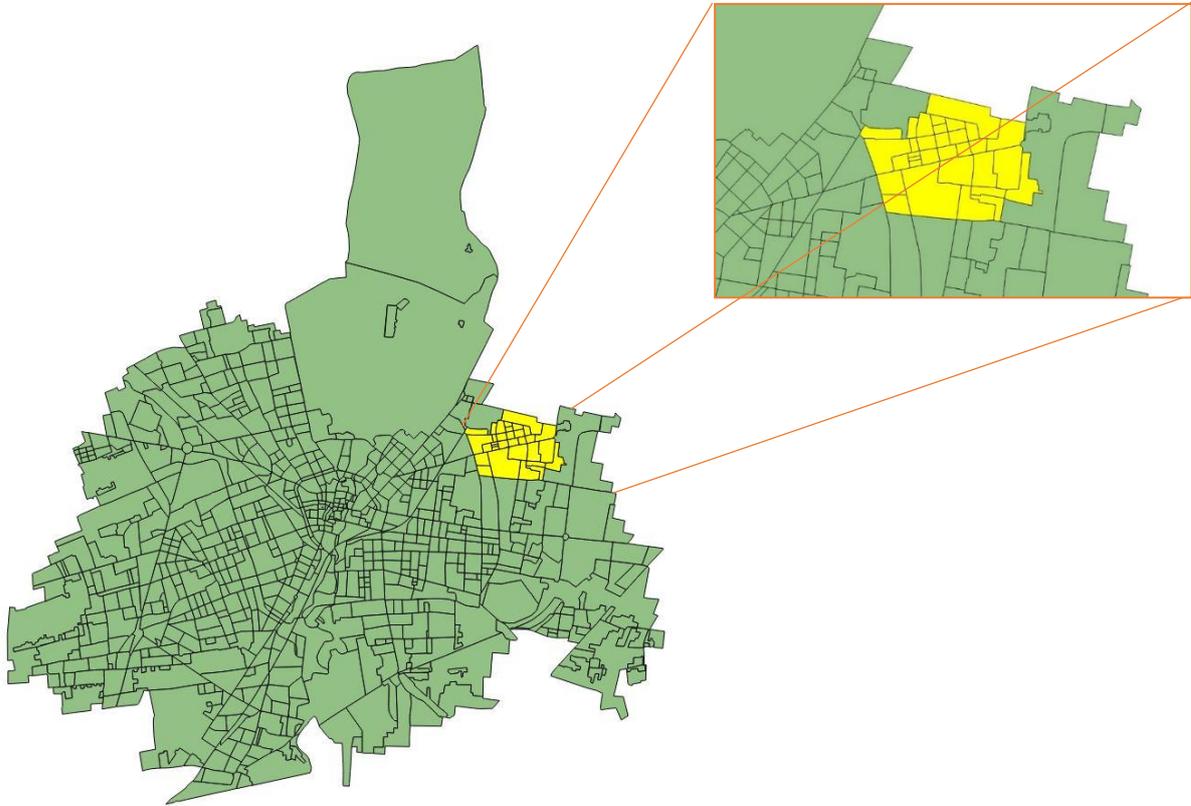
Hanno inoltre collaborato: Letizia Giacchetti, Salvatore Curcuruto, Giorgio Cattani, Rosalba Silvaggio e Antonio Scaramella (ISPRA); il Comune di Monza, l'Università degli Studi di Firenze e Vie en.ro.se Ingegneria, partner del Progetto LIFE MONZA; Ilda Ronzitti, coordinatrice del Centro Civico "Liberthub" di Monza; preside, insegnanti e studentesse di una classe del Liceo "Carlo Porta" di Monza, coinvolto mediante un programma di alternanza scuola-lavoro.

Il Dipartimento di Comunicazione e Ricerca Sociale della Sapienza Università di Roma partecipa alla ricerca in virtù di una apposita convenzione con l'ISPRA.

Si ringraziano tutti i cittadini che, a vario titolo, hanno contribuito alla realizzazione dell'indagine.

Sommario

L'area di intervento	4
Introduzione	6
1. Lo strumento di rilevazione.....	7
2. Il piano di campionamento	7
3. Le modalità di rilevazione	8
I risultati del pre-test	9
4. I rispondenti a pre-test.....	9
5. L'abitazione e il quartiere al pre-test	12
6. Inquinamento e qualità della vita al pre-test.....	16
7. La conoscenza e le aspettative sul progetto LIFE MONZA	19
8. Conclusioni preliminari	20
I risultati del post-test.....	22
9. I rispondenti al post-test	22
10. L'abitazione e il quartiere al post-test	24
11. Inquinamento e qualità della vita al post-test	27
12. Il cambiamento percepito nel questionario di post-test	30
La qualità della vita nel quartiere prima e dopo l'intervento.....	32
Indagine qualitativa sugli effetti sociali del Progetto LIFE MONZA tramite interviste a testimoni qualificati	34
Introduzione	34
Principali esiti.....	35
1. Conoscenza del Progetto LIFE "MONZA"	35
2. Ripavimentazione e riduzione dell'inquinamento acustico	35
3. Pedibus.....	39
4. Attraversamenti pedonali protetti	42
5. Blocco dei mezzi pesanti	43
6. Iniziative di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento.....	47
7. Impatto delle iniziative su traffico, qualità dell'aria, vivibilità del quartiere, attività economiche e valori immobiliari.....	50
8. Giudizio complessivo.....	54
Riferimenti bibliografici	
Allegato A – Questionario di pre-test	
Allegato B – Questionario di post-test	
Allegato C – Report selezione casi	
Allegato D – Mappe quadro socio-economico	
Allegato E – Tabelle aggiuntive	
Allegato F – Testimoni qualificati intervistati a Monza	
Allegato G – Trascrizione interviste ai testimoni qualificati	



Il progetto MONZA comprende anche lo studio degli effetti delle azioni previste (interventi infrastrutturali, organizzativi e di sensibilizzazione) sul sistema sociale locale¹.



¹ Per approfondimenti sul quadro socio-economico della città di Monza, si veda l'Allegato statistico D – Mappe quadro socio-economico.

Introduzione

L'obiettivo dell'inchiesta campionaria, di carattere sia conoscitivo sia pratico-operativo, è l'analisi degli effetti delle azioni previste dal progetto MONZA (interventi infrastrutturali, organizzativi e di sensibilizzazione) attraverso la rilevazione e la valutazione di giudizi, percezioni e atteggiamenti della popolazione interessata nei riguardi di una serie di aspetti legati alla vivibilità del quartiere e alle condizioni di benessere ambientale e sociale.

L'inchiesta diacronica svolta ha comportato la realizzazione di due rilevazioni: la prima (pre-test), tesa a definire la situazione *ex ante*, la seconda (post-test), finalizzata alla registrazione delle condizioni riscontrabili *dopo* l'attuazione degli interventi infrastrutturali e delle altre misure previste dal progetto, in modo da poterne valutare i cambiamenti intervenuti.

La rilevazione dei dati è stata effettuata tramite la somministrazione di questionari semi-strutturati a campioni della popolazione residente nel quartiere "Libertà", separati per le due fasi temporali. I questionari di pre e di post-test hanno in comune la quasi totalità delle domande, per consentire un soddisfacente confronto tra la situazione *ex ante* e quella *ex post*. In sintesi, i questionari sono stati progettati per rilevare le informazioni atte a consentire la descrizione e la valutazione di possibili effetti dell'intervento classificabili in due macrocategorie:

- a) *effetti "voluti"*, vale a dire le conseguenze desiderate, per le quali è stato ideato il progetto (ad es. riduzione del rumore, miglioramento della qualità dell'aria, razionalizzazione del traffico, ecc.);
- b) *effetti possibili*, diretti e/o indiretti, non previsti, positivi e/o negativi.

Il disegno della ricerca è basato sul disegno quasi-sperimentale n. 12 presente nel classico "I disegni sperimentali e quasi-sperimentali per la ricerca" (Campbell e Stanley, 1966; trad. it. 2004). Il disegno originario (campioni separati pre-test e post-test) è solitamente utilizzato per popolazioni numerose. Qualora non sia possibile individuare (e separare) casualmente sottogruppi per differenziare i trattamenti, è possibile utilizzare un procedimento simile a quello utilizzato per le indagini di tipo sperimentale: la randomizzazione.

Nel disegno la R fa riferimento al fatto che i due campioni (GS e GC) sono stati ottenuti per estrazione casuale (si veda il paragrafo sul piano di campionamento) da una popolazione che, anche qualora non sia perfettamente

		T ₁	T _x	T ₂
Gruppo di controllo (GC)	R	O ₁	(X)	
Gruppo sperimentale (GS)	R		X	O ₂

identica (a causa di fenomeni quali la mortalità, le migrazioni ecc.), presenterebbe differenze trascurabili nelle due osservazioni (O₁ e O₂), condotte in due momenti (T₁ e T₂). Il momento T_x è il momento in cui sono stati effettuati gli interventi di ri-qualificazione del quartiere. La prima popolazione, che nel disegno di indagine costituisce il GC, beneficia anch'essa dei lavori di riqualificazione del quartiere, esattamente come per il secondo campione, il GS. La differenza sostanziale tra i due gruppi è che se per il primo la X è "ineffettiva" nel senso che il disegno non ne prevede una misurazione degli effetti (per tale motivo è indicata tra parentesi), per il secondo campione (GS) tali effetti vengono misurati.

Il disegno generale della ricerca, oltre alla somministrazione di un questionario strutturato ad un campione di residenti, ha previsto l'effettuazione di interviste *face-to-face* con alcuni soggetti chiave dell'amministrazione comunale, dei commercianti e del terzo settore operanti nel territorio interessato dall'intervento di riqualificazione.

1. Lo strumento di rilevazione

Il questionario² è composto di due sezioni principali. Il presente report fa riferimento ai contenuti della prima sezione.

Le 41 domande che compongono la prima parte del questionario fanno riferimento a:

- *Informazioni socio-anagrafiche del rispondente;*
- *Informazioni sull'abitazione (collocazione, esposizione al rumore, tempi di permanenza in casa);*
- *Qualità della vita nel quartiere (giudizio su aspetti sociali, economici e ambientali);*
- *Percezione dell'inquinamento atmosferico;*
- *Percezione del rumore;*
- *Informazioni sulla salute e qualità della vita;*
- *Mobilità;*
- *Conoscenza del progetto MONZA e suoi possibili impatti su alcuni aspetti del sistema locale.*

Segue a questa parte una seconda sezione con un test «breve» su salute e qualità della vita proposto dal gruppo di Medicina del lavoro dell'Università di Firenze, che ne curerà la relativa analisi dei dati.

2. Il piano di campionamento

Piano di campionamento Pre-Test					
Genere	Collocazione spaziale	Classe di età			Totale
		18-35	36-60	61-80	
Femminile	Entro i 30 mt	6	12	6	24
	Oltre i 30 mt	59	131	81	271
Maschile	Entro i 30 mt	6	11	5	22
	Oltre i 30 mt	58	120	75	253
Totale		130	273	167	570

La selezione del campione ha previsto una strategia di *campionamento casuale stratificato*, considerando come popolazione di riferimento l'insieme dei cittadini residenti nell'area di studio con età compresa fra i 18 e gli 80 anni e tre variabili di stratificazione: (genere, classe di età³ e collocazione spaziale rispetto a viale Libertà⁴).

Per stabilire la numerosità del campione, posto che la popolazione di riferimento, definita come l'universo dei cittadini residenti

nell'area di studio con età compresa fra i 18 e gli 80 anni, era pari a 6.150 unità, si è fatto ricorso a una formula di calcolo che tenesse conto del fattore di correzione per popolazioni finite⁵.

² Allegato A – Questionario di pre-test.

³ Le classi di età considerate sono tre: dai 18 ai 35 anni, dai 36 ai 60 anni, oltre i 60 anni.

⁴ Ai fini del campionamento è stato considerato come riferimento l'ingresso dell'abitazione di residenza, classificando in due classi la collocazione spaziale: entro 30 metri e oltre 30 metri dai bordi di viale Libertà.

⁵ La formula adottata è la seguente: $n = (z^2 pq / e^2) (1-f)$, dove "n" è l'ampiezza del campione, "z" è il coefficiente dipendente dal livello di fiducia della stima, ovvero il livello di sicurezza o confidenza che il risultato sia compreso entro il limite di errore stabilito "e", "p*q" esprime la variabilità, "1-f" il fattore di correzione per popolazioni finite (con "f" frazione di campionamento dove $f = n/N$, con N che indica la popolazione di riferimento). Cfr. P. Corbetta, *Metodologia e tecniche della ricerca sociale*, Il Mulino, 1999, pp. 323-324.

L'esito delle scelte effettuate ha condotto alla selezione di un campione di 570 unità⁶, ripartite tra le 12 celle individuate dall'incrocio delle variabili di stratificazione (genere, classe di età e collocazione spaziale), proporzionalmente alla loro incidenza nella popolazione residente⁷.

La lista della popolazione da cui è stato estratto il campione è stata fornita dal Comune di Monza. A corredo della lista della popolazione campionata sono state predisposte due liste di nominativi e indirizzi per le sostituzioni, da utilizzare qualora non fosse stato possibile reperire il soggetto campionato.

Lo stesso procedimento è stato replicato in occasione della seconda rilevazione (post-test). Rispetto alla popolazione di pre-test, la numerosità è diminuita di 64 unità.

Il piano di campionamento teorico ha stabilito le quote per ciascuno dei 12 profili definendo come obiettivo da raggiungere un numero di interviste pari a 572.

Piano di campionamento Post-Test					
Genere	Collocazione spaziale	Classe di età			Totale
		18-35	36-60	61-80	
Femminile	Entro i 30 mt	6	12	6	24
	Oltre i 30 mt	58	131	85	274
Maschile	Entro i 30 mt	6	11	5	22
	Oltre i 30 mt	57	119	75	251
Totale		127	273	171	571

3. Le modalità di rilevazione

Dato il piano di campionamento, in prima battuta si era deciso di effettuare una somministrazione porta a porta, avvalendosi dell'ausilio degli studenti del Liceo "Carlo Porta"⁸ in qualità di rilevatori.

Dopo un approfondito scambio di idee, si è preso atto dell'impossibilità pratica di una somministrazione "porta a porta" – senz'altro preferibile ai fini del conseguimento di adeguati tassi di risposta e per evitare processi di autoselezione dei soggetti campionati.

L'ISPRA, di concerto con il Comune di Monza, l'Università di Firenze, Vie en.ro.se Ingegneria e il Liceo "Carlo Porta", ha individuato una soluzione volta a superare questa impossibilità, sebbene consapevole del rischio di non garantire il conseguimento della rappresentatività del campione effettivamente raggiunto.

La soluzione individuata ha previsto l'invio postale, nei primi giorni di febbraio 2018, di ambedue le sezioni del questionario, con una lettera istituzionale di accompagnamento da parte del Comune, contenente le indicazioni per la consegna a mano presso due sedi⁹ e per l'accesso alla modalità alternativa della compilazione per via telematica. Dopo le prime due settimane di raccolta, sarebbe dovuto seguire l'invio di una seconda e,

⁶ Il calcolo della numerosità campionaria ha tenuto come obiettivi un livello di fiducia della stima del 95,46%, entro un limite di errore del 4%, considerando riguardo alla distribuzione delle variabili indipendenti l'ipotesi meno favorevole, cioè che ogni singola caratteristica sia equamente distribuita. Il calcolo ha inoltre considerato il fattore di correzione per popolazioni finite.

⁷ Con $z=2$ (livello di fiducia del 95,46%), errore campionario del 4%, valore di dispersione espresso da $p \cdot q$ più sfavorevole (più elevato) (ovvero considerando ogni variabile come indipendente, ponendosi nella peggiore situazione possibile, vale a dire nell'ipotesi che ogni singola caratteristica sia egualmente distribuita, ad es. presente/assente, sì/no, ecc., con probabilità del 50%), quindi $p=0,50$ e $q=0,50$.

⁸ Nell'ottica del coinvolgimento nel progetto degli stakeholders locali, è stato attuato un progetto di alternanza scuola-lavoro tramite una Convenzione unica del Comune con il Liceo "Carlo Porta", che ha coinvolto una classe intera. Il progetto ha previsto anche la designazione di alcuni tutor della stessa amministrazione in collaborazione con gli altri partner.

⁹ Il Liceo "Carlo Porta" e il Centro Civico Libertà.

successivamente, di una terza lettera di sollecito, quest'ultima accompagnata nuovamente dai questionari (per coloro i quali li avessero smarriti). In realtà, il primo sollecito è stato effettuato in modo indiretto tramite avvisi in rete e attraverso media locali, mentre il sollecito diretto al campione (lettera con questionario) è stato effettuato una sola volta nel mese di maggio.

Con questa strategia di rilevazione il ruolo dei rilevatori, tutor e studenti del Liceo "Carlo Porta", si è dunque principalmente espresso nel controllo e ritiro del questionario compilato. Tuttavia, al fine di aumentare la qualità e la completezza del dato, nel caso in cui il rispondente avesse consegnato un questionario non compilato o compilato solo parzialmente i rilevatori avrebbero giocato un ruolo chiave chiarendo gli eventuali dubbi ed effettuando richiesta di rispondere, in quella sede, alle domande del questionario, destinando a tale attività una apposita postazione presso la sede di consegna del questionario.

Le sedi individuate per la consegna manuale dei questionari cartacei sono state due:

- **il Liceo "Carlo Porta"** (Via della Guerrina, 15), che ha garantito uno spazio dedicato, con alcuni posti a sedere, per studenti e tutor e postazioni da destinare all'eventuale compilazione del questionario *in loco*;
- **il Centro Civico Libertà** (Viale Libertà, 144), che per alcuni giorni ha messo a disposizione la sala *coworking* con tavoli e posti con ricettività fino a venti persone.

In conclusione, il questionario è stato somministrato in due modalità: cartacea (i questionari inviati per posta sono stati compilati in modalità di autoamministrazione consegnati dai rispondenti presso centri di raccolta predisposti allo scopo) e *on line* (sempre in modalità di autosomministrazione, con l'accesso diretto di ciascun rispondente al questionario tramite Limesurvey¹⁰).

Le analisi descritte nel capitolo seguente fanno riferimento alla prima rilevazione (pre-test), di cui sono presentati gli elementi di maggiore interesse e rilevanza; le tabelle dettagliate e alcuni grafici aggiuntivi sono riportati nell'Allegato statistico E.

I risultati del pre-test

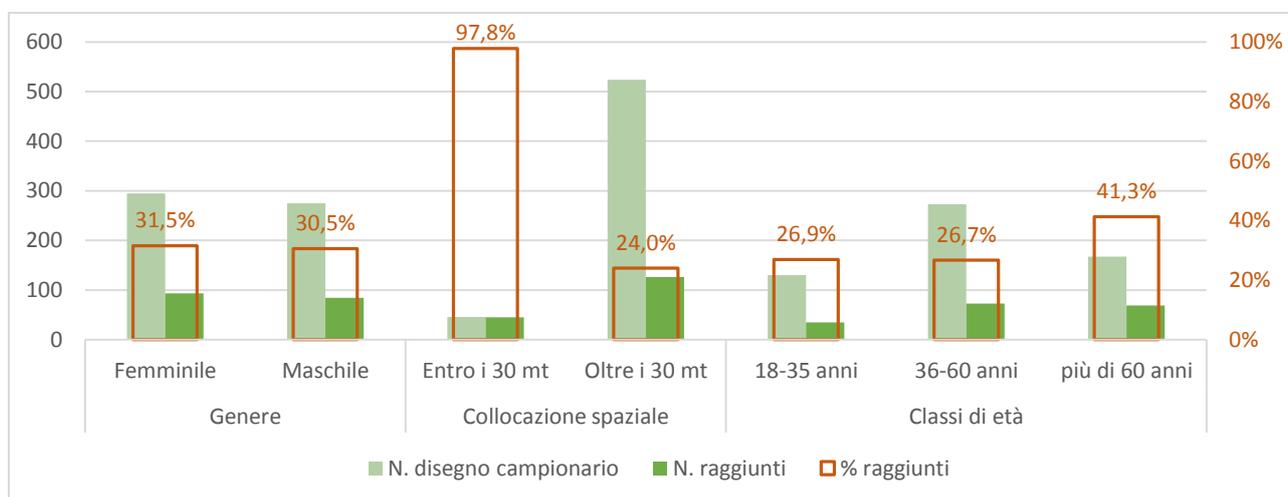
4. I rispondenti al pre-test

Complessivamente il pre-test ha coinvolto 177 soggetti, circa dunque il 31% dei casi previsti dal disegno campionario. Osservando la composizione del campione raggiunto è possibile notare alcuni elementi di interesse, anche ai fini degli obiettivi generali dell'indagine.

¹⁰ Limesurvey è un software open source, nell'ambito del progetto è stato utilizzato non solo per creare e gestire la versione web del questionario, cui i rispondenti hanno avuto accesso diretto, ma anche per il data entry dei questionari cartacei a cura del personale ISPRA (in proposito vale la pena di sottolineare che i questionari compilati via web direttamente dagli intervistati e quelli inseriti a partire dai questionari cartacei sono stati registrati in tavole separate, in modo da tenere traccia della modalità di somministrazione).

Genere, collocazione spaziale e classi d'età

Il genere non sembra avere influito sulla disponibilità a partecipare all'indagine, contrariamente alla classe di



età. La copertura, infatti, risulta superiore per l'insieme dei rispondenti oltre i 60 anni (oltre il 40%). In proposito vale la pena di segnalare che nelle indagini campionarie è usuale incontrare una maggiore disponibilità e dunque una maggior quota di partecipazione per le fasce di popolazione non attive, ad esempio proprio tra le persone che hanno raggiunto un'età sufficiente per l'uscita dal mercato del lavoro.

Soggetti raggiunti nella rilevazione di pre-test					
Genere	Collocazione spaziale	Classe di età			Totale
		18-35	36-60	61-80	
Femminile	Entro i 30 mt	10	10	7	27
	Oltre i 30 mt	12	27	21	60
Maschile	Entro i 30 mt	5	7	5	17
	Oltre i 30 mt	7	24	29	60
Totale		30	68	62	164

Missing: 13 (7,3%)

Osservando la numerosità dei soggetti raggiunti cella per cella è possibile apprezzare la presenza di tutti i tipi previsti dal piano di campionamento, nonché una certa proporzionalità, pur lontana dall'obiettivo soprattutto per i soggetti con una collocazione spaziale oltre i 30 metri da Viale Libertà.

L'elemento di maggiore interesse è proprio la quota di partecipazione tra i soggetti campionati per la classe riferita alla collocazione spaziale che individua i soggetti con l'ingresso della propria abitazione entro 30 metri da Viale Libertà: oltre il 97%. Per quanto la maggior concentrazione spaziale e la minore numerosità del gruppo nel disegno campionario possano aver reso più semplice l'obiettivo, appare estremamente plausibile che la vicinanza quotidiana di questi rispondenti a Viale Libertà li abbia sensibilizzati alle problematiche cui il progetto LIFE MONZA è dedicato, creando di conseguenza un maggior livello di interesse e una maggiore disponibilità a partecipare all'indagine.

Provenienza

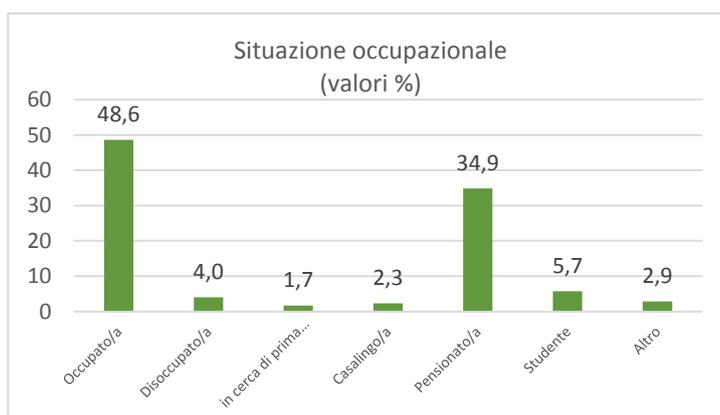
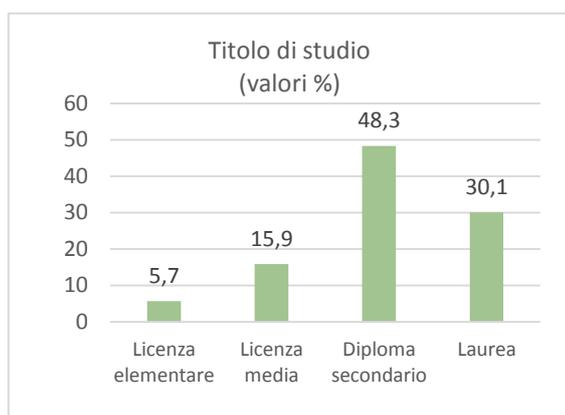
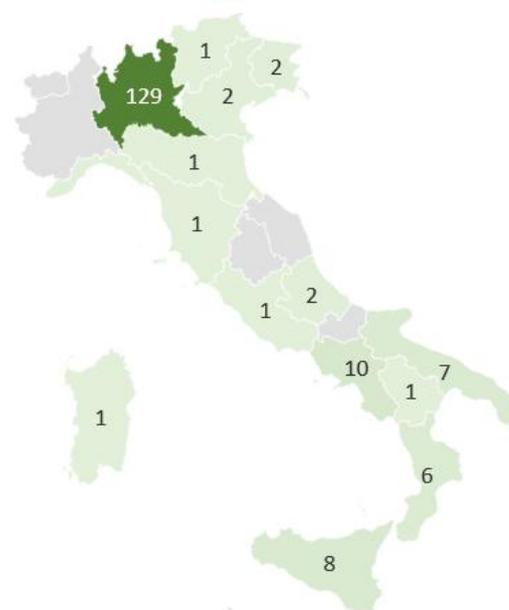
Il questionario ha previsto la rilevazione, oltre che delle variabili di stratificazione del campione, di altre caratteristiche socio-anagrafiche dei rispondenti, potenzialmente rilevanti ai fini della lettura e dell'interpretazione delle loro percezioni e opinioni.

La quasi totalità degli intervistati è di cittadinanza italiana (176, un caso ha preferito non rispondere alla domanda). Il 74,6% dei rispondenti è nato in Lombardia e oltre il 44% nella provincia di Monza e Brianza. Nel campione raggiunto sono tuttavia presenti anche soggetti nati in altre regioni (44), soprattutto del Sud (Campania, Sicilia, Puglia e Calabria in particolare), o in altre province (il 22% dei rispondenti è nato nella provincia di Milano) verosimilmente trasferitisi per motivi di studio o di lavoro (propri o dei propri genitori). Tre rispondenti (1,7% del totale) sono invece nati all'estero.

Titolo di studio e situazione occupazionale

Tra le caratteristiche più rilevanti ai fini dell'analisi di opinioni e atteggiamenti, dunque della percezione della qualità della vita,

Regione di nascita



vi sono quelle relative allo status socio-culturale. Il campione raggiunto presenta una incidenza rilevante di diplomati (48,3%) e laureati (30,1%), e dal punto di vista della situazione occupazionale include soprattutto occupati (48,6%) e pensionati (34,9%)¹¹.

Oltre il 40% dei rispondenti, inoltre, lavora o ha lavorato nel commercio e nei servizi, mentre il 24% è o è stato impiegato nell'industria, la maggior parte di loro come dipendente (complessivamente oltre l'87%).

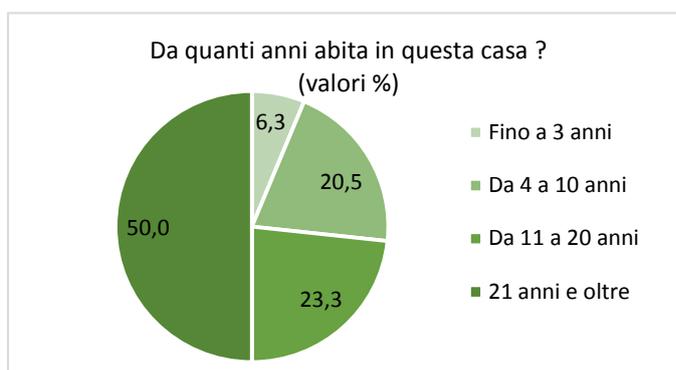
¹¹ Per approfondimenti sulla distribuzione sul territorio di Monza di laureati e occupati si veda l'Allegato statistico D.

5. L'abitazione e il quartiere al pre-test

Circa un quarto dei rispondenti (25,6%) vive in abitazioni che affacciano direttamente su Viale Libertà, ma complessivamente il 68,4 % vive entro una distanza di 100 metri dal viale.

La metà dei casi abita nella stessa casa da più di 20 anni, solo il 6,3% da meno di tre anni. Il campione raggiunto è, dunque, composto principalmente da persone che abitano da molti anni il quartiere.

Rispetto alle caratteristiche dell'abitazione il 28,4% dei rispondenti segnala la presenza di misure di isolamento acustico, solo l'8,2% vive al piano terra o al piano rialzato, ben il 21,1% al primo piano, mentre



circa il 26% vive al V piano o piani superiori.

Quasi un quinto dei soggetti raggiunti, inoltre, trascorre in casa più di 16 ore, ma la maggior parte di essi vi trascorre dalle 9 alle 12 ore.

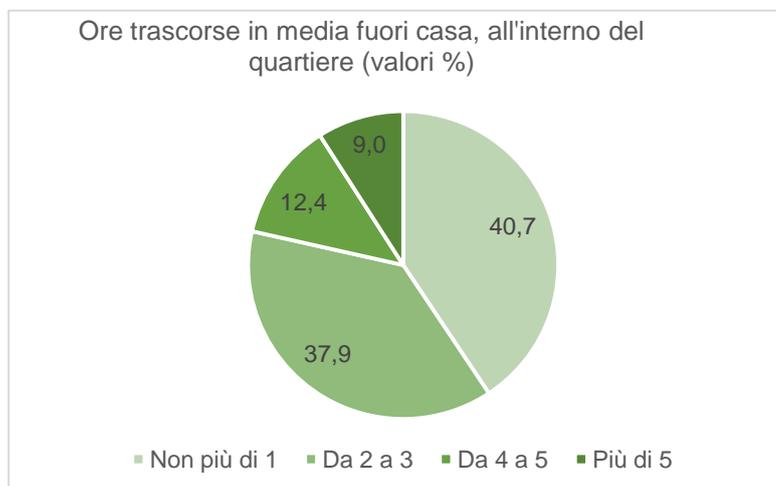
La valutazione circa l'esposizione della propria abitazione al rumore risulta piuttosto varia, presentando anzi una distribuzione



complessiva asimmetrica a sinistra (in altri termini, presenta frequenze più elevate per i punteggi bassi che per quelli alti).

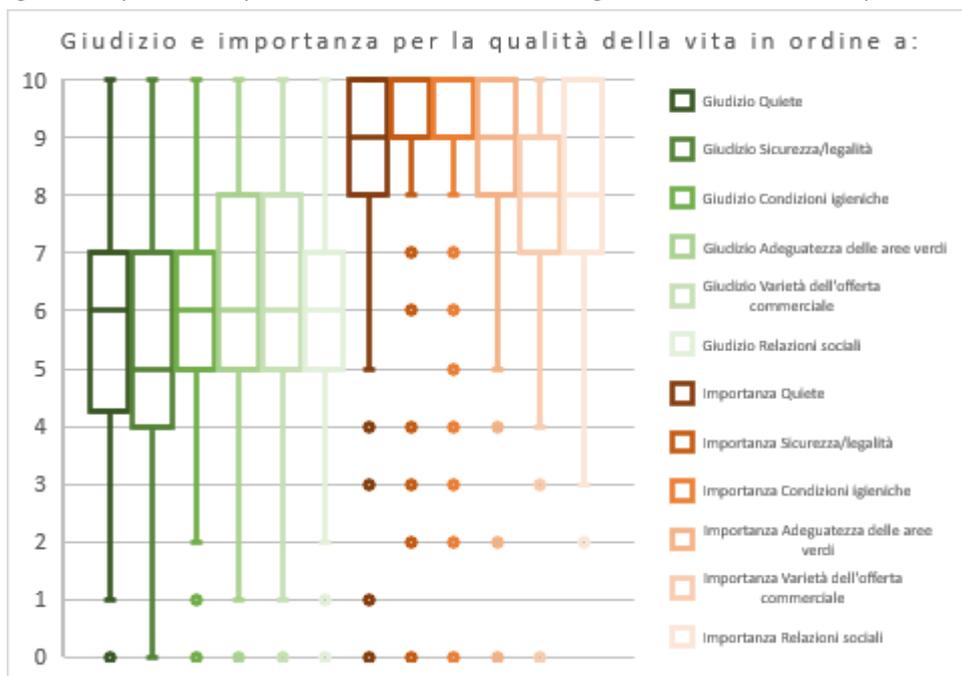
Analisi più approfondite potranno individuare fattori in grado di spiegare la variabilità riscontrata, a partire proprio dalla collocazione dell'abitazione, dalle sue caratteristiche e dal tempo che vi si trascorre.

La maggior parte dei rispondenti vive il quartiere, fuori dalla propria abitazione, per non più di tre ore al giorno (complessivamente il 78,6%), ben il 40% per non più di una. I valori relativi ai giudizi sulla



qualità della vita nel quartiere presentano però distribuzioni asimmetriche a destra (cioè frequenze più elevate per i punteggi alti che per quelli bassi). La sicurezza e la legalità rappresentano l'aspetto meno apprezzato, con una maggiore frequenza di punteggi bassi. Le condizioni igieniche e le relazioni sociali sono invece gli aspetti su cui i rispondenti sono più concordi, con distribuzioni dei punteggi più concentrate, la varietà dell'offerta commerciale e le aree verdi riscontano punteggi più alti ma anche meno uniformi. La distribuzione dei giudizi sulla quiete non si discosta molto dalle altre, tuttavia presenta una quota relativamente alta di 5 e 7 a scapito del punteggio sufficiente e di quelli elevati (8, 9 e 10), presentando quindi una media inferiore alla mediana.

Le distribuzioni dei punteggi¹² per l'importanza sono nella maggior parte dei casi più concentrate di quelle dei giudizi espressi. I rispondenti attribuiscono a tutti gli elementi citati un'importanza piuttosto elevata, quasi tutte



le medie sono tutte salvo una superiori a 8, ma sicurezza e legalità e condizioni igieniche risultano gli aspetti più importanti per la qualità della vita, seguiti dall'adeguatezza delle aree verdi e dalla quiete, mentre la varietà dell'offerta commerciale e le relazioni sociali raccolgono punteggi meno elevati e più diversificati.

Lo strumento di rilevazione è stato costruito in modo da permettere di seguire differenti definizioni operative del concetto di soddisfazione per la qualità dell'aria e della vita in sede di analisi dei dati:

- una definizione operativa diretta, che utilizza un solo indicatore e che rileva la soddisfazione complessiva per la qualità della vita con una domanda diretta (d.33);

¹² La rappresentazione grafica della distribuzione dei punteggi relativi al giudizio e all'importanza utilizza il box plot o diagramma a scatola e baffi. Il boxplot si ottiene riportando su un asse verticale i 5 numeri di sintesi: minimo, 1° quartile (Q1), mediana, 3° quartile (Q3), massimo. La scatola del box plot ha come estremi inferiore e superiore rispettivamente Q1 e Q3. La mediana divide la scatola in due parti. I baffi si ottengono congiungendo Q1 al minimo e Q3 al massimo. Confrontando tra loro le lunghezze dei due baffi (che rappresentano le distanze tra Q1 e il minimo e tra Q3 e il massimo) e le altezze dei due rettangoli che costituiscono la scatola (che rappresentano le distanze tra Q1 e mediana e tra mediana e Q3) si ottengono informazioni sulla simmetria della distribuzione: questa è tanto più simmetrica quanto le lunghezze dei baffi risultano simili tra loro e le altezze dei due rettangoli risultano simili tra loro. È, inoltre, messa in evidenza la presenza di eventuali outliers attraverso i punti esterni al boxplot.

- la definizione operativa più comune, che rileva la soddisfazione su una batteria di indicatori, ricomposti in seconda battuta in un unico indice di soddisfazione sulla qualità della vita nel quartiere; a tutti gli indicatori viene assegnato lo stesso peso, sulla base di un assunto tacito di equivalenza degli indicatori, estremamente diffuso nella ricerca sociale (S_1); indicando con s il punteggio di soddisfazione assegnato, con j il numero dell'item e con k il numero di items complessivo:

$$S_1 = \frac{\sum_{j=1}^k S_j}{k}$$

- un'ulteriore definizione operativa che, nella determinazione della soddisfazione complessiva, tiene conto del diverso peso degli indicatori (cioè della loro importanza per gli intervistati); questa operazione implica oltre alla rilevazione della soddisfazione su una batteria di indicatori anche la rilevazione dell'importanza che l'intervistato attribuisce ad ognuno di essi. L'indice finale è ricomposto ponderando la soddisfazione per l'importanza di ciascun aspetto (S_2), indicando con s il punteggio di soddisfazione assegnato, con p quello di importanza, con j il numero dell'item e con k il numero di items complessivo:

$$S_2 = \frac{\sum_{j=1}^k (s_j p_j)}{\sum_{j=1}^k p_j}$$

Partendo dai singoli giudizi espressi è stato, quindi, possibile calcolare un indice sintetico che esprima il giudizio complessivo sulla qualità della vita nel quartiere (D.18), inoltre, attribuendo come peso i punteggi di importanza che il rispondente assegna all'aspetto corrispondente (D.19) è stato calcolato un indice ponderato in modo da restituire un valore che rifletta meglio l'effettiva percezione soggettiva dei singoli (S_2).

Sia considerando il giudizio assoluto che quello ponderato per l'importanza, la qualità della vita risulta superiore per i rispondenti che abitano a più di 30 metri dal Viale; la differenza, tuttavia non risulta statisticamente significativa¹³. Vale la pena osservare che la considerazione dell'importanza degli elementi ha un effetto più sensibile nel caso dei rispondenti collocati a una maggiore distanza dal Viale: le medie dei due indici sono simili, tuttavia osservando la distribuzione congiunta dei due indici si notano diversi outlier rispetto alla tendenza fortemente lineare della relazione, presenti in misura maggiore fra chi abita a più di 30 metri dal Viale.

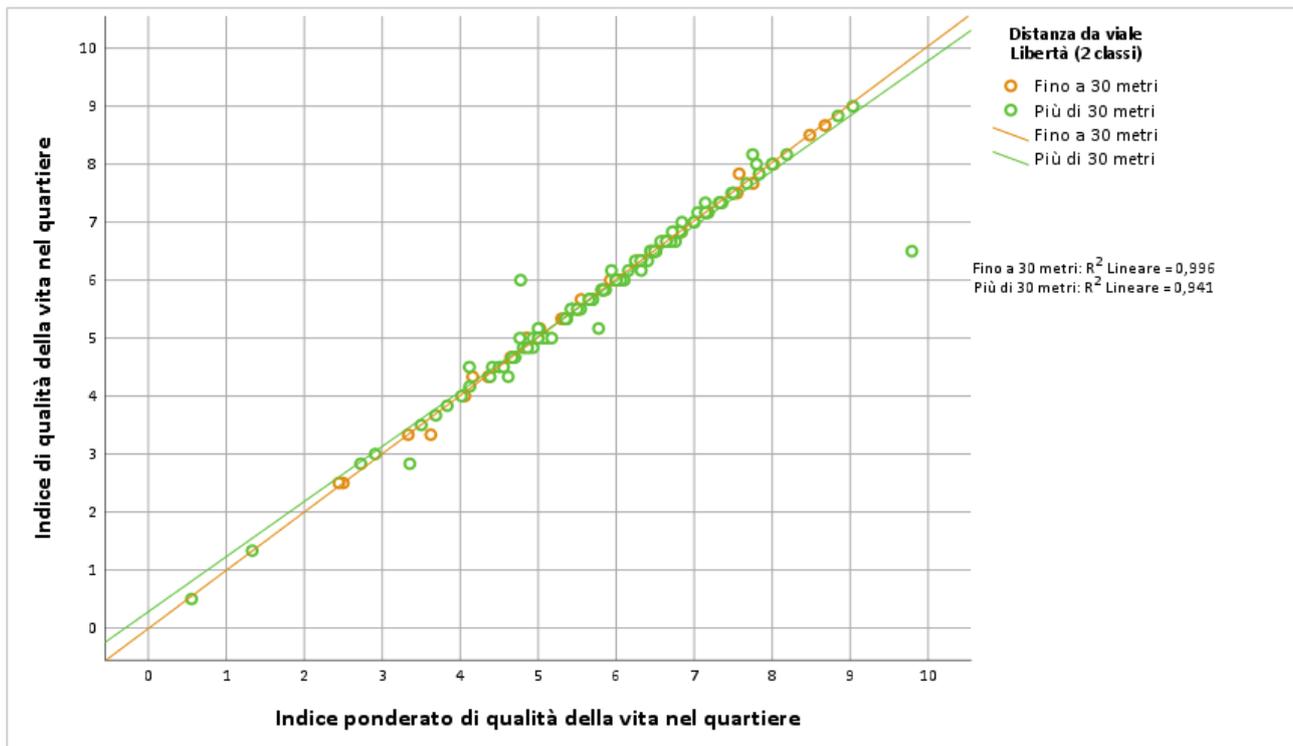
¹³ L'analisi della varianza (ANOVA) è utile qualora si intenda studiare la relazione tra una variabile categoriale (X) e una variabile cardinale (Y):

- X è in ipotesi indipendente, le sue singole categorie (modalità) si definiscono "gruppi";
- Y è in ipotesi dipendente da X.

Lo scopo dell'analisi della varianza è testare l'ipotesi che la varianza di Y dipenda da X, o in altre parole che le medie dei gruppi costituiti dalle modalità di X (nel nostro caso la vicinanza con Viale Libertà) sulla variabile Y (percezione della qualità della vita e dell'aria) siano significativamente differenti.

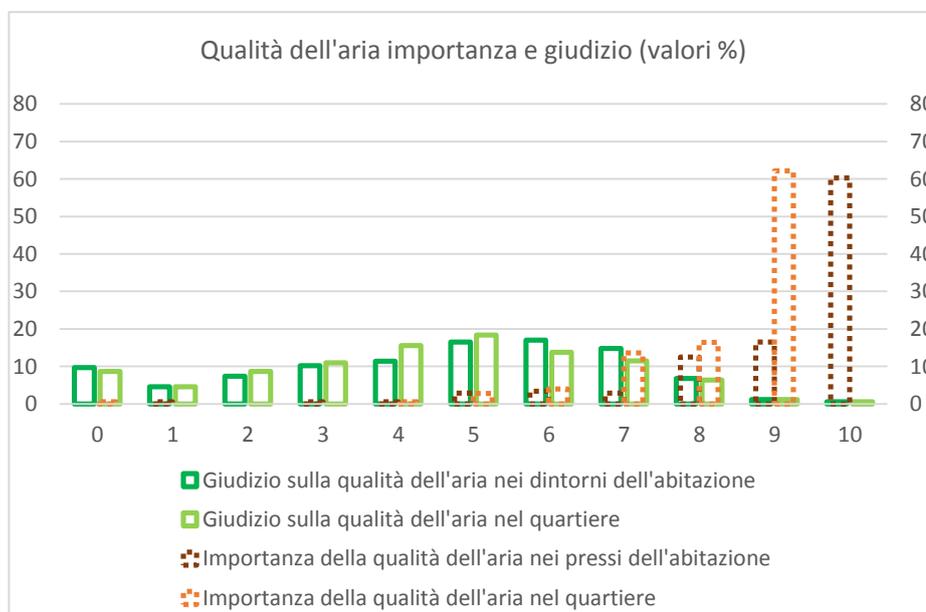
In estrema sintesi è possibile controllare la presenza o meno di una relazione tra le due variabili guardando al livello di significatività del test F di Fisher. Se il valore di significatività è superiore a 0,05 (5% di errore statistico) vi è una probabilità troppo alta e quindi non statisticamente accettabile che fra i gruppi di X (vicinanza a Viale Libertà) non vi sia nessuna differenza apprezzabile nelle risposte date alla variabile Y (percezione qualità della vita).

ANOVA – Indici di qualità della vita nel quartiere per distanza da Viale Libertà			
Distanza da viale Libertà		Indice qualità della vita nel quartiere (S1)	Indice ponderato qualità della vita nel quartiere (S2)
Fino a 30 metri	Media	5,6383	5,5690
	N	44	37
	Dev. std.	1,53343	1,51045
Più di 30 metri	Media	5,8667	5,9394
	N	126	115
	Dev. std.	1,42825	1,43791
Totale	Media	5,8075	5,8493
	N	170	152
	Dev. std.	1,45505	1,45956
ANOVA	F	,803	1,813
	Sig.	,372	,180

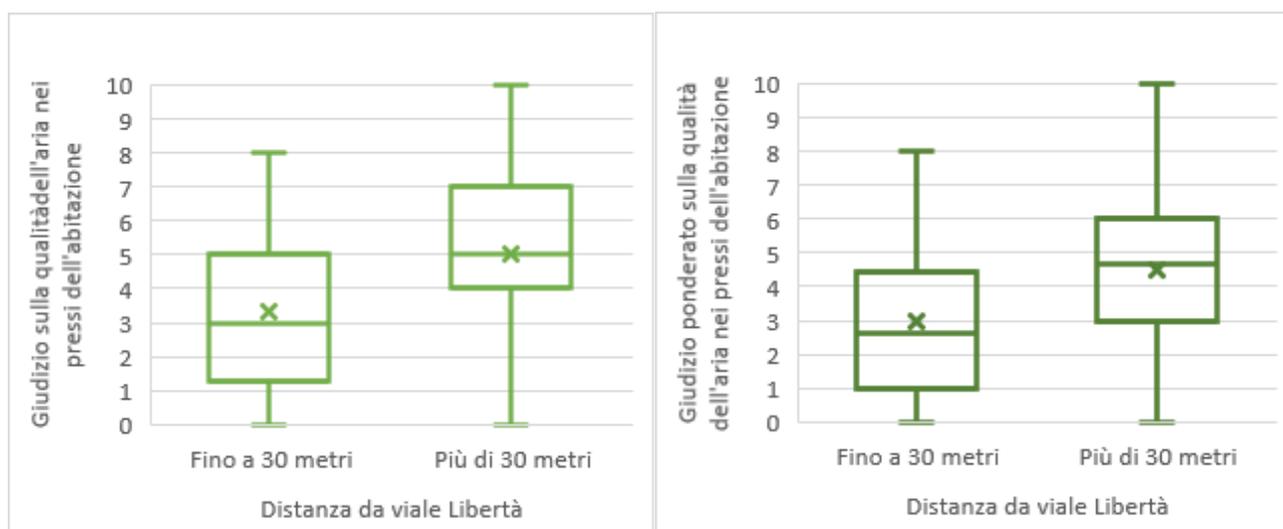


6. Inquinamento e qualità della vita al pre-test

I giudizi espressi sulla qualità dell'aria nel quartiere e nei dintorni dell'abitazione presentano profili simili, con un'incidenza più elevata per i punteggi intorno al 5, anche se quelli riferiti ai dintorni dell'abitazione risultano leggermente più alti. L'importanza assegnata alla qualità dell'aria risulta piuttosto elevata in entrambi i casi, tuttavia è più sentita se riferita ai dintorni dell'abitazione (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 10) che al quartiere in generale (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 9).



Rispetto al giudizio sulla qualità dell'aria nei dintorni dell'abitazione è evidente la differenza tra i rispondenti che abitano entro 30 metri da Viale Libertà e coloro che abitano a una distanza maggiore, questo sia considerando il valore assoluto del giudizio espresso, sia rapportando questo valore all'importanza assegnata dallo stesso



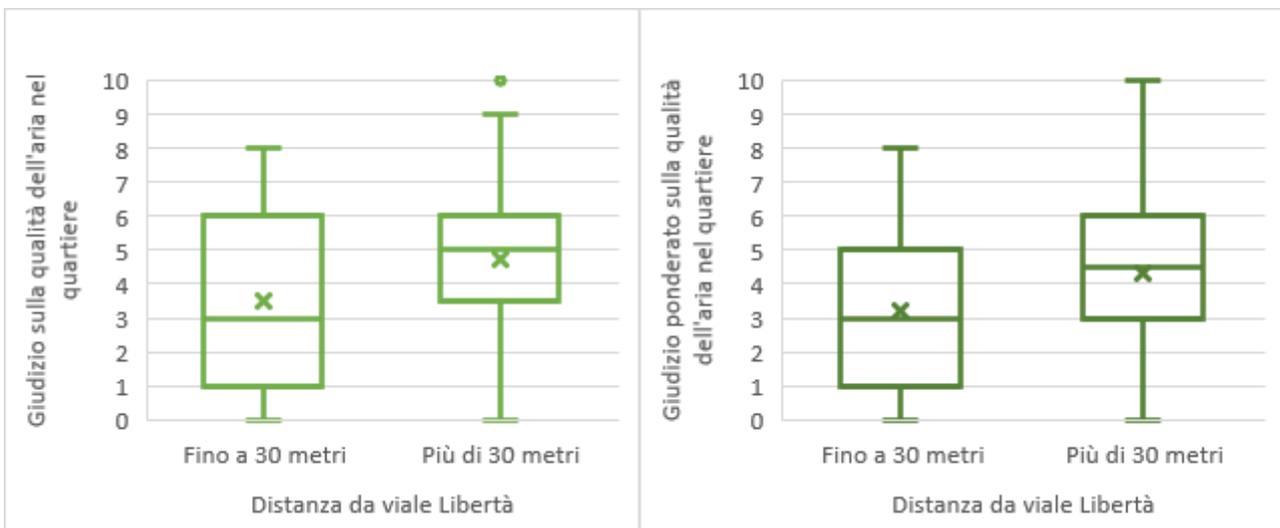
rispondente all'aspetto valutato (cioè ponderando il giudizio espresso sull'importanza assunta dall'elemento).

È possibile tuttavia notare come la considerazione dell'importanza assegnata avvicini i giudizi espressi dai residenti dei due gruppi formati in base alla distanza da Viale Libertà, segnalando che una maggiore sensibilità al tema corrisponde, anche per i soggetti che abitano a più di 30 metri, a un giudizio meno positivo sulla qualità dell'aria nei dintorni della propria abitazione. In generale il peggioramento dei punteggi nell'indice ponderato ci

fa capire che i cittadini che hanno giudicato la qualità dell'aria come insufficiente sono anche quelli che in misura maggiore hanno dichiarato che la qualità dell'aria è effettivamente un fattore molto importante, chi è più insoddisfatto è anche più attento e

guarda a questo aspetto ambientale con maggiore attenzione.

La differenza tra i due gruppi è meno consistente se si considera la qualità dell'aria nel quartiere. In questo caso i giudizi dei residenti oltre 30 metri da Viale Libertà risultano più concentrati, quelli dei residenti entro 30 metri più dispersi, questo sia considerando il valore assoluto del giudizio sia ponderandolo per l'importanza assegnatagli dallo stesso rispondente (è possibile tuttavia evidenziare che per i soggetti collocati più vicino a Viale Libertà la considerazione dell'importanza riduce la variabilità dei giudizi, mentre l'aumenta nel caso dei soggetti collocati a più di 30 metri dal Viale).

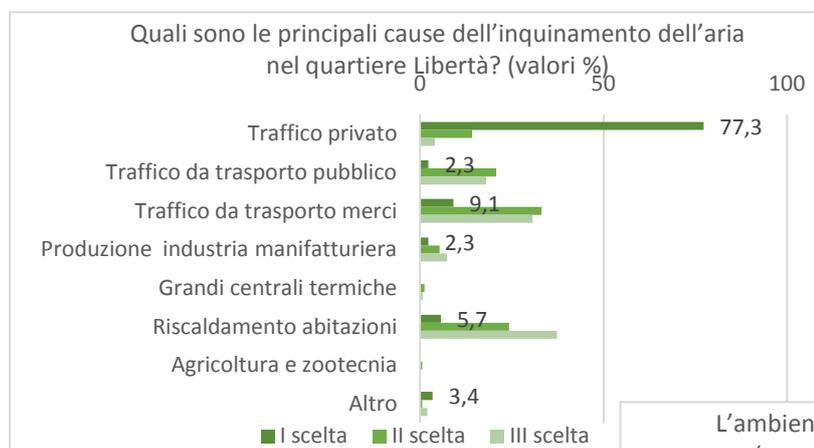


Il 51,2% dei rispondenti si ritiene abbastanza informato sulle problematiche dell'inquinamento atmosferico, il 31,4% molto e l'11% poco; solo il 6,9% dichiara di non essere per nulla informato su questo tema.

Le fonti di informazione che più di frequente vengono indicate come principali sono internet e la televisione, entrambe segnalate dal 68,6% dei rispondenti, seguite prima dai quotidiani (40%) e dalla radio (22,9%), poi da associazioni (13,7%), riviste o libri sull'argomento (12,6%) e settimanali (12%). La scuola, pur essendo segnalata da pochi soggetti (14), risulta molto interessante: viene infatti segnalata come fonte non solo dagli studenti raggiunti dall'indagine (10), ma anche da altre figure, ad esempio potrebbe trattarsi di insegnanti.

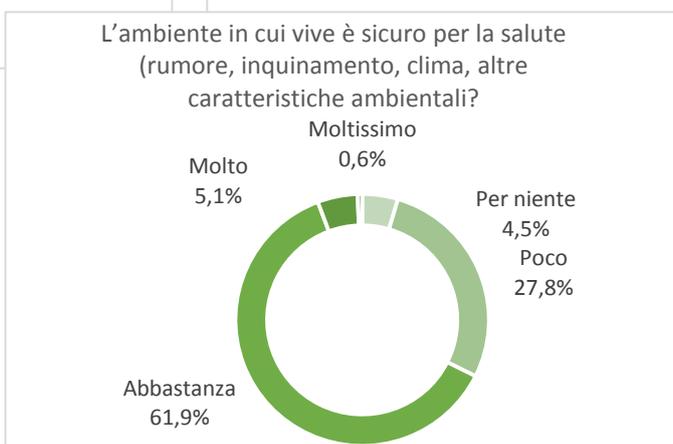


Uno solo dei rispondenti ha dichiarato di non essere interessato all'argomento. Il numero di fonti citate nella maggior parte dei casi è inferiore a tre – 1 (17,7%), 2 (32%), 3 (32%) – ma non necessariamente a questa indicazione corrisponde un livello di informazione basso.



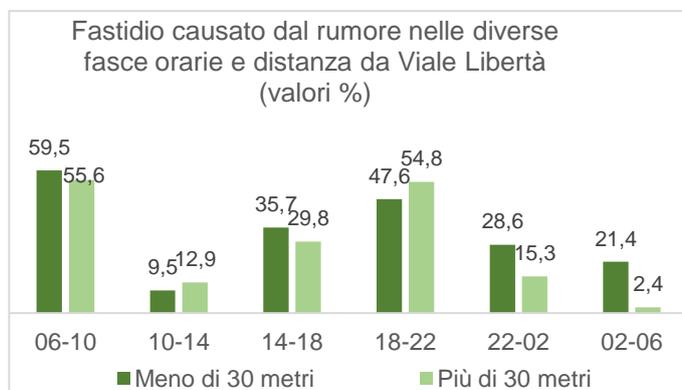
La maggior parte dei rispondenti (77,3%) segnala come principale causa dell'inquinamento dell'aria nel quartiere il traffico privato; con una frequenza rilevante, pur se di molto inferiore, sono segnalati come prima causa anche il trasporto di merci (9,1%) e il riscaldamento delle abitazioni (5,7%). Al secondo posto tra le cause

principali viene segnalato soprattutto il trasporto di merci (33,1%); in questo caso ottengono un certo numero di preferenze anche il riscaldamento delle abitazioni (24,3%) e il trasporto pubblico (20,7%). C'è infine un grado di accordo più alto nella segnalazione della terza causa principale: il 37,3% dei rispondenti indica il riscaldamento delle abitazioni, il 30,7% il traffico da trasporto merci.

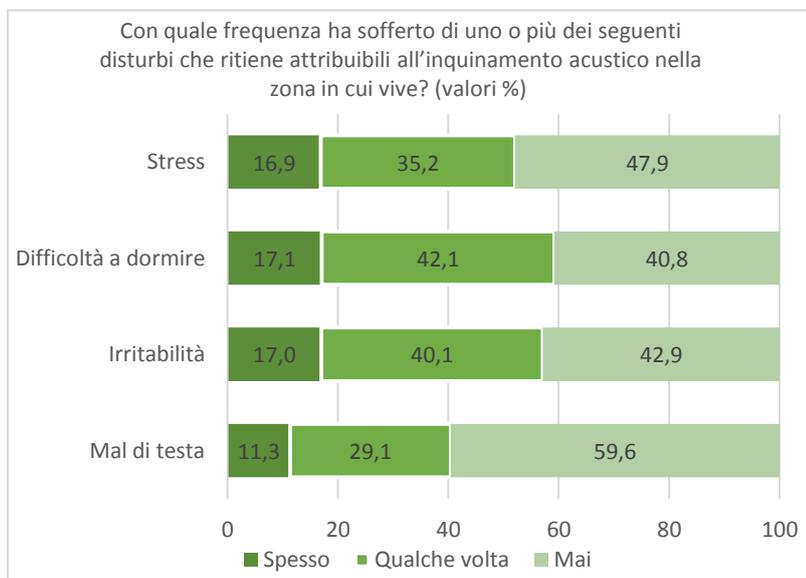


L'inquinamento acustico sembra essere percepito più della problematica relativa alla qualità dell'aria; inoltre, il traffico è indicato tra le principali fonti di inquinamento acustico dal 91% dei rispondenti. È da considerare, infine, che il 62,9% indica una sola fonte di inquinamento acustico, e che la seconda fonte indicata dopo il traffico sono gli animali, con una frequenza relativa pari solo al 13%.

Le fasce orarie indicate come quelle in cui si percepisce un maggior fastidio per l'inquinamento acustico corrispondono alle ore di traffico più intenso: dalle 6 alle 10 e dalle 18 alle 22, entrambe segnalate da più del



50% dei rispondenti (non necessariamente insieme: in totale il 41,9% segnala una sola fascia oraria, il 44,8% due fasce, il restante 13,4% ne segnala più di 3). I soggetti che vivono a meno di 30 metri da Viale Libertà segnalano con maggior frequenza le fasce orarie dalle 14 alle 18 e dalle 22 alle 6 del mattino (le differenze più consistenti si rilevano nelle ore serali e notturne).

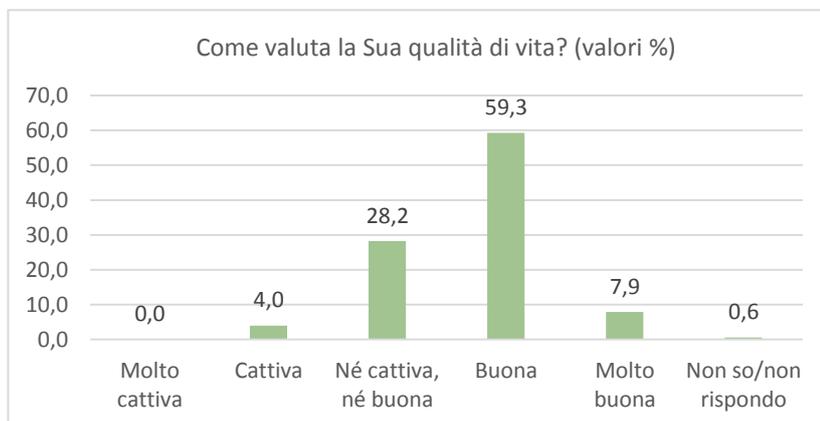


Stress, difficoltà a dormire, irritabilità attribuibili all'inquinamento acustico vengono segnalati come frequenti da circa il 17% dei rispondenti, l'11% segnala il mal di testa. Tuttavia, tra il 40 e il 60% dei soggetti raggiunti dichiara di non accusare mai ciascuno dei disturbi indicati. In totale 36 casi (il 20,3%) dichiara di non accusare mai nessuno dei disturbi indicati.

Solo il 3,4% dichiara di riuscire a concentrarsi poco su quello che fa, il 5,7% è molto insoddisfatto di come dorme, il 10,9% lo è poco.

Considerando complessivamente il rumore, l'inquinamento, il clima e altre caratteristiche ambientali il 61,9% dei rispondenti considera l'ambiente in cui vive abbastanza sicuro per la salute, ma il 27,8% lo considera poco sicuro e il 4,5% per nulla, mentre solo il 5,1% dichiara di trovarlo molto sicuro (un solo caso indica "moltissimo").

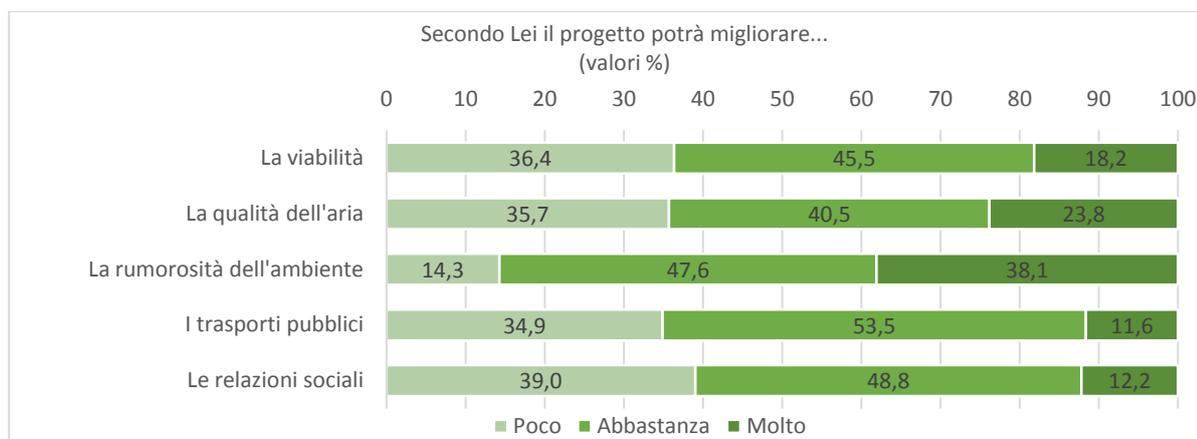
Dei 121 casi che si spostano per andare al lavoro solo l'11,1% utilizza i mezzi pubblici, per lo studio, di 47 casi, li utilizza il 16,5%, per altre attività (per accesso ai servizi commerciali, svago, cultura, spettacoli, sport, ecc.) di 160 casi solo il 6,8%. Complessivamente il 33,3% è insoddisfatto dei mezzi di trasporto pubblici a disposizione (l'11,5 lo è molto).



La propria qualità della vita è valutata per lo più positivamente (buona o molto buona), anche se non mancano i rispondenti che esprimono una valutazione neutrale (né buona né cattiva).

7. La conoscenza e le aspettative sul progetto LIFE MONZA

Circa un quinto dei rispondenti (il 21,7%, 44 casi) conosce il progetto LIFE MONZA, tra coloro che hanno affermato di conoscerlo il livello di fiducia per i diversi aspetti su cui il progetto potrebbe incidere è nella maggior parte dei casi piuttosto moderato (le opzioni poco e abbastanza sono le scelte più frequenti). Vale la pena di evidenziare tuttavia che mentre ben il 38,1% crede che il progetto potrà incidere molto sulla rumorosità dell'ambiente solo l'11,6% presenta questa opinione rispetto ai trasporti pubblici.



8. Conclusioni preliminari

La rilevazione di pre-test per l'inchiesta campionaria sulla percezione delle condizioni di vita, del rumore e della qualità dell'aria nel quartiere "Libertà" ha fornito diversi spunti di riflessione già in questa prima fase. Le fasi successive e in particolar modo la seconda rilevazione permetteranno di effettuare un confronto puntuale e specifico fra la situazione post-intervento e quella precedente.

Nonostante il numero limitato di risposte giunte attraverso il questionario auto-somministrato in formato cartaceo o elettronico (complessivamente il pre-test ha coinvolto 177 soggetti, circa il 31% dei casi previsti dal disegno campionario), la varietà nelle risposte è stata tale da consentire tutti i confronti e le analisi in T_0 (pre-test) e permetterà di effettuarle anche fra T_0 e T_1 (pre e post test). Sono stati raggiunti, infatti, tutti i tipi previsti dal piano di campionamento ed è stata rispettata una certa proporzionalità fra i diversi tipi fatta eccezione per i soggetti con una collocazione spaziale entro i 30 metri da Viale Libertà che hanno risposto in maniera più consistente (97% del campione originale). Per quanto la maggior concentrazione spaziale e la minore numerosità del gruppo dei residenti entro 30 metri da Viale Libertà nel disegno campionario possano aver reso più semplice l'obiettivo, appare estremamente plausibile che la vicinanza quotidiana di questi rispondenti all'area dell'intervento li abbia sensibilizzati alle problematiche cui il progetto LIFE MONZA è dedicato, creando di conseguenza un maggior livello di interesse e una maggiore disponibilità a partecipare all'indagine.

Il campione raggiunto presenta una incidenza rilevante di diplomati (48,3%) e laureati (30,1%), e dal punto di vista della situazione occupazionale include soprattutto occupati (48,6%) e pensionati (34,9%). Queste caratteristiche relative allo status socio-culturale sono fra quelle più rilevanti ai fini dell'analisi di opinioni e atteggiamenti e, dunque, della percezione della qualità della vita.

I valori relativi ai giudizi sulla qualità della vita nel quartiere presentano distribuzioni asimmetriche a destra (cioè frequenze più elevate per i punteggi alti che per quelli bassi). La sicurezza e la legalità rappresentano l'aspetto meno apprezzato, con una maggiore frequenza di punteggi bassi. Le condizioni igieniche e le relazioni sociali sono invece gli aspetti su cui i rispondenti sono più concordi, con distribuzioni dei punteggi più concentrate, la varietà dell'offerta commerciale e le aree verdi riscotano punteggi più alti ma anche meno uniformi. La

distribuzione dei giudizi sulla quiete non si discosta molto dalle altre, tuttavia presenta una quota relativamente alta di 5 e 7 a scapito del punteggio sufficiente e di quelli elevati (8, 9 e 10).

I giudizi espressi sulla qualità dell'aria nel quartiere e nei dintorni dell'abitazione presentano profili simili, con un'incidenza più elevata per i punteggi intorno al 5, anche se quelli riferiti ai dintorni dell'abitazione risultano leggermente più alti. L'importanza assegnata alla qualità dell'aria risulta piuttosto elevata in entrambi i casi, tuttavia è più sentita se riferita ai dintorni dell'abitazione (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 10) che al quartiere in generale (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 9). La differenza tra i due gruppi è meno consistente se si considera la qualità dell'aria nel quartiere.

Attraverso la costruzione di due indici ponderati relativi alla qualità dell'aria è possibile constatare un generale peggioramento dei giudizi. I cittadini che hanno giudicato la qualità dell'aria come insufficiente sono anche quelli che in misura maggiore hanno dichiarato che la qualità dell'aria è effettivamente un fattore molto importante, chi è più insoddisfatto è anche più attento e guarda a questo aspetto ambientale con maggiore attenzione.

La maggior parte dei rispondenti (77,3%) segnala come principale causa dell'inquinamento dell'aria nel quartiere il traffico privato. Anche per l'inquinamento acustico, che sembra essere percepito come problema più cogente rispetto alla qualità dell'aria, è il traffico ad essere indicato tra le principali cause (91% dei rispondenti).

Circa un quinto dei rispondenti (il 21,7%, 44 casi) conosce il progetto LIFE MONZA, tra coloro che hanno affermato di conoscerlo il livello di fiducia per i diversi aspetti su cui il progetto potrebbe incidere è nella maggior parte dei casi piuttosto moderato (le opzioni poco e abbastanza sono le scelte più frequenti). Vale la pena di evidenziare tuttavia che mentre ben il 38,1% crede che il progetto potrà incidere molto sulla rumorosità dell'ambiente solo l'11,6% presenta questa opinione rispetto ai trasporti pubblici

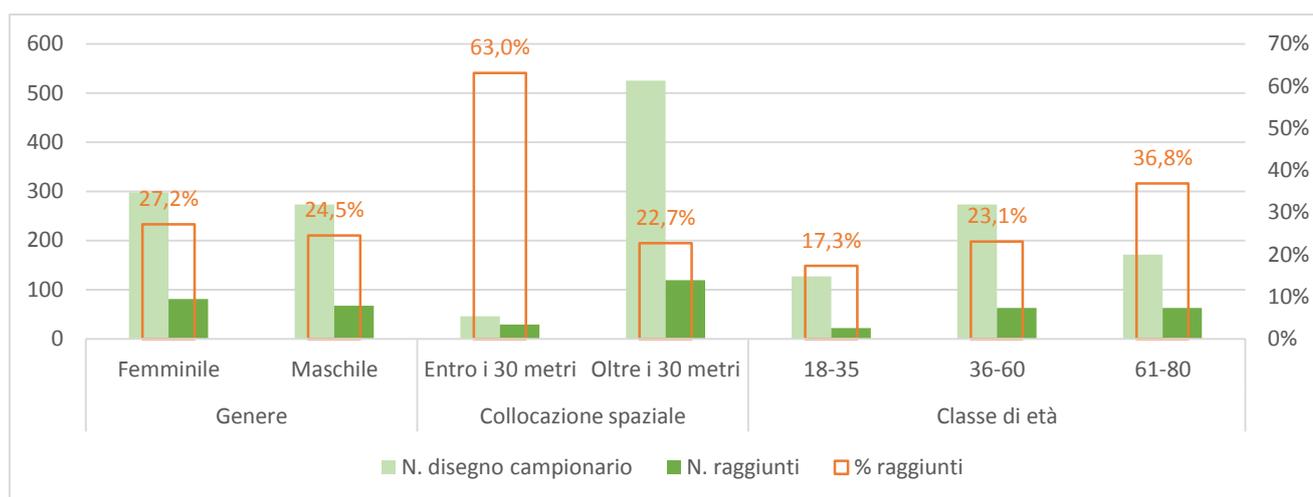
I risultati del post-test

9. I rispondenti al post-test

Complessivamente il post-test ha coinvolto 148 soggetti, circa dunque il 25,9% dei casi previsti dal disegno campionario. Come nel caso del primo test, le ragioni di questo insuccesso sono da ricondurre principalmente alle già note difficoltà della modalità postale di somministrazione, a cui non sono state affiancate sufficienti azioni di rinforzo. Va anche segnalata la complessità, la lunghezza e la “delicatezza” del questionario il quale, sia nel primo che nel secondo test, alla parte qui analizzata (I sezione), univa una seconda sezione su salute e qualità della vita che ha probabilmente costituito un ulteriore ostacolo alla compilazione.

Osservando la composizione del campione raggiunto è possibile notare alcuni elementi di interesse, anche ai fini degli obiettivi generali dell'indagine.

Genere, collocazione spaziale e classi d'età



Come per il pre-test, il genere non sembra avere particolarmente influito sulla disponibilità a partecipare all'indagine, anche se si riscontra una leggera prevalenza di rispondenti donne (55% del totale). La copertura, ancora una volta, risulta superiore per l'insieme dei rispondenti oltre i 60 anni (36,8%).

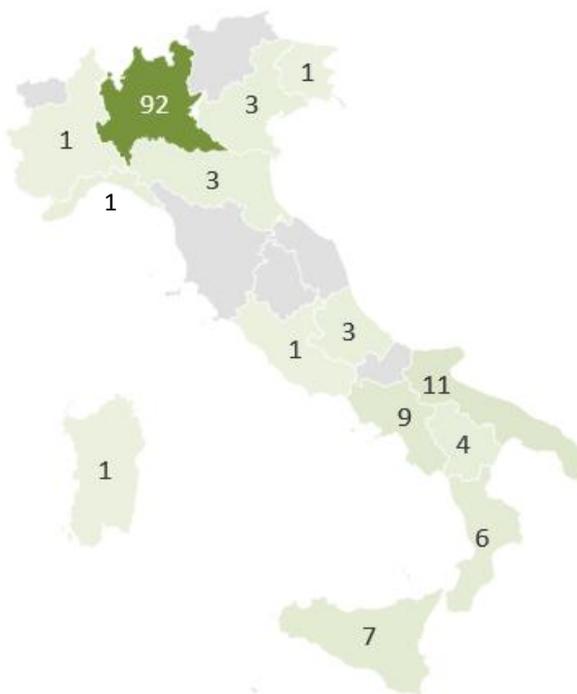
Osservando la numerosità dei soggetti raggiunti, a differenza del pre-test, non tutti i tipi previsti dal piano di campionamento sono stati raggiunti. Nello specifico la cella che incrocia il genere maschile con la classe di età inferiore ai 35 anni e la residenza entro i 30 metri da viale Libertà rimane vuota.

Anche la proporzionalità per i soggetti con una collocazione spaziale oltre i 30 metri da Viale Libertà, mantenuta nel pre-test nonostante la scarsa partecipazione, viene meno nel post-test.

Genere	Collocazione spaziale	Classe di età			Totale
		18-35	36-60	61-80	
Femminile	Entro i 30 mt	5	7	5	17
	Oltre i 30 mt	11	31	22	64
Maschile	Entro i 30 mt		5	7	12
	Oltre i 30 mt	6	20	29	55
Totale		22	63	63	148

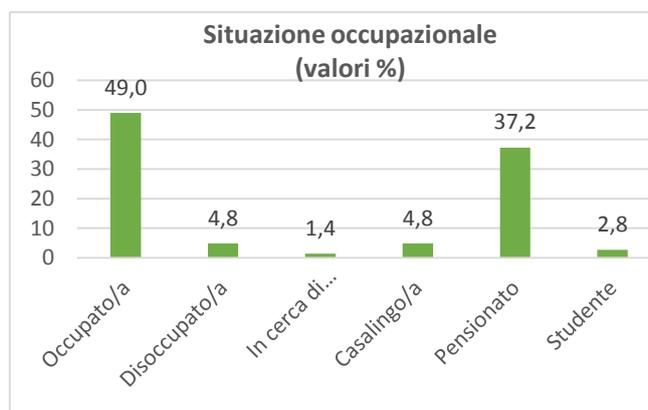
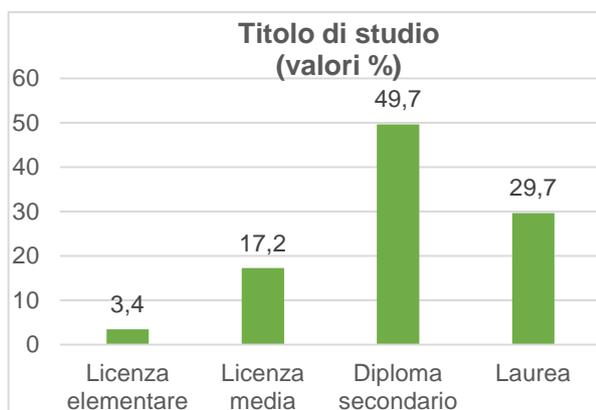
Provenienza

Nel post-test la totalità degli intervistati è di cittadinanza italiana (148) anche se un rispondente ha dichiarato la doppia nazionalità italiana e polacca e altri 3 sono nati in un Paese estero (2%). Il 62,2% dei rispondenti è nato in Lombardia, percentuale in leggera diminuzione rispetto al pre-test (74,6%), con quasi il 40% di nati nella provincia di Monza e Brianza (al pre-test erano il 44%). Nel campione raggiunto sono tuttavia presenti anche soggetti nati in altre regioni (53), soprattutto del Sud (Puglia, Campania, Sicilia e Calabria in particolare), o in altre province (quasi il 15% dei rispondenti è nato nella provincia di Milano) verosimilmente trasferitisi per motivi di studio o di lavoro (propri o dei propri genitori).



Titolo di studio e situazione occupazionale

Tra le caratteristiche più rilevanti ai fini dell'analisi di opinioni e atteggiamenti, dunque della percezione della qualità della vita, vi sono quelle relative allo status socio-culturale. Il campione raggiunto presenta una incidenza rilevante di diplomati (49,7%) e laureati (29,7%), quote non molto differenti rispetto a quanto già registrato durante il pre-test. Dal punto di vista della situazione occupazionale, la popolazione raggiunta include soprattutto occupati (49%, nel pre-test erano il 48,6%) e pensionati (37,2% contro i 34,9% del pre-test)¹⁴, in leggero aumento rispetto al pre-test.



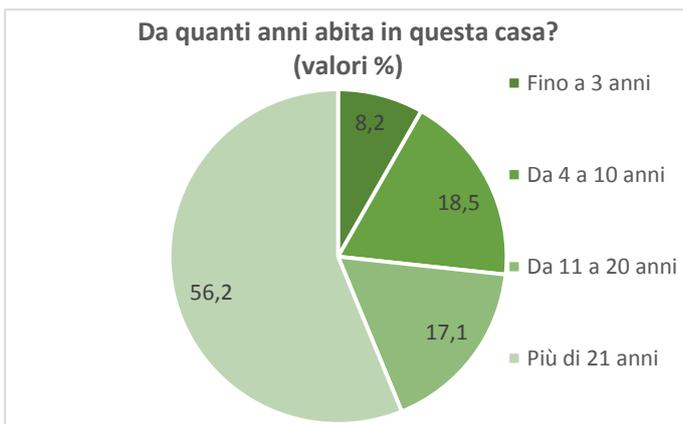
¹⁴ Per approfondimenti sulla distribuzione sul territorio di Monza di laureati e occupati si veda l'Allegato statistico C.

10. L'abitazione e il quartiere al post-test

Non dissimilmente da quanto è avvenuto nel pre-test, anche nel post-test circa un quarto dei rispondenti (23%) vive in abitazioni che affacciano direttamente su Viale Libertà, ma complessivamente il 71,6 % vive entro in una distanza di 100 metri dal viale, mentre quasi un quinto abita entro i 30 metri da Viale Libertà.

Oltre la metà dei casi abita nella stessa casa da più di 20 anni (56,2%), solo l'8,2% da meno di tre anni. Anche il campione raggiunto nel post-test è, dunque, composto principalmente da persone che abitano da molti anni il quartiere.

Rispetto alle caratteristiche dell'abitazione il 28,4% dei rispondenti del post-test segnala la presenza di misure di isolamento acustico, identica percentuale registrata al pre-test. Solo il 7,5% vive al piano terra o al piano rialzato, il 19,2% al primo piano, mentre circa il 22,6% vive al 5° piano o piani superiori.



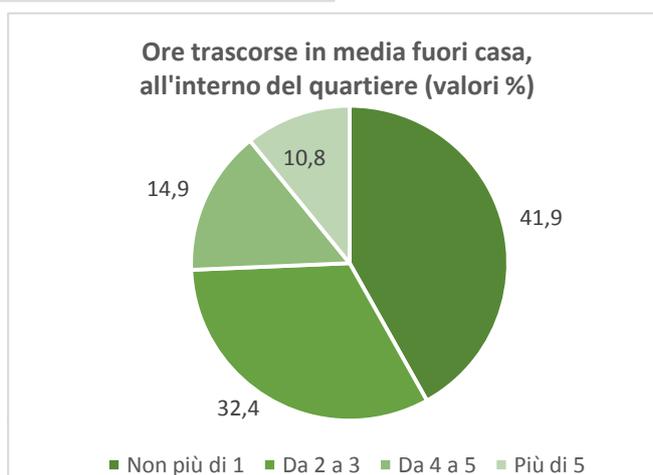
I rispondenti del post-test trascorrono meno tempo a casa. Soltanto il 10,8% passa all'interno delle mura domestiche più di più di 16 ore, mentre il 41,8% non più di 8 ore.



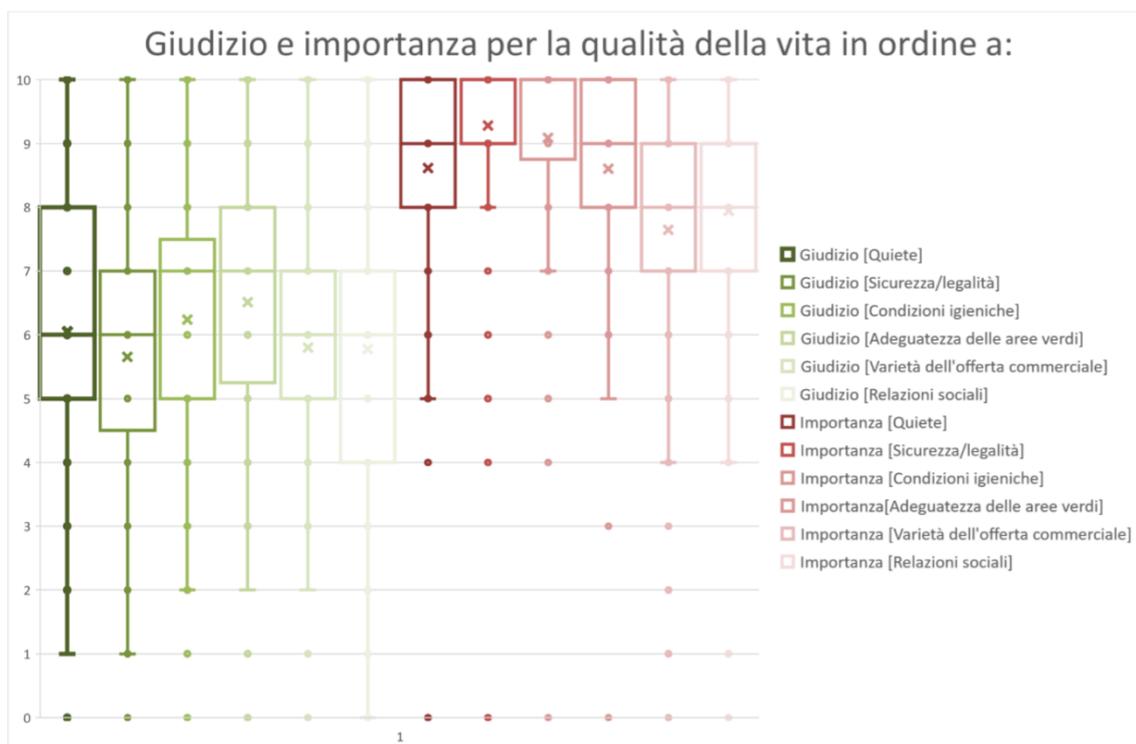
La valutazione circa l'esposizione della propria abitazione al rumore risulta piuttosto varia, presentando però una distribuzione complessiva asimmetrica verso i punteggi alti. In quasi il 70% dei casi il punteggio assegnato alla rumorosità percepita dal proprio

appartamento è stata inferiore o uguale ai 5 punti su 10. Il post-test segue l'andamento già emerso durante il pre-test con una concentrazione leggermente maggiore nei punteggi che vanno da 3 a 5.

La maggior parte dei rispondenti vive il quartiere, fuori dalla propria abitazione, per non più di tre ore al giorno (complessivamente il 74,3%), ben il 41,9% per non più di una. Tutti valori sostanzialmente simili



a quanto registrato nel pre-test. I giudizi sulla qualità della vita nel quartiere presentano distribuzioni asimmetriche a destra (cioè frequenze più elevate per i punteggi alti che per quelli bassi). Anche nel post-test la sicurezza e la legalità rappresentano l'aspetto meno apprezzato, con una maggiore frequenza di punteggi bassi. Le condizioni igieniche, le relazioni sociali e il giudizio sulla quiete sono invece gli aspetti con i punteggi concentrati tra il 4 e l'8. La varietà dell'offerta commerciale e le aree verdi riscontano punteggi più alti ma anche meno uniformi.

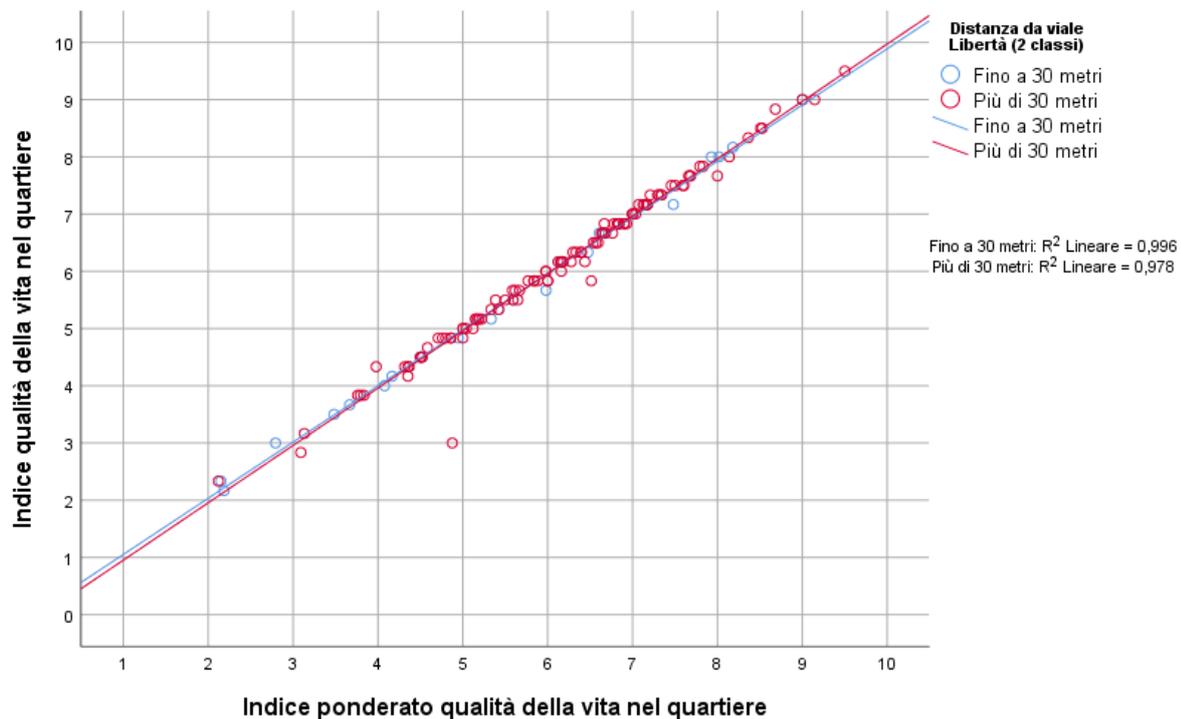


Come effettuato per il pre-test (si veda il paragrafo 5), partendo dai singoli giudizi espressi con la medesima metodologia di calcolo è stato elaborato un indice sintetico circa il giudizio complessivo (D.20) sulla qualità della vita nel quartiere (S1). Attribuendo poi come peso i punteggi di importanza che il rispondente assegna all'aspetto corrispondente (D.19) è stato calcolato un indice ponderato in modo da restituire un valore che rifletta meglio l'effettiva percezione soggettiva dei singoli (S2).

Sia considerando il giudizio assoluto che quello ponderato per l'importanza, la qualità della vita risulta superiore per i rispondenti che abitano a più di 30 metri dal Viale. Tuttavia, analizzando le differenze tra i due gruppi, se si fa riferimento all'indice S1 queste non risultano statisticamente significative (si veda nota 13); sono significative invece se si fa riferimento all'indice ponderato (S2), ma solo al livello dello 0,10 e non a quello comunemente adottato del 0,05. Ancora una volta, come nel pre-test, è da notare che la considerazione dell'importanza degli elementi ha un effetto più sensibile nel caso dei rispondenti collocati a una maggiore distanza dal Viale: le medie dei due indici sono simili (6,01), tuttavia osservando la distribuzione congiunta dei due indici si notano diversi outlier rispetto alla tendenza fortemente lineare della relazione, presenti in misura maggiore fra chi abita a più di 30 metri dal Viale.

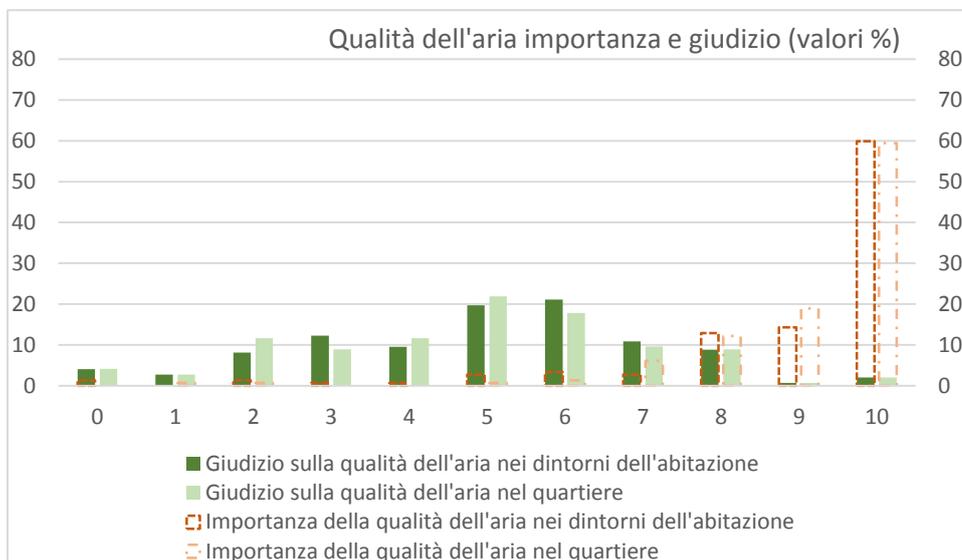
ANOVA – Indici di qualità della vita nel quartiere per distanza da Viale Libertà

Distanza da viale Libertà		Indice qualità della vita nel quartiere (S1)	Indice ponderato qualità della vita nel quartiere (S2)
Fino a 30 metri	Media	5,6690	5,6075
	N	29	26
	Dev. std.	1,80238	1,87586
Più di 30 metri	Media	6,1000	6,2063
	N	117	114
	Dev. std.	1,45477	1,35694
Totale	Media	6,0144	6,0951
	N	146	140
	Dev. std.	1,53303	1,47796
ANOVA	F	1,848	3,538
	Sig.	,196	,062



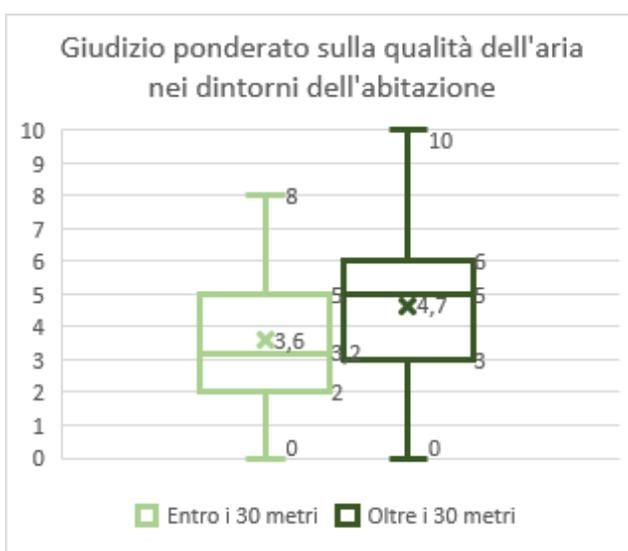
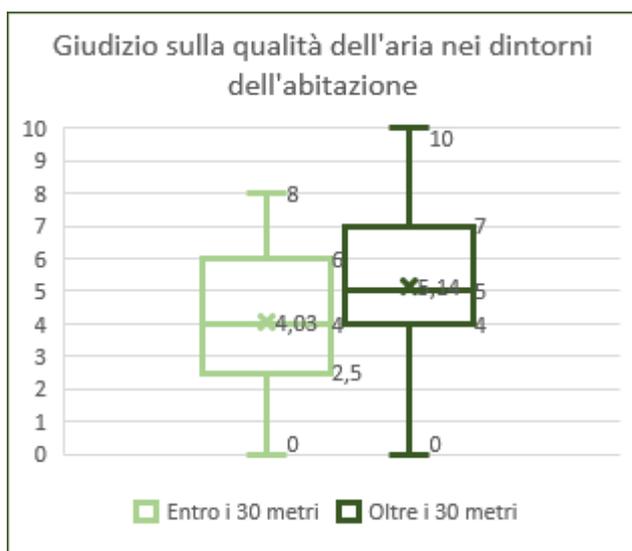
11. Inquinamento e qualità della vita al post-test

Come al pre-test, i giudizi espressi sulla qualità dell'aria nel quartiere e nei dintorni dell'abitazione presentano un'incidenza più elevata per i punteggi intorno al 5, anche se quelli riferiti ai dintorni dell'abitazione risultano leggermente più alti. L'importanza assegnata alla qualità dell'aria risulta piuttosto elevata in entrambi i casi, tuttavia è

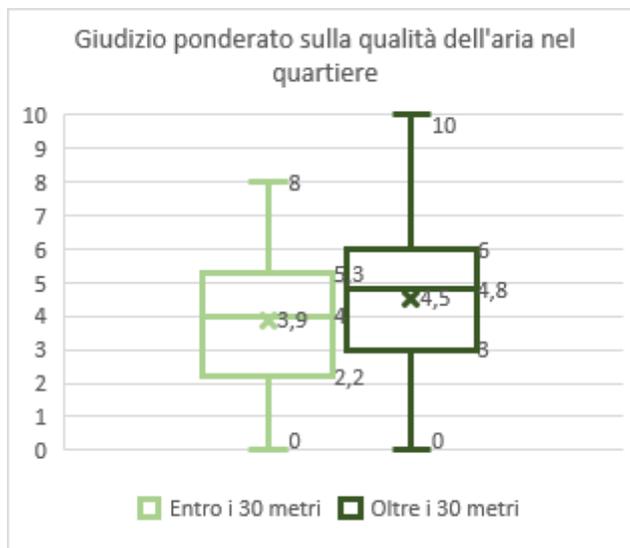
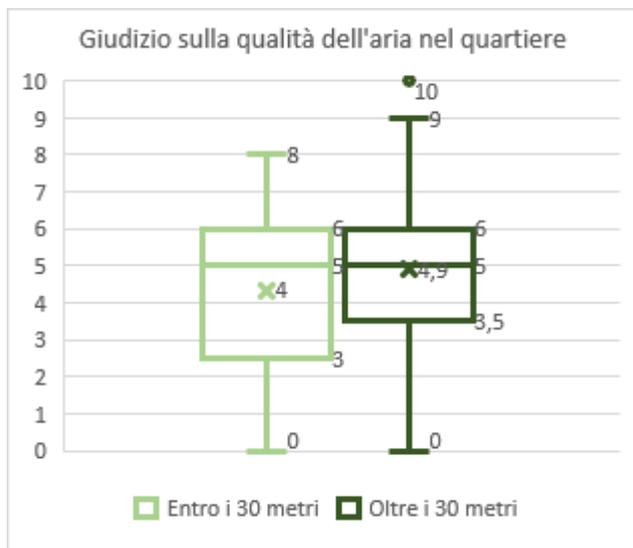


più sentita se riferita ai dintorni dell'abitazione (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 10) che al quartiere in generale (con la quota maggiore di punteggi assegnati pari a 9).

Anche al post-test, il giudizio sulla qualità dell'aria nei dintorni dell'abitazione evidenzia delle differenze tra i rispondenti con abitazione entro 30 metri da Viale Libertà e coloro che abitano a una maggiore distanza: i residenti più prossimi a viale Libertà esprimono giudizi di qualità inferiore. Tale risultato è confermato sia guardando al valore assoluto del giudizio espresso, sia rapportando questo valore all'importanza assegnata dallo stesso rispondente all'aspetto valutato.



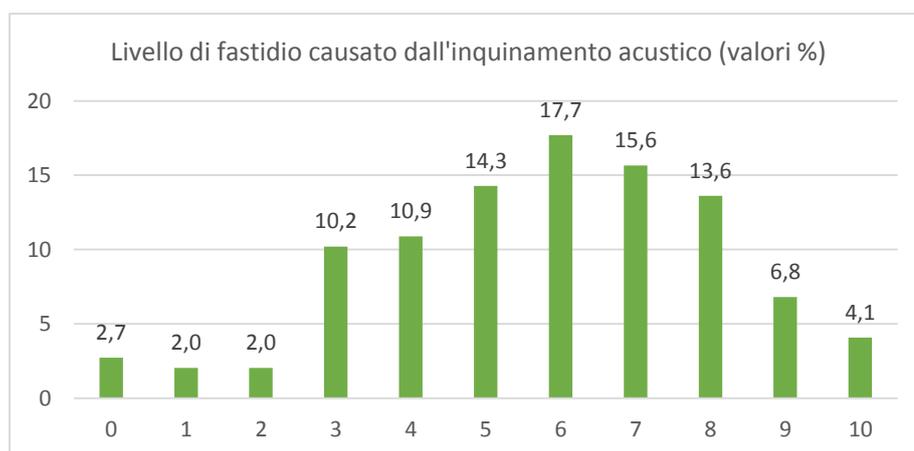
Guardando alla qualità dell'aria nell'intero quartiere, anche al post-test la differenza tra i due gruppi è meno consistente.



Il 54,5% del campione raggiunto al post-test si ritiene abbastanza informato sulle problematiche dell'inquinamento atmosferico, in crescita rispetto al pre-test (51,2%). A ritenersi molto informato è invece solo il 6,2%; per nulla informato si dichiara il 7,6% della popolazione raggiunta.

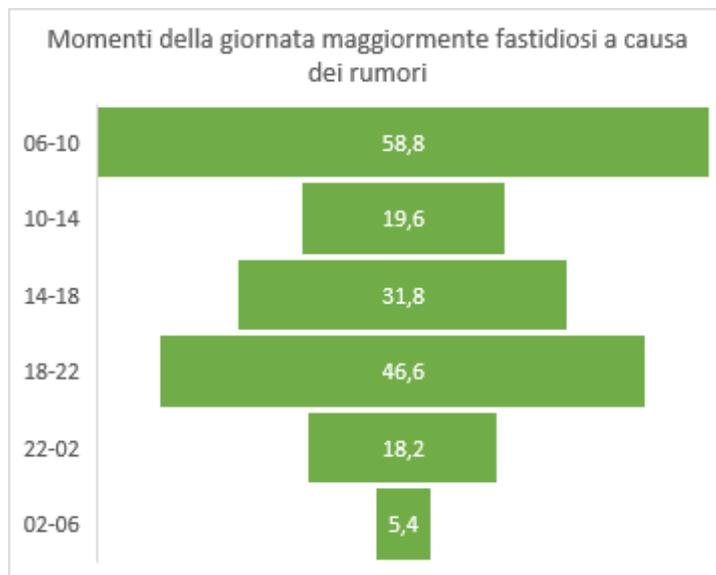
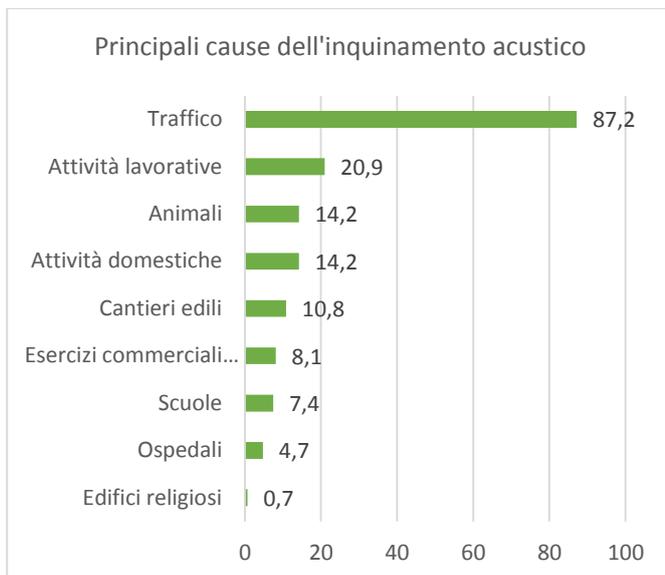
Al post-test, la fonte di informazione primaria risulta la televisione, indicata da 96 intervistati (64,9%) seguita da internet, 91 segnalazioni (61,5%). A distanza come media di informazione sulle tematiche ambientali gli intervistati segnalano i quotidiani (37,8%) e la radio (29,1%). Ancora superiori al 10 percento di segnalazioni, le associazioni ambientaliste (10,8%); di poco sotto i settimanali (9,5%). Residuali possono essere considerate le altre fonti: riviste specialistiche (6,8%), scuola (6,1%). Solo 2 intervistati (1,4%) dichiarano di non avere nessuna fonte di informazione sulla tematica.

È stato chiesto agli intervistati di esprimere il livello di fastidio causato dall'inquinamento acustico in una scala che varia da 0 (assente) a 10 (molto inteso). Come si può osservare dal grafico, la curva delineata dalle 11 modalità di risposta appare spostata sulla sinistra rispetto ad una distribuzione



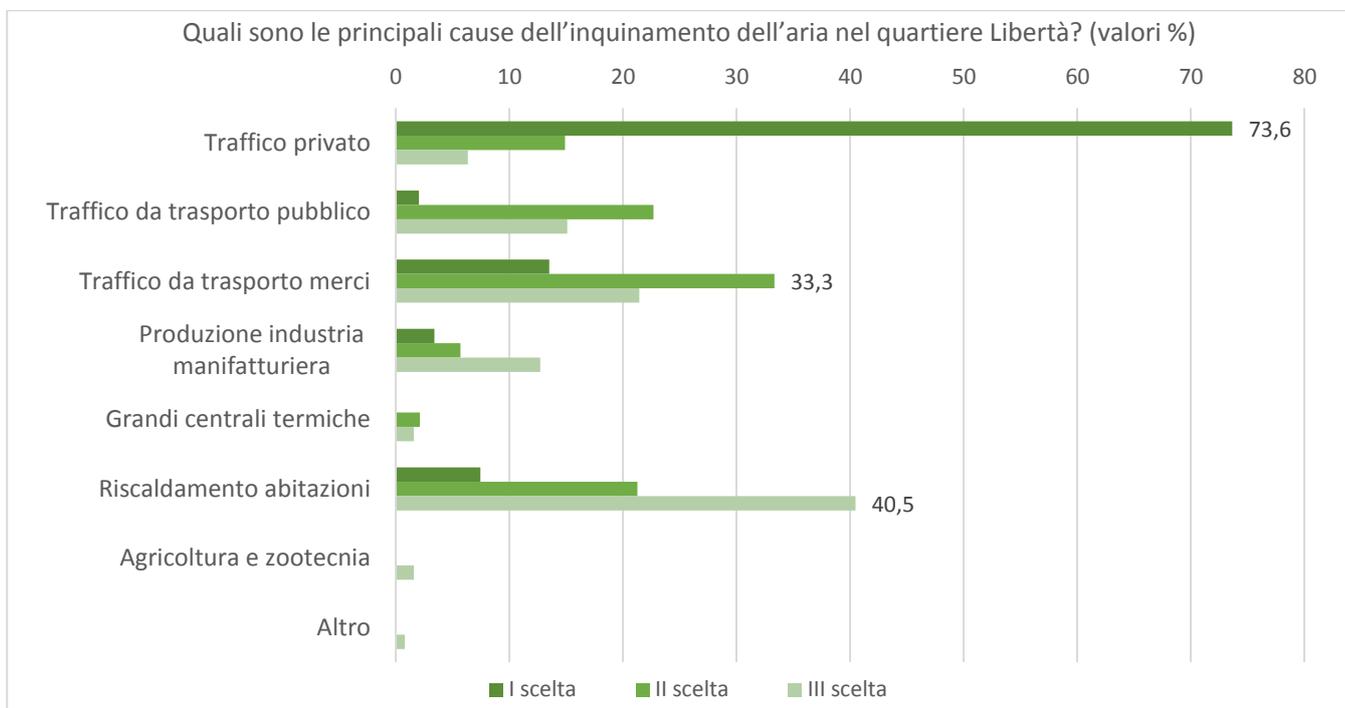
normale. La maggior parte dei rispondenti si attesta sui gradienti 5, 6, 7 e 8 che insieme raccolgono il 61,2% delle segnalazioni.

La principale causa dell'inquinamento acustico è, secondo i rispondenti, il traffico (indicato dall'87,2%) seguito dalle attività lavorative (20,9%) dagli animali e dalle attività domestiche, ciascuna indicata dal 14,2% dei rispondenti.



Come momenti della giornata in cui il fastidio causato dai rumori nel quartiere è maggiore, i rispondenti indicano la fascia mattutina (06-10) e serale (18-22).

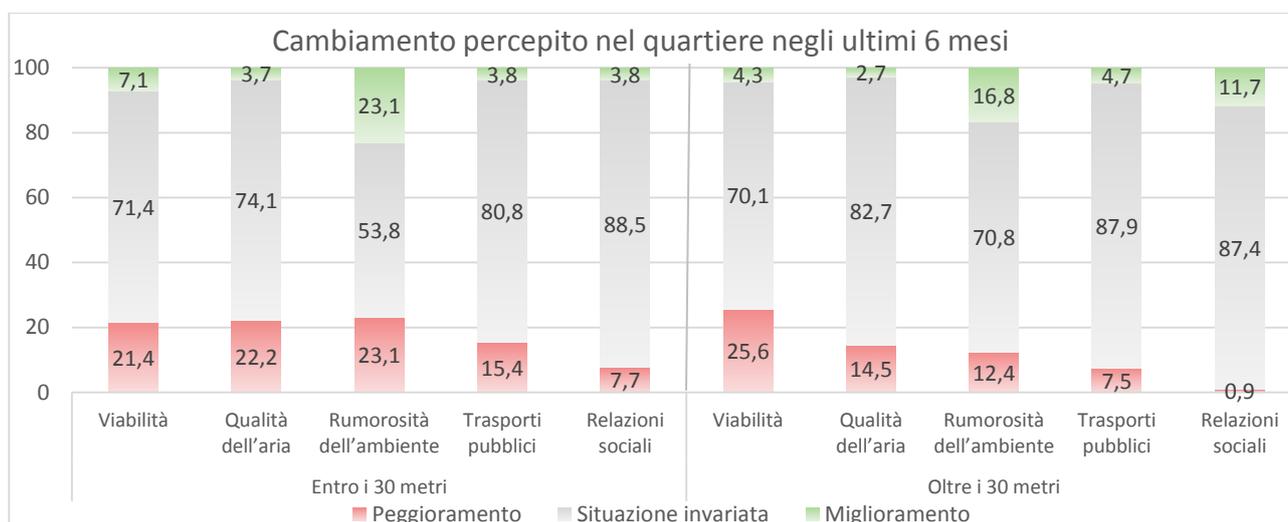
Come cause di inquinamento dell'aria nel quartiere Libertà il 73,6% indica come prima causa il traffico privato.



12. Il cambiamento percepito nel questionario di post-test

Rispetto al questionario di pre-test, in quello somministrato nel post-test sono state inserite ulteriori 3 domande. Queste domande aggiuntive hanno avuto lo scopo di rilevare in modo diretto la percezione dei soggetti intervistati del cambiamento avvenuto nel quartiere di residenza in alcuni degli aspetti fondamentali per una buona qualità della vita (viabilità, qualità dell'aria, rumorosità dell'ambiente, trasporti pubblici e relazioni sociali).

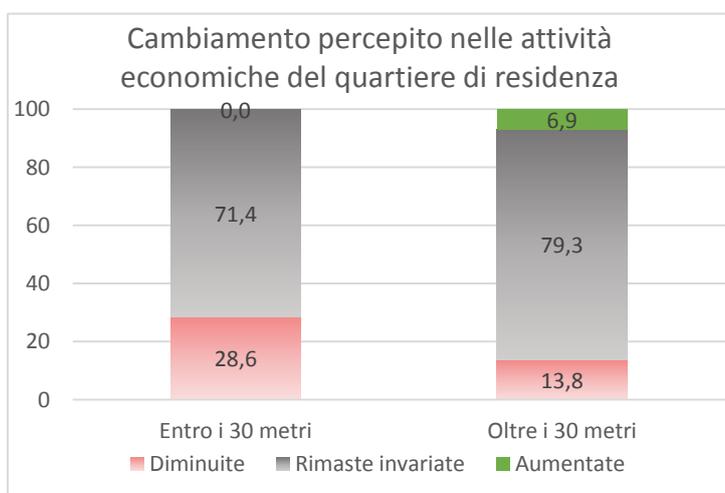
Analizzando le risposte relative al cambiamento percepito negli ultimi 6 mesi è possibile notare che per entrambi i gruppi (entro e oltre i 30 metri da Viale Libertà) la situazione negli aspetti indagati è rimasta pressoché inalterata. Un miglioramento significativo è, però, segnalato nella rumorosità dell'ambiente, in misura maggiore nel gruppo di rispondenti che vive entro i 30 metri da Viale Libertà. Questo miglioramento è sicuramente un segnale positivo indice dell'efficacia della nuova pavimentazione stradale basso-emissivo e in generale del funzionamento della "Noise Low Emission Zone".



Un altro aspetto monitorato, pur soltanto attraverso percezioni indirette, è stato focalizzato sulle attività commerciali e sulla loro variazione durante l'ultimo periodo.

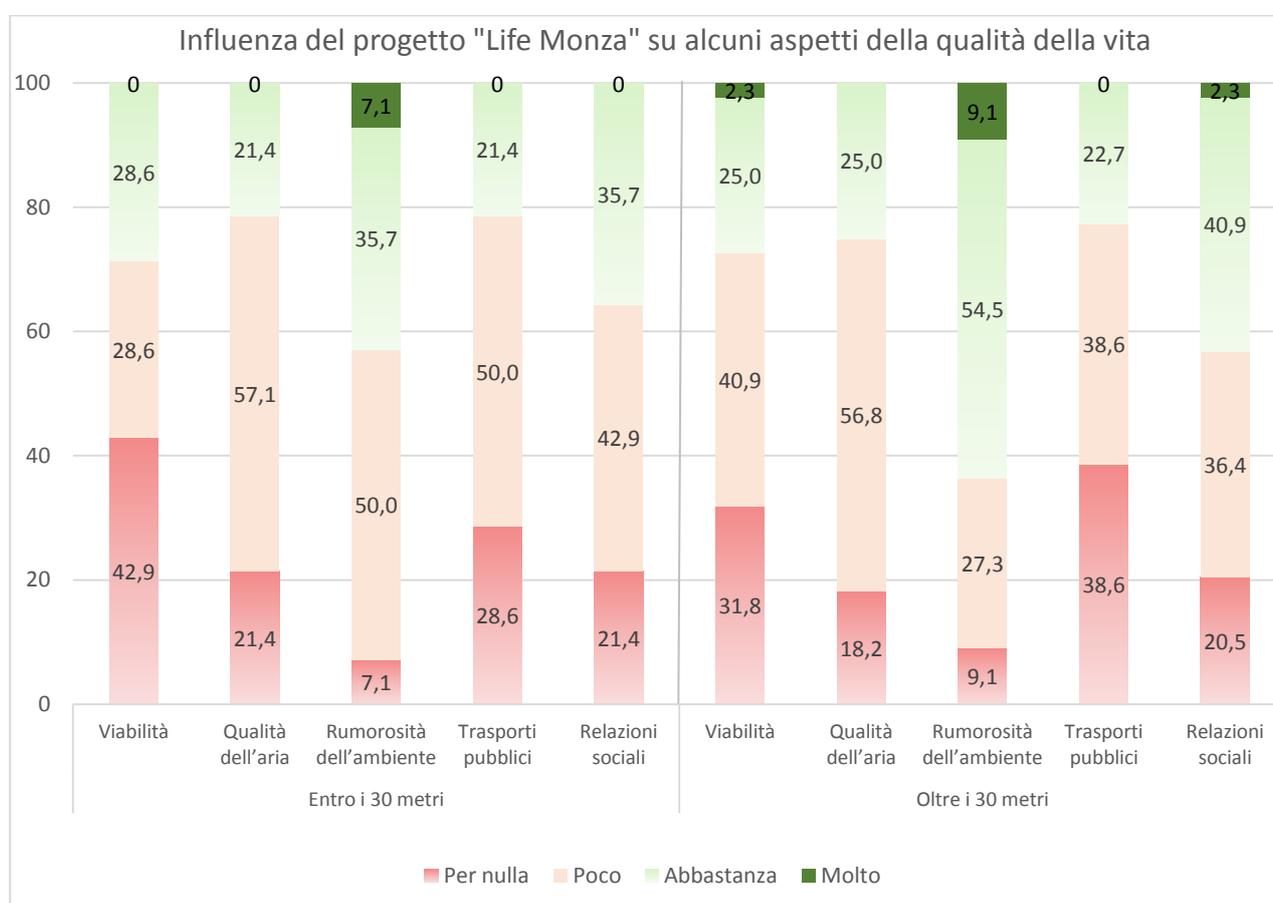
In entrambi i gruppi la percezione diffusa è stata quella di una sostanziale invarianza delle attività commerciali ed economiche del quartiere.

Si segnala che per i rispondenti che vivono entro i 30 metri da Viale Libertà hanno percepito in maniera quasi doppia rispetto a chi vive ai bordi del quartiere una diminuzione nel numero di attività commerciali presenti e operanti nel quartiere.



Per le sole persone che hanno dichiarato di conoscere il progetto “Life Monza”, è stata prevista anche una domanda che ha chiesto di valutare l’influenza degli interventi previsti su alcuni degli aspetti relativi alla qualità della vita. Delle 58 persone che hanno dichiarato di conoscere il progetto (39,2% del totale dei rispondenti al post-test), 14 vivono nella zona più interessata ai lavori di riqualificazione (entro 30 metri da Viale Libertà) mentre 44 vivono più distanti (oltre 30 metri da Viale Libertà).

In entrambi i gruppi è segnalato un miglioramento nella diminuzione della rumorosità ambientale, in linea con gli obiettivi iniziali del progetto “Life Monza”. Gli altri aspetti hanno ricevuto delle valutazioni negative soprattutto nei trasporti pubblici e nella viabilità in generale. La mancata pedonalizzazione di Viale Libertà ha fatto sì che il progetto non sia stato in grado di incidere positivamente sulla riorganizzazione complessiva del traffico della zona oggetto di analisi.



La qualità della vita nel quartiere prima e dopo l'intervento

In questo paragrafo conclusivo sono messi a confronto i dati delle rilevazioni effettuate prima degli interventi previsti dal progetto Life Monza e quelli delle rilevazioni effettuate a seguito di tali interventi. L'obiettivo generale è indagare se le operazioni di riqualificazione messe in atto hanno avuto delle ripercussioni positive sulla qualità della vita nel quartiere. Per fare ciò verranno messi direttamente a confronto i risultati degli indici di qualità della vita nel quartiere (semplice – S1 e ponderato – S2) nei due momenti di rilevazione pre-test (T1) e post-test (T2) e per i diversi gruppi: sperimentale (GS) e controllo (GC). Ricordiamo che, secondo il disegno di indagine, il GS e il GC fanno parte di una stessa popolazione/coorte¹⁵ campionata in due momenti distinti: prima degli interventi (il GC) e dopo gli interventi (il GS) di riqualificazione del quartiere.

Al fine di operare questo tipo di analisi è necessario mettere in relazione i punteggi degli indici di qualità della vita (nelle due varianti S1 e S2) rilevati dei due momenti di osservazione (T1, prima degli interventi di riqualificazione e T2, dopo gli interventi di riqualificazione).

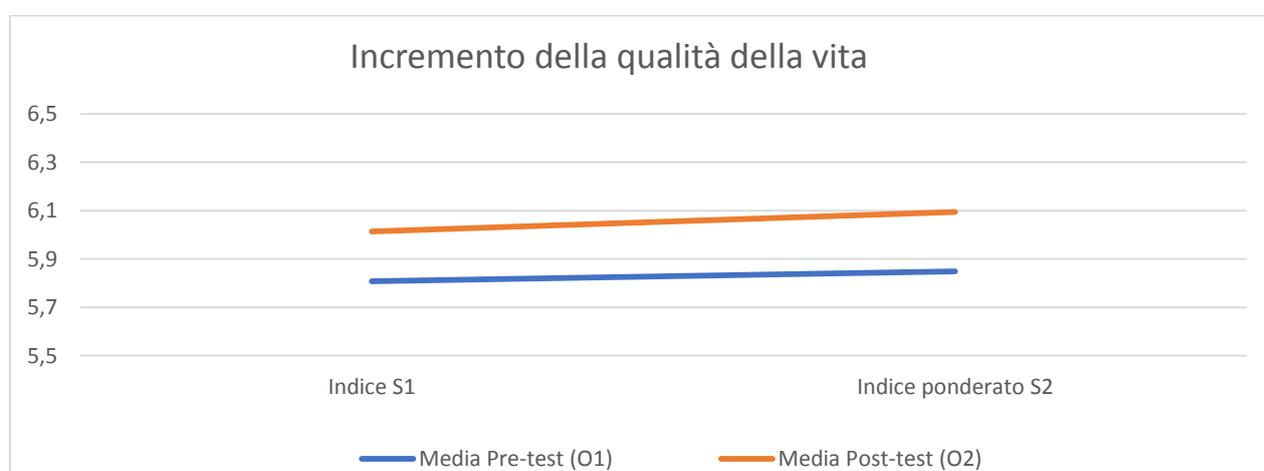
Per fare ciò si ricorre ancora all'analisi della varianza (si veda nota 13) che consente di testare l'ipotesi se il variare della percezione della qualità della vita (calcolata attraverso i due indici), osservata per i due gruppi nei due momenti di osservazione (prima e dopo gli interventi di qualificazione), sia statisticamente e significativamente differente. Il risultato atteso, cioè, è che la qualità della vita percepita dagli intervistati a seguito degli interventi sia statisticamente e significativamente più alta rispetto alla qualità della vita nel quartiere prima degli interventi di riqualificazione.

Dalla tabella sottostante si evince come, tanto guardando all'indice S1 che all'S2, si registri, a seguito degli interventi di riqualificazione previsti dal progetto Life Monza, un incremento nelle medie della qualità della vita percepita. Guardando all'indice S1 si passa da una media di 5,80 decimi a una di 6,01 (+0,21), mentre utilizzando l'indice ponderato (S2) l'incremento è di 0,26 decimi (si passa dal valore medio di 5,85 alla prima osservazione al valore medio di 6,1 alla seconda).

ANOVA – Indici di qualità della vita nel quartiere per distanza da Viale Libertà			
Osservazione		Indice qualità della vita nel quartiere (S1)	Indice ponderato qualità della vita nel quartiere (S2)
Pre-test	Media	5,8075	5,8493
	N	170	152
	Dev. std.	1,45505	1,45956
Post-test	Media	6,0144	6,0951
	N	146	140
	Dev. std.	1,53303	1,47796
Totale	Media	5,9031	5,9671
	N	316	292
	Dev. std.	1,49277	1,47103
ANOVA	F	1,510	2,042
	Sig.	,220	,154

¹⁵ Il disegno di indagine utilizzato è anche chiamato "Matching Through Cohort Controls" (Shadish, Cook e Campbell, 2002)

Utilizzando i due indici, sebbene si registrino degli aumenti nella qualità della vita percepita nel quartiere dagli intervistati prima e dopo gli interventi, questi incrementi non sono statisticamente significativi. Questo potrebbe essere un effetto determinato da diversi fattori. Ad iniziare da fatto che la rilevazione originariamente prevista su un gruppo pienamente rappresentativo della popolazione residente sia stata poi limitata per le ragioni organizzative a cui abbiamo già accennato. Inoltre, il cambio di amministrazione comunale avvenuto a progetto già avviato e i conseguenti aggiustamenti hanno portato a una nuova taratura del progetto stesso, con l'indebolimento di alcune attività sulla base delle esigenze della nuova amministrazione. Gli interventi effettuati sono stati perciò limitati rispetto a quelli inizialmente preventivati e quindi meno efficaci anche nel migliorare la qualità della vita anche solo agli abitanti più vicini a Viale Libertà.



Nella tabella sottostante si riportano i punteggi medi rilevati sia al pre-test che al post-test per le domande utilizzate nella costruzione degli indici sintetici (d.20) e alcune domande relative alla rumorosità e al giudizio sulla qualità dell'aria (d.18, d.23, d.25, d.30).

	Pre-test	Post-test
18. Esposizione al rumore dell'abitazione	4,8	4,8
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Quietè	5,8	6,1
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Sicurezza/Legalità	5,3	5,7
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Condizioni igieniche	6,0	6,2
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Adeguatezza delle aree verdi (parchi, giardini, ecc.)	6,0	6,5
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Varietà dell'offerta commerciale	6,0	5,8
20. Giudizio sulla qualità della vita nel quartiere Libertà: Relazioni sociali	5,9	5,8
23. Giudizio qualità dell'aria nei dintorni dell'abitazione	4,6	4,9
25. Giudizio qualità dell'aria nel quartiere	4,4	4,8
30. Fastidio personale percepito causato dall'inquinamento acustico nella zona di residenza	5,5	5,8

Indagine qualitativa sugli effetti sociali del Progetto LIFE MONZA tramite interviste a testimoni qualificati

Introduzione

Al fine di integrare le informazioni ricavate dall'inchiesta campionaria diacronica – *integrare* sia in termini di motivazione e approfondimento delle tendenze emerse dall'analisi quantitativa dei dati sia per acquisire conoscenze su aspetti non rilevati nei questionari – è stata realizzata una indagine basata su “interviste discorsive”¹⁶ ad alcuni testimoni qualificati¹⁷ locali, focalizzate soprattutto sugli effetti di natura sociale ed economica degli interventi attuati nel quartiere.

I soggetti da coinvolgere sono stati individuati tra coloro che si ritenevano attori significativi o “rappresentativi” rispetto alle problematiche in esame, appartenenti al tessuto socio-economico-culturale del quartiere o, se “fuori quartiere”, con informazioni, competenze o esperienze che lo riguardano, in grado di garantire risposte pertinenti relativamente ai diversi aspetti costitutivi della dimensione sociale locale delle tematiche connesse con le azioni del Progetto LIFE “MONZA”. In tale ottica, anche in base alle risultanze di una rapida ricognizione effettuata sulla stampa locale e sui “social media” e a colloqui con la referente del Comune per il Progetto e con la coordinatrice del Centro Civico “Liberthub”, che ha poi attivamente collaborato all'organizzazione degli incontri, è stata selezionata e intervistata una serie di soggetti attribuibili a tre principali categorie:

- 1) testimoni locali della **società civile**: associazioni di cittadini, organizzazioni religiose, insegnanti, giornalisti della stampa locale, cittadini comuni interessati o con esperienza specifica (12 interviste);
- 2) testimoni locali della **pubblica amministrazione**: amministratori locali, funzionari esperti in ambiente e mobilità (2 interviste);
- 3) **operatori economici locali**: agenzie immobiliari, commercianti, farmacisti (5 interviste).

Le interviste sono state effettuate tra il 13 maggio e l'11 giugno del 2019, in gran parte presso il Centro Civico, per il resto presso le sedi operative degli intervistati (uffici e negozi), in modalità “faccia a faccia”, con uso di registratore. Al fine di facilitare il confronto tra le rappresentazioni e le argomentazioni espresse dai testimoni sui vari temi oggetto del loro coinvolgimento, si è deciso di operare nella direzione di una “semi-strutturazione”

¹⁶ La locuzione “*intervista discorsiva*”, descritta nelle sue possibili declinazioni da Cardano (2003, pp. 73-106), che a sua volta la mutuò da Rositi (1993, p. 198), indica una intervista “qualitativa” che può assumere una forma “guidata” (con uno schema di rilevazione “semi-strutturato”, cioè con una traccia che suggerisce all'intervistato i temi da trattare e ne definisce – in linea di massima – i termini) o una forma “libera” (ci si limita a porre il tema o i temi della conversazione mediante una domanda introduttiva, lasciando all'intervistato la massima libertà di organizzare il suo discorso). Nel nostro caso, si è optato per la prima forma.

È il caso di ricordare che con l'intervista discorsiva non si mira alla “raccolta dati”, che caratterizza l'approccio quantitativo, tipico ad es. dell'inchiesta campionaria, ma si intende riuscire a “vedere con gli occhi ed i sentimenti degli intervistati il fenomeno sociale studiato” (Corbetta, 1999, p. 408).

¹⁷ Sull'uso di testimoni qualificati (talvolta denominati “testimoni chiave” – dall'inglese *Key Informant* – o “osservatori privilegiati”) nella ricerca sociale, si veda Del Zotto (1988), pp.132-144.

del processo di realizzazione delle interviste – pur mantenendo i necessari margini di libertà e di adesione alle specificità individuali – attraverso l’adozione di una traccia contenente i principali quesiti da affrontare (conoscenza del progetto LIFE “MONZA” e degli interventi previsti, quali di essi si sono rivelati positivi, impatto degli interventi su traffico, qualità dell’aria, rumore, vivibilità del quartiere e attività commerciali, effetti sul mercato immobiliare, giudizio complessivo sul progetto).

Le registrazioni sono state trascritte pressoché integralmente, con un intervento minimo sulle forme espressive, sempre teso comunque alla salvaguardia massima dei contenuti comunicativi (si veda **Allegato G** contenente i testi delle interviste). A seguito di una fase di lettura/rilettura del *corpus* testuale così ottenuto, si è proceduto alla sintesi e alla classificazione delle argomentazioni emerse secondo uno schema teso a ricondurle ai principali nodi focali di interesse.

Principali esiti

1. Conoscenza del Progetto LIFE “MONZA”

Gran parte degli intervistati (15) **conosce il Progetto LIFE “MONZA”**: in 11 casi è stata evidente la presenza di una conoscenza piuttosto approfondita, mentre si è riscontrata una sola parziale informazione negli altri 4; i tre commercianti intervistati e il farmacista – pur avendo notato alcuni cambiamenti nel quartiere – non ne erano a conoscenza prima dell’intervista.

2. Ripavimentazione e riduzione dell’inquinamento acustico

L’intervento che è stato ritenuto più positivo e che ha riscontrato il massimo consenso fra gli intervistati in ordine alla sua efficacia è stato quello della **ripavimentazione basso-emissiva**, che per 15 soggetti ha portato a una **sensibile riduzione del rumore da traffico**. Gli intervistati si sono espressi nei termini di seguito esemplificati.

“La ripavimentazione di **effetti positivi ne ha sicuramente avuti**, anche perché prima si sentivano spesso le lamentele delle persone che vivevano nelle palazzine qui davanti [*davanti al Centro Civico, luogo dell’intervista, ndr.*] ... su questo rumore io non ho più sentito lamentele”, anche se “sicuramente le auto passano nella stessa quantità ...” (**intervista n. 1**¹⁸).

“Sicuramente dal punto di vista del rumore si è notata una differenza” (**n.2**).

¹⁸ Si veda **Allegato G**. Da questo punto in poi, il rinvio all’intervista sarà effettuato con la sola indicazione del numero di riferimento preceduto da “n.”.

“Per quanto riguarda il discorso del rumore nel quartiere, l’intervento ... è stato eseguito e, devo dire, ad opera d’arte (...). Per me qualcosa è effettivamente migliorato. A livello di rumore ‘stupendo’ perché il fonoassorbente ha una funzione non indifferente”. Lo stesso intervistato segnala un effetto imprevisto, il rapido “consumo” delle strisce sul nuovo asfalto: “C’era stata inizialmente la faccenda che quando hanno fatto la segnaletica orizzontale sugli attraversamenti, penso che ci sia stata un’incongruenza tra materiale usato per l’attraversamento con il fonoassorbente, perché il fonoassorbente deve essere un materiale che si appiccica alle gomme, quando le gomme passano sul tratto andavano subito a sbiadirle. Parlando con l’interessato del Comune, proprio, penso abbiano trovato la soluzione perché adesso il miglioramento c’è” (n. 4).

L’intervistata n. 5, a proposito del “materiale che ha ammortizzato i rumori”, sottolinea che “questo è stato un **ottimo intervento**”, alla domanda se ha percepito meno rumore, risponde: “Esatto. D’estate è invivibile. Perché uno tiene le finestre aperte se non ha il condizionatore o il climatizzatore e quindi chiaramente era pazzesco, (...) c’è stato un riscontro buono per il rumore. Per il resto la situazione è invariata”.

“Dal punto di vista fenomenologico le dico che è chiaro che la pavimentazione attutisce il rumore. Si è notata una minore rumorosità dei veicoli sulla strada” (n. 6).

“Tra le azioni intraprese, quella più importante è stata la riasfaltatura con materiali basso-emissivi ...” (n. 7).

“Alcuni mi hanno detto che il nuovo asfalto ha ridotto il rumore, persone che abitano proprio sul viale Libertà, a fronte di una quantità di traffico sempre sostenuta, il rumore si è alleggerito ...” (n. 8).

“La ripavimentazione con l’asfalto ha avuto entusiasmo perché l’effetto immediato che tutti hanno percepito era notevole, perché l’abbattimento è stato talmente elevato che anche chi non sapeva si è chiesto il giorno dopo perché c’era più silenzio (...) la cosa notata subito, accompagnavo mio figlio a scuola e, nella mia mente, anche se non ci avevo mai riflettuto, fin quando arrivavo a scuola, il rumore predominante era il vialone; dopo la riasfaltatura, dopo che attraverso, sento il rumore della via interna e non del vialone; gente che abita proprio in quei palazzi, e che è nella Consulta, [mi dice che] da quando è stato fatto l’asfalto i rumori sono fortemente diminuiti; quindi un **ottimo intervento** ... (...). Per ciò che concerne il rumore ... il progetto ha inciso tanto, ovviamente su questo pezzettino ... è stato veramente notevole” (n. 9).

“Allora, la ripavimentazione sicuramente ha dato un **contributo puntuale decisamente tangibile** perché lo abbiamo visto con i rilievi e con le misure, quindi abbiamo visto che sempre ovviamente ogni misura – come tutte le misure – è affetta da un c’è sempre una sommatoria di effetti che vanno ad incidere su una misura puntuale che noi facciamo, quando noi rileviamo una misura di rumore, o una misura di traffico, o anche quando andiamo a fare gli esami del sangue noi rileviamo dei valori alterati o dei valori diversi da quelli standard che ci attendiamo di rilevare, perché abbiamo uno storico, oppure abbiamo dei valori di riferimento come nel caso degli esami del sangue. Se troviamo dei valori diversi, alterati, possiamo facilmente ricondurre questa variazione,

in base all'esperienza, a un intervento che noi abbiamo fatto dall'esterno, e questo è il caso di cui noi parliamo, perché è evidente che avendo fatto un intervento di questo tipo ci attendiamo una diminuzione dell'impatto acustico, l'abbiamo misurata ed è assolutamente ragionevole ritenere che ci sia un rapporto diretto causa-effetto tra intervento e misurazione; quindi su questo non avrei dubbi nel sostenere che questo intervento sia stato positivo, nonostante alcuni piccoli problemi in fase di stesura del manto e soprattutto di tenuta della segnaletica orizzontale" (n. 11).

"Allora la ripavimentazione ok, l'abbiamo vista e tra l'altro, dicevo proprio prima che dove abitiamo noi non riusciamo tanto ad avvertire i benefici perché appunto siamo all'interno, però abbiamo comunque conoscenze, amici che abitano proprio su viale Libertà e ci hanno detto che invece loro hanno notato che **il rumore si sente molto più attenuato**, quindi questo funziona, con la pavimentazione ha avuto un effetto in loco come le dicevo" (n. 13).

"Sicuramente una parte riuscita e indiscutibile è quella del **beneficio sul rumore** che ha portato la **riafaltatura**, questo si è percepito subito, il giorno dopo che avevano finito; il **rotolamento delle auto ha un impatto ridotto**, ormai si sente il motore, anzi è pericoloso quando ci sono le auto ibride che neanche quello si sente ..." (n. 14).

"Abbiamo notato **meno rumore**, proprio evidente, e poi anche quando piove c'è meno ... insomma è meglio, ecco c'è meno, non so come dire, spruzza meno l'acqua in terra (...). [Quando è stato fatto il lavoro, a settembre-ottobre 2018] Eh, non è tanto. Eh, mi sembra ancora ... come traffico è uguale. Ma da noi qui siamo proprio ... come l'hanno fatta ... caspita!!! una pacchia ... no no una bella differenza!" (n. 15).

"Conosco un intervento che è stato fatto per riqualificare il quartiere: il rifacimento del manto stradale per attutire sia l'inquinamento che il rumore giusto? ... devo dire che si **sente la differenza di rumore**. Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria non posso dirglielo ma per l'inquinamento acustico posso dirle che è **diminuito**. Glielo posso garantire perché io tengo sempre aperta la porta del negozio e quindi lo sento" (n. 17).

"Diciamo che il percepito macro del progetto, credo agli occhi dei più, è: "oh, hanno riasfaltato con asfalto fonoassorbente, quindi questo è il progetto Life". Per chi ne ha sentito la presentazione nel 2016, almeno a me ha trasmesso questo ma parecchie delle persone con cui ho parlato paradossalmente il riasfalto di viale Libertà con fonoassorbente è quasi un "di cui" del progetto ... cioè il progetto Life Monza abbassare il rumore quindi rendere il quartiere più vivibile, anche sotto l'aspetto educativo, quindi non è solo l'asfalto che fa il progetto Life, È ovvio che, essendo questa una direttrice d'ingresso – mi ricordo che l'allora assessore Confalonieri disse: "è chiaro perché è stato scelto questo quartiere"- è un quartiere ben circoscritto, per poter fare il perimetro fino a dove arriva il rumore ecc. ecc., quindi diciamo che si prestava abbastanza a un progetto del genere, è ovvio che se c'è una direttrice che lo attraversa con tutte le case proprio suo viale e c'è un rumore molto forte, se non intervieni sulla parte del rumore. Però c'era e c'è ben altro. Quindi il riasfalto di viale Libertà è stata sicuramente la cosa notata da tutti". "L'abbassamento del rumore è stato percepito quasi senza bisogno di misurarlo, nel

senso che mi ricordo in quelle settimane lì, appena fatto, che c'era gente che passava col finestrino giù e qualcuno metteva su Facebook "sto passando senti che silenzio" cosa che ho fatto anch'io. Quindi, come dire, **il percepito che c'era un abbassamento del rumore era macroscopicamente udibile**, onestamente poi si vede quanto proprio era anche bello da vedersi, liscio, quando è stato nuovo è stato davvero un bell'effetto. È stato interessante che sia stato fatto di notte per cui non ha impattato se non solo qualche giorno sulla viabilità" (n. 18).

"Il secondo beneficio è indubbiamente il fatto di avere anche avuto un'importante arteria della nostra città riqualificata e restituita quindi anche in termini di ottima fruibilità, e questo è un elemento dunque non secondario perché serve anche - nella percezione del cittadino comune - a far capire che a degli obiettivi molto sfidanti che ci si dà si possono accompagnare anche delle azioni concrete che danno un beneficio immediato. L'obiettivo, quello più ambizioso, della percezione proprio concreta di una **minore emissione e del contenimento dell'inquinamento acustico devo dire che abbiamo le prime testimonianze**; diciamo che non vorremmo che fossero, al momento, delle suggestioni. Io ritengo che adesso, con l'arrivo anche della stagione calda, ci potranno essere quindi finestre aperte, una vitalità del quartiere che si estende come orari della giornata ma anche proprio come fruizione dello spazio, potremmo avere l'occasione per andare ad acquisire dei pareri più motivati e anche delle testimonianze che possano essere più numerose e che ci possano dare occasione di fare una media, però i primi ritorni, i primi riscontri sono senz'altro nell'ottica di interventi che sono stati, di cui si percepisce l'impatto e la conseguenza, e non, diciamo, che abbiamo lasciato indifferenti o che non abbiamo dato l'occasione di percepire un miglioramento" (n. 19).

Un soggetto, più cauto, "ha notato dei miglioramenti rispetto al rumore" ma solo nei "primi tempi" (n. 3), perché, probabilmente, poi, si è "abituato" al nuovo standard.

Tre intervistati, invece, non hanno percepito particolari cambiamenti in tale ambito.

Uno di loro, infatti, risponde che "non ci [ha] fatto caso", che di rumore "ce n'è comunque tanto"; non ha percepito la differenza anche perché, come precisa "qua dentro, comunque, col fatto che abbiamo il robot, il macchinario dietro, c'è sempre parecchio rumore" (n. 7).

Un altro soggetto presenta la sua posizione nei seguenti termini: "Per il rumore non posso sbilanciarmi più di tanto in quanto io abito in via Correggio che si trova verso la tangenziale. (...) Anche sulla qualità del rumore non posso giudicare non abitando in zona. Dove sono io e anche i miei suoceri che abitano nella zona verso le tangenziali anche loro sentono rumori di notte e soprattutto si sente un rumore di fondo. Io sono in una zona molto tranquilla anche in un contesto residenziale il mio condominio è molto verde e non arrivano rumori. Ma di notte si sente un rumore di sottofondo strano, lontano, pesante che non so se è un eco che arriva magari dalla tangenziale. Però io di notte d'estate devo dormire con i tappi nelle orecchie. Sicuramente le mie figlie hanno contribuito a rendermi più sensibile per quanto riguarda la percezione dei rumori di notte però è fastidioso e

non si capisce da che parte venga. Probabilmente non è solo viale Libertà ma è tutta la zona che è molto urbanizzata e molto trafficata” (n. 12).

Una persona, infine, pur frequentando i luoghi, dichiara di non aver esperito particolari cambiamenti. Alla domanda specifica ha risposto “Io non saprei dire ... io non vivo su viale Libertà, vivo in una via interna ... La casa dei miei genitori, parlo nello specifico, si affaccia su viale Libertà, anche se interno, ma noi non abbiamo mai sofferto particolarmente del rumore del traffico ... non siamo direttamente su viale Libertà, siamo interni, guardiamo viale Libertà ma siamo interni, quindi sinceramente non ho avuto modo di confrontarmi su questo punto, quindi non saprei dirle” (n.10).

3. Pedibus

Anche il **Pedibus**, seppure partito in ritardo, dopo aver superato varie difficoltà, è universalmente **apprezzato come positivo ed efficace** tra tutti coloro che hanno dichiarato di esserne al corrente (**11 casi**), soprattutto ai fini della **socializzazione dei bambini** e della **prevenzione dell'inquinamento**. Ecco un estratto delle osservazioni raccolte in proposito.

“... secondo me è una cosa buona (...) ritengo che sia una cosa utile per diversi motivi: uno, certamente **l'inquinamento**, due anche per la **socializzazione**, dunque non vado da sola ma **vado a scuola con gli altri compagni**, attività fisica e moto che i bambini non fanno, e conoscenza del quartiere con le minime regole di educazione stradale (ad es. che devo guardare mentre attraverso), per me va benissimo, ben venga, bisognerebbe farlo tutti i giorni il Pedibus” (n.1).

“L’abbiamo avviato fino alla fine della scuola e poi il progetto deve rientrare nel piano dell’offerta formativa della scuola. Lo stiamo proponendo alla scuola di questo quartiere in quanto rientrava nel progetto Life e poi, proprio perché pensiamo sia interessante, lo abbiamo proposto alle altre scuole del distretto, quindi nel quartiere, legate al distretto scolastico. Lo vogliamo estendere a tutte le scuole di Monza. Può vivere di vita sua. Non ha bisogno del Life Monza. **Il Pedibus permette di ridurre il numero delle auto, permette di far socializzare i ragazzi**. È stata una esperienza interessante” (n. 2).

“Una cosa che abbiamo fatto, a cui ho partecipato volentieri, è stato il discorso del famoso Pedibus, che **reputo una cosa bellissima**, ma veramente bellissima, nel notare i bimbi come sono partecipi a questa cosa. I genitori forse un pochettino di meno, però ci vuole tempo anche per questo, per coinvolgerli” (n. 4).

“Pedibus è però partito tardi. È partito bene perché chi lo ha coordinato era sicuramente Cristian che è una persona molto capace però si è fatta fatica. Siamo partiti 3 settimane fa con il primo gruppetto e **si è esteso già all'altra scuola** e con l'aiuto degli altri Presidi lo stiamo diffondendo anche nelle altre scuole di Monza” (n. 6).

“Ne sono informata, anche perché se ne è discusso molto in Consulta, tanto è vero che poi anche un'altra Consulta di altri quartieri della città **ha preso esempio dal Pedibus di Libertà** per realizzarne un altro ... un **effetto domino positivo** ... Era molto sentito dai genitori, si cercavano un po' di volontari ... può diventare una buona abitudine, una volta che entra nella quotidianità delle persone. (...) sicuramente il Pedibus è un **buon inizio, per migliorare la vivibilità**” (n. 8).

“Ha coinvolto medie ed elementari, in particolare siamo partiti da qua perché era il plesso fisicamente nel progetto LIFE. Si tratta di tre linee, di cui una attiva, le altre due non hanno ancora abbastanza persone, però. Per emulazione, l'anno prossimo secondo me partono ... quando iniziano a vedere che i bambini si spostano” L'intervistato non nasconde problemi incontrati e in parte ancor sussistenti: “... l'ostacolo grosso è che **non c'è grande entusiasmo da parte del preside**; tanto che siamo partiti un anno in anticipo, tanto che abbiamo creato tutto, non riuscivamo mai a partire, da altre parti, con questo modello stanno partendo; alla fine è partito ma il problema principale del preside è che l'assicurazione, che già la scuola ha, che basta avere l'estensione praticamente gratuita specifica sugli accompagnatori per il pezzo in itinere ecc., questo preside è molto burocratico e non vuole avere responsabilità di ogni tipo, tanto che tutti i *volontari genitori*, tra cui mia moglie, alla fine non sono coinvolti, perché essendo genitori devono essere coperti dall'assicurazione della scuola, quindi quelli che lo fanno funzionare, e sono molti meno, sono i *volontari non genitori*, che hanno invece l'assicurazione del Comune”, comunque “ora è partito che erano 8, adesso sono già 11 bimbi, a loro **piace perché in verità è per stare in compagnia oltre che per insegnare qualcosa, non è per il servizio in se stesso**” (n. 9).

“Associazioni, volontari, i genitori coinvolti sono stati **tutti molto interessati all'argomento**; qualche difficoltà tecnica legata all'assicurazione e qualche difficoltà, qualche resistenza da parte del preside della scuola, però tutto sommato siamo riusciti ad **attivare già due linee su tre, e addirittura abbiamo lo spin-off di una scuola** di due plessi scolastici che fanno parte della stessa struttura, della Rodari, sono la scuola Raiberti e la scuola Rubinovich, sempre su Monza (...) [fuori dall'area del progetto] però confinanti, diciamo adiacenti, insomma i genitori sono venuti a sapere di questa iniziativa e l'hanno fatta propria, proprio come volevamo che avvenisse (...) è nato cioè in maniera autonoma, spontanea ..., non li abbiamo chiamati noi, sono stati loro a cercarci. Si sono mossi autonomamente e noi abbiamo dato un contributo per la nostra parte. Abbiamo dato un supporto tecnico, sulla scorta dell'esperienza maturata con la scuola Rodari, e questo è il segno, il sintomo di una sensibilità molto alta sull'argomento e ci dà conforto anche del fatto che il modello che noi abbiamo scelto per il Pedibus è quello giusto, cioè è il modello che nasce dal basso, basato su volontariato, e non come servizio pagato al pari della mensa o di qualsiasi altro servizio” (n. 11).

Tra gli interventi giudicati positivi “il **Pedibus sicuramente**, però immagino che nel quartiere molti genitori avrebbero accompagnato i bambini comunque a piedi o comunque l'impatto ambientale di pochi metri in

automobile forse non è paragonabile come a quello di un mezzo pesante che passa. Comunque tutto concorre, anche il fatto di portare i bambini a scuola a piedi credo sia una buona abitudine. Io finché me lo potevo permettere l'ho sempre fatto" (n.12).

"Il Pedibus **funziona nel senso che è partito**, è partito con un gruppo di bambini, però poi volevano farne un altro perché gli itinerari sono tre, adesso ce n'è uno, però perché c'è un problema non tanto dei volontari quanto dei genitori che vorrebbero aggregarsi per accompagnare i bambini ma c'è un problema di assicurazione perché se si alternano questi genitori occorre assicurarli e assicurarli tutte le volte è un problema (...). Diciamo che forse all'inizio c'è stato anche un problema di comunicazione perché so che avevano fatto la presentazione del Pedibus ai genitori dei bambini che frequentano la scuola Rodari che è qui vicino a noi e tutti, quasi tutti, si erano detti favorevoli a questa cosa. Però non avevano ben capito come funziona insomma. All'inizio avevano capito che sarebbero andati a prendere i bambini sotto casa che è una cosa assurda perché è chiaro che funziona come un bus. C'è la fermata dove il genitore deve accompagnare ... però insomma poi alla fine bisogna un po' istruirle le persone in fondo no, cercare di **fargli capire che forse è meglio che il bambino vada a scuola con gli altri bambini, in compagnia, non inquinare**. Pian pianino io sono abbastanza fiduciosa, diciamo che va beh è appena partito, però pare che **anche nelle altre scuole degli altri quartieri si siano un pochettino attivati**. Hanno detto 'Ah che bello però questa cosa magari potremmo farla anche noi'. Quindi già diciamo **una scintilla c'è**. Poi per tutte le cose ci vuol tempo" (n. 13).

"... e poi il Pedibus che è partito qualche mese fa su cui, siccome persone che fanno i volontari qualcuna la conosco, loro mi dicevano che in realtà è quasi un discorso totalmente volontario, con spese minime, pur essendo anche qui previsto un bel pacchetto di investimento per il Pedibus" (n. 18).

"Il Pedibus sì, è andato un po' a norma, diciamo l'abbiamo anche un po' nobilitato all'interno di questa esperienza, **una pratica che in maniera magari non del tutto coordinata ha già una storia nella nostra città** perché già da anni, in più punti, è stata un'azione che si è sviluppata molto spesso contando magari sulla presenza di genitori o di persone particolarmente attive e sensibili, e quindi contando sul volontariato e non potendolo diciamo programmare in maniera continua. (...) [Il] **progetto LIFE ci ha dato l'occasione di dare grande risalto ad un'esperienza come questa nel quartiere**, massimizzando anche la partecipazione e anche il veicolo comunicativo (...) con l'impegno di tanti volontari, ma neanche di tantissimi, (...) può diventare veramente una soluzione concreta e quotidiana a tanti temi di mobilità all'interno del quartiere e in più punti della nostra città, e poi anche una risposta a tutta una serie di insicurezze che le famiglie hanno nei confronti dei ragazzi e dei bambini che devono fare uno spostamento casa-scuola e viceversa. (...) Si dà la possibilità di incentivare la **forma di mobilità più economica e più salutare che ci sia**, e questo è diciamo anche l'aspetto forse un po' più banale ma meno scontato, visto che all'esterno delle nostre scuole vediamo quotidianamente la corsa, l'assembramento di tantissimi mezzi e la corsa a parcheggiare sempre più vicino alla scuola, come se per i bambini e i ragazzi fosse una cosa negativa fargli fare qualche centinaio di metri a piedi" (n. 19).

4. Attraversamenti pedonali protetti

In numerosi casi si è registrato un **apprezzamento degli attraversamenti pedonali protetti**, che hanno migliorato **relazioni sociali e vivibilità** del quartiere, incrementando la sicurezza dei pedoni e superando in parte l'“effetto barriera” costituito da Viale Libertà, come si evince dai frammenti di testimonianza che seguono.

“Poi ben vengano anche quegli attraversamenti con protezione per attraversare, perché si tratta di un viale molto pericoloso ...” (n. 1).

“Una cosa bellissima sono stati anche questi attraversamenti, infatti uno qui dirimpetto a Libertà e l'altro più avanti, che sono fatti con una concezione di una **logica stupenda** perché effettivamente **la persona che attraversa poi non si deve fermare a mezzo ma ha il suo corridoio di sicurezza**. Anche se ci sono invece delle contrapposizioni che dicono “Eh ma devo fare questo pezzetto poi mi devo spostare prima di riattraversare ancora”. Fargli capire che invece quella è proprio un'isola di sicurezza dove si può evitare di essere travolti, anche su queste cose ci vorrà tempo a farlo capire” (n. 4).

“Una cosa che ha **inciso molto sulla qualità del quartiere** che pensavamo fosse Progetto LIFE ma che ci hanno specificato che non lo era, sono stati i due attraversamenti pedonali” (n. 9).

“[Gli] attraversamenti pedonali protetti (...) hanno un po' **scardinato quell'effetto barriera di viale Libertà andando a mettere in comunicazione i due lati**. [L'attraversamento in corrispondenza del Centro Civico, ad esempio] (...) consente, insomma, in relativa sicurezza, di andare da una parte all'altra del viale, laddove invece, su un viale così largo, un attraversamento unico, tutto dritto, sicuramente creerebbe qualche senso di insicurezza da parte di molte persone, magari delle utenze più fragili, più deboli” (n. 11).

“Forse gli attraversamenti **hanno aiutato** perché so che ci sono stati diversi incidenti gli anni scorsi ma questo probabilmente è un discorso che esula dal progetto Life. Per cui tra le richieste dei cittadini vi era anche la richiesta di misure per degli attraversamenti più sicuri che ovviamente rallentavano il traffico. Però non so con precisione” (n. 12)

“Per noi, il quartiere, purtroppo, è diviso a metà (viale Libertà è proprio una “lama”), in concomitanza con la riasfaltatura o poco prima, avevano fatto anche l'attraversamento pedonale, e quello, effettivamente, qui davanti al centro civico, **è stato un bel miglioramento**, [un “superamento della rottura della comunità”], certo, e poi se lei ascolta ci sono quelli che si lamentano perché – l'hanno fatto con tutte le sicurezze del caso, c'è l'isola in mezzo, e questo diminuisce la carreggiata – perché non possono superare. (...) certo ci si può muovere

attraverso Viale Libertà con più sicurezza in maniera più semplice, prima era sicuramente più complicato ... (n. 14).

“**Funzionali gli ultimi [attraversamenti] che hanno fatto con le barriere**”, si tratta di una comodità “per i pedoni ma anche per noi in macchina” (n. 15).

“**Molto intelligenti**, (...) l’ho notato e penso che sono **efficaci** proprio perché la gente si ferma perché vede l’attraversamento. Quindi rallenta ancor prima che ci sia effettivamente la persona sulle strisce pedonali. (...) è sempre stato un attraversamento pericoloso e ci sono stati molti incidenti. (...) li hanno fatti proprio all’altezza del Villino, la pizzeria e poi l’hanno fatto proprio davanti al Centro Civico che **sono due punti strategici perché c’è l’attraversamento dei ragazzi che vanno a scuola**” (n. 17).

“L’opera pubblica è il viale Libertà e i due attraversamenti in sicurezza pedonali, che tra l’altro sono collegati al progetto di bilancio partecipativo che la città di Monza ha messo in campo otto anni fa e che erano, per esempio, una delle richieste maggiori. L’attraversamento in sicurezza di viale Libertà **era una delle richieste maggiori**. (...) gli attraversamenti (...) non nascono solo con il progetto Life ma sono stati giustamente inseriti e collegati” (n. 18).

“La messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali senz’altro è un tema che **è stato accolto da subito con estremo favore**, ed è servito anche a **riordinare anche un po’ le consuetudini e le abitudini**: si è passati anche un po’ dall’attraversamento considerato all’individuazione invece di alcuni punti ben delimitati; da questo punto di vista si sono affermate anche delle buone abitudini, quindi non assistiamo più a quell’attraversamento spesso spericolato in punti pericolosi, ma si è andati anche a riorganizzare le consuetudini con beneficio di tutti” (n. 19).

5. Blocco dei mezzi pesanti

Al contrario dei punti precedenti, da parte della maggioranza degli intervistati (**13**) sono stati espressi giudizi che sottolineano la **nulla o limitata efficacia del blocco dei mezzi pesanti**, soprattutto a causa della mancanza di controlli accurati, che, seppure previsti dal progetto, non sarebbero stati messi in opera; 4 testimoni **non si pronunciano** nel merito, mentre in un caso si ammette di aver notato una diminuzione dei camion circolanti pur non sapendo del progetto “MONZA” e in un altro si evidenzia **la riduzione del traffico pesante** e quindi la positività dell’azione di limitazione. Come nei paragrafi precedenti, si riportano di seguito gli estratti delle risposte ritenuti pertinenti.

“Già con l’intervento che vietava il passaggio dei mezzi pesanti, **tale divieto non è sempre rispettato**, più di una volta è stata necessaria la denuncia nei *social* oppure attraverso i mezzi di stampa per ricordare al Comune che non veniva rispettato questo divieto, per mettere lì magari i vigili” (n.1).

“Direi che qualche cosa ha aiutato ma il problema è che **non basta un cartello per non far passare gli autoarticolati**, ci vorrebbero delle persone che controllano e questo è una cosa prevista dal progetto. Questo è un intervento da porre in essere per far rispettare delle leggi” (n. 2).

“I camion **passano lo stesso** (...). Ogni tanto ho visto qualche pattuglia di vigili che ferma qualcuno, però passano lo stesso (...). Ci sono i divieti, però entrano lo stesso. (...) ho visto qualche volta qualche pattuglia di vigili fermare i camion, quelli grossi, (...) però poi non so come va a finire, se li verbalizzano ... ho visto fermarli, però passano lo stesso. Stranieri, italiani ...” (n. 3).

“È stato vietato il passaggio dei mezzi sopra un certo tonnellaggio e questo **invece avviene periodicamente. Non c’è sorveglianza** per dire: ‘no, tu di qua non puoi passare’; è vero, ci sono i cartelli però – i cartelli o si capisce che cosa vogliono dire oppure si fa finta di niente. Da cose che ho letto, da cose che ho sentito il discorso è “ma noi non possiamo mettere una sorveglianza perché ha dei costi” ma da quello che mi risulta noi stiamo usufruendo di una sovvenzione europea che va a coprire tutte quelle che sono quelle extra operazioni che il comune non potrebbe gestire. Allora, o non sono a conoscenza oppure la solita abitudine di ‘fa niente, lasciamo andare’” (n. 4).

“Venendo qui al Centro Civico a piedi **ho visto il passaggio degli autoarticolati sulla strada** cosa che nel progetto era previsto di limitare e che quindi in alcune ore della giornata era vietato il passaggio. Invece non è stato così e questo è **stato più volte rilevato come elemento grave anche negli incontri di Consulta di quartiere**. Questa cosa non può essere tollerata pena perdere un pezzo delle strategie che il progetto dichiara di voler mettere in campo per migliorare la qualità della vita nel quartiere” (n. 6).

“Sì, perché so che ... allora il fatto che **passino meno camion** ... sì però qualche camion passa perché il camion che magari si perde così però passa ... però sì, quello **lo abbiamo notato**” (n.7).

“Tra le azioni intraprese (...) [vi è stato] poi il tentativo di limitare l’attraversamento di mezzi pesanti lungo questo tratto, che, secondo me, **non è andato proprio a buon fine**, perché sì, ci sono i cartelli, però molti mezzi pesanti – ci è stato segnalato – passano lo stesso, incuranti del divieto” (n. 8).

“Ci è stato detto che un’altra cosa che si faceva era la limitazione dei carichi pesanti, del traffico dei veicoli superiori ad un certo tonnellaggio, il problema è che in verità esisteva già, e abbiamo detto che **il problema non è mettere il divieto ma farlo rispettare**, “noi non siamo in grado, non abbiamo il budget”, avete detto che lo

portate a 7,5 t, ma se guardate fuori c'era già il 3,5 t ... (...). C'era già ma nessuno l'ha mai rispettata ... In più c'era un grosso problema, perché qua il blocco è ad eccezione del trasporto eccezionale; evidentemente se mi metti 20 trasporti eccezionali, quelli permanenti, non è che mi hai risolto il problema. Il dirigente ha detto che ha tolto pure quelli, ma tutte le autorizzazioni già previste vanno avanti, quindi per un anno, un anno e mezzo, anche se c'è il divieto noi li vediamo; quindi questo intervento non ha inciso molto ...” (n. 9).

“Questo è il punto più critico, se vogliamo andare a vedere, nel senso che **c'è stato un problema di enforcement**, nel senso che **la polizia locale non ha effettuato i controlli che avrebbe dovuto fare con la continuità**, la costanza che avrebbe dovuto garantire, questo per una carenza cronica di organico: non è sempre possibile mandare una pattuglia che va, un vigile insomma che dice al camion - come abbiamo visto stamattina - vai di là, vai di là, vai di là, e dopo un po', se tiro via il vigile il camion si guarda intorno e passa, al netto della deroga di cui abbiamo parlato, di un singolo, autorizzato, ma è un caso singolo di un mezzo pesante che viene - uno - ogni tre volte alla settimana, quindi neanche tutti i giorni, così ci aveva accennato quando ci siamo parlati al telefono con questo operatore.

Sicuramente – se fosse stata fatta rispettare – avremmo avuto un impatto decisamente più significativo, così è stato un po' difficile da far rispettare¹⁹” (n. 11).

“La zona a traffico limitato è stata un po' una cosa che nella riunione che abbiamo avuto con i tecnici comunali gli abbiamo detto “C'era già il cartello” **però i camion passano lo stesso**. (...) abbiamo dei camionisti che il sabato e la domenica vengono a parcheggiare i camion proprio in quella via e quindi entrano comunque (...) magari questi entrano e fanno poca strada, però **regolarmente nelle ore di punta noi i camion li vediamo** (n. 13).

“Avevamo ancora qualche problema (non sono sicuro che sia stato risolto) coi camion, perché **in teoria doveva esserci un divieto**, ho letto che **ci sono state un po' di complicazioni**, anche perché **se si mette un divieto e poi non viene fatto rispettare è ...** non si può neanche sempre mettere lì una pattuglia per dare le multe, però

¹⁹ Lo stesso intervistato aggiunge: “probabilmente la scelta del sito (...) la scelta di quel sito, in quel quartiere, attraversato da quella strada, che fa parte di una maglia stradale, di un reticolo stradale di categoria abbastanza alta – quindi parliamo di una strada di quartiere laddove la gerarchia è: autostrade - strade extraurbane - strade interquartiere - strade di quartiere - strade locali interzonali - strade locali, quindi la strada di quartiere è, insomma, dal punto di vista funzionale, una strada che viene percorsa per spostamenti di tendenzialmente lunga percorrenza, medio-lunga percorrenza, e viale Libertà si configura come una strada di questo tipo – andare a porre una limitazione di questo genere, non dico che sia una forzatura, ma certamente è una misura che è molto difficile nei fatti far rispettare, perché è un po' come far andare quel tipo di strada un po' contro natura, e quindi questa cosa, questa criticità che si osserva, che abbiamo osservato, nel far rispettare questo divieto, nasce da questo errore iniziale, purtroppo è strutturale questo problema, tanto è vero che questa misura io me la sono ritrovata il 1° luglio, l'ho scritto sulla mia lavagna là, ritorneremo ... il divieto passerà da 3,5 a 7,5, alzeremo la soglia; questo perché è irrealistico far rispettare quel divieto per sempre, e questo è un po' un limite insito nella struttura del luogo che è stato prescelto. Probabilmente, se fosse stato scelto un altro ambito, si sarebbe riusciti ad arrivare con maggior lungimiranza ad una situazione un po' più gestibile da questo punto di vista. Diciamo che si è vista come una sperimentazione e ce la teniamo così, insomma ...”.

quello è ... (...) noi speravamo che con il progetto, che rimarcava quel divieto [già esistente], ci fosse un **controllo**, oppure **un’attenzione maggiore**, anche in termini di segnaletica, cioè, alla rotonda che abbiamo qui, i mezzi devono girare a sinistra e fare il giro largo; se uno comincia a mettere dei cartelli e una volta ogni tanto fa dei controlli, poi entra nell’abitudine, perché i mezzi pesanti portano rumore, portano pericolo, portano inquinamento” (n.14).

“Sinceramente **non ho fatto caso**, le dico la verità” (n. 15).

“Ecco, di questo **non me ne sono accorta**” (n. 17).

“L’altro elemento critico, secondo me, è che il **controllo degli attraversamenti dei mezzi pesanti**, ha fatto un’ordinanza adesso, mi pare a gennaio, ma nel periodo in cui doveva cominciare **non è stato attuato, secondo le persone che ogni tanto fotografavano i camion** ecc. ecc. La Consulta mandò una richiesta dicendo “ma non state facendo i controlli” e, nella serata in c’era l’ing. Casati, Lattuada e poi c’era un’altra signora di cui non mi ricordo il cognome – stato chiesto perché no – e ci fu detto che non si poteva fare e poi leggemmo sulla stampa locale una dichiarazione, per altro dell’assessore alle opere pubbliche, (...) che diceva “non possiamo permettercelo perché costa troppo”. Però per quello che ne sapevamo noi come Consulta, nei famosi 280.000 euro in capo al Comune, una fetta sostanziale era destinata al controllo puntuale, non a campione. Quindi questa cosa qui dal punto di vista della comunicazione non tanto di chi gestisce il progetto ma dell’amministrazione comunale che fa credere ai cittadini di non avere i fondi per fare un controllo puntuale per potere dire ‘no, i camion non stanno passando’ (...) se tu fai una bellissima opera ma poi la lasci ai furbi perché tanto capiscono che nessuno controlla allora è chiaro che ...” (n. 18).

“La campagna di controlli che è stata avviata e che si mantiene nel tempo da parte della nostra Polizia locale, seppur non in pianta stabile, ma con interventi frequenti in momenti diversi della giornata ed in giornate differenti, dai festivi ai feriali, **ha consentito di dare un forte segnale di presenza e di presenza dei controlli**, che è servito in alcuni casi anche ad andare a **spezzare quelle consuetudini che portavano da sempre alcuni operatori e alcuni autisti di questi mezzi pesanti a continuare ad utilizzare queste strade**, ben sapendo che non avrebbero potuto farlo, ma altrettanto ben sapendo che il controllo era - diciamo - molto residuale.

Anche la campagna comunicativa che ha accompagnato queste misure, ossia, da questo punto di vista, il timore di trovarsi comunque di fronte ad un controllo attivo, è servito a **determinare una modifica anche da questo punto delle consuetudini**, e ad individuare quindi poi ad utilizzare quei percorsi alternativi che pure sul territorio, anche sovracomunale, sono presenti e sarebbero quelli che questi mezzi pesanti dovrebbero fare” (n. 19).

6. Iniziative di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento

Le **iniziative di sensibilizzazione, di informazione e di coinvolgimento** – di certo da tutti condivisibili e condivise in linea di principio – sono state **poco visibili** per gran parte dei testimoni. Alcuni degli intervistati hanno dichiarato di essere al corrente di iniziative svolte presso le scuole, azioni sicuramente **positive** ma **limitate agli istituti coinvolti**, altri fanno notare lunghi periodi di **assenza di informazioni** e una sostanziale **assenza di forme di coinvolgimento**, altri ancora sottolineano la **positività dei tentativi** e delle ipotesi di intervento *bottom-up*, ma anche la necessità di un **“maggiore impegno dell’amministrazione locale”** (intervista n. 8); la lettura più ottimistica (un caso) segnala la **positività della “disseminazione di buone pratiche”** e l’acquisizione di una nuova consapevolezza delle criticità del quartiere in una parte della popolazione (intervista n. 19). Per un riscontro analitico, si vedano i brani selezionati esposti di seguito.

“Informazione ce ne è stata perché il Comune ha inviato, sia quando ha iniziato con una giunta sia con l’altra, ha spiegato il progetto, durante le consulte il progetto viene spiegato, (...) quindi la spiegazione c’è stata, la risposta ... questo non lo so, perché più che altro era qua nel Centro Civico e non è che il centro viene frequentato da tutti e non tutti usano il Centro Civico allo stesso modo (...) quindi, **più che altro è informata, secondo quello che ho percepito io, la persona che già di per sé si informa della vita pubblica e sociale di Monza”** (n.1).

“La richiesta che facevo io è di **avere più informazioni**. Credo che questo sia un po’ mancato. (...) La mia richiesta è di avere più informazioni sul progetto e come verrà svolto in futuro” (n. 2).

[a proposito degli eventi partecipativi, oltre a quelli dell’Istituto “Mapelli”] “No onestamente non mi sovviene niente” (n. 4).

“Ho saputo del logo fatto dai ragazzi della scuola Mapelli (...). Un elemento importante (...) [è] anche il **mancato coinvolgimento** (più volte ripetuto nel progetto) **della popolazione**. Allora **questo ultimo è un elemento grave**, l’altro [il transito dei mezzi pesanti nonostante il divieto] è un elemento grave ma relativo. Il problema del passaggio degli autoarticolati è un problema strutturale nel senso che sui camion e sugli articolati si possono mettere degli STOP mentre sul coinvolgimento bisognava avviare una situazione che era tra l’altro molto interessante per il seguente motivo: nel 2016 l’amministrazione comunale ha approvato il regolamento dei beni comuni e ha fatto nascere poi in coerenza le Consulte civiche e i Centri Civici quindi **questa è una occasione mancata per coinvolgere di fatto i cittadini**. Inoltre, faccio notare che **la partecipazione non è stata eccezionale** e che qui **ci voleva più pubblicità**. Bisognava che il coinvolgimento fosse anche quello di **notificare meglio nel quartiere quello che si stava facendo**. Ma trovare una sera l’asfaltatrice e tutti i macchinari pronti per il lavoro è stata una bella sorpresa ma anche una palla di neve caduta dal cielo senza che nessuno annunciasse che sarebbe arrivata. Questo non solo a livello di quartiere ma anche a livello di Consulta **bisognava avere una maggiore relazione**. Capisco che c’è stato anche un **passaggio tra Giunte** e che quello che è nato con una Giunta è stato ripreso da un’altra e quindi riconosce ad entrambe una cosa come “bene comune” che richiede un certo

impegno però il bene comune è o non è, e il **bottom up di cui si parla non si è realizzato**. Questa è la cosa a mio parere più rilevante. Per quanto riguarda il coinvolgimento delle scuole, sì, è vero che l'Istituto Mapelli è stato coinvolto per il logo. Io non ero già più Preside ma ho saputo di questo dall'insegnante. Il Mapelli è un Liceo di Scienza Applicata. Quindi quale occasione migliore per parlare di questa situazione. (...) Comunque, i 30 metri indicati per i decibel, per il superamento dei 55 decibel, era una cultura che nelle scuole andava portata e che nelle scuole ci è arrivata solo con il logo. Ma anche qui non è stata data la sufficiente pubblicità e soprattutto non ci sono state persone competenti che spiegassero come il quartiere sta cambiando per il bene di tutti né anche con quelle azioni che possono essere ancora realizzate ma che sono indispensabili per far diventare il progetto Life un progetto di vita e non solo un progetto di facciata: perché l'asfalto c'è, i macchinari ci sono, questo incontro c'è, tutte cose concrete ma l'ambiente vive anche di situazioni culturali, di persone che magari camminano anche un po' più a piedi e non solamente con macchine ma anche in bicicletta. Ecco questa attenzione non c'è stata. (...) era previsto lo sviluppo di un sito web a partire dall'inizio del progetto per la condivisione di materiali e risultati. Io non l'ho visto questo sito web ed era uno degli strumenti di comunicazione. Un altro strumento era andare a parlare nelle scuole ma non si è realizzato. Allora è vero che sulla stampa esce un piccolo spot ma che però non è accompagnato con i dati. Ad esempio: "il 100% della popolazione a 30 metri di viale Libertà supera i 55 decibel di rumore". Questi sono elementi che possono attrarre l'attenzione pubblica ed esigere un certo tipo di intervento ma se non si fa il progetto rimane più una idea che una realizzazione. Però qualcosa di più si poteva fare." (n. 6).

"Gli interventi previsti: sicuramente il **coinvolgimento** ... (...) **sicuramente se ne è parlato**, a livello di Consulta se ne è parlato; secondo me **quello che è mancato un po'** – anche dal mio punto di vista "giornalistico", magari per reperire le informazioni – **è una maggior presenza del Comune**, perché si sono visti poche volte in questo periodo, una riunione con i tecnici, me ne ricordo due, forse, da quando ho iniziato a seguire io; quindi quello, magari, delle informazioni più dettagliate da comunicare, ma anche semplicemente *step by step*, noi le recuperiamo comunque, però ... (...) Il problema è continuare a sensibilizzare, i tecnici del Comune sono venuti solo un paio di volte, la sensibilizzazione non basta mai, va bene gli articoli sul giornale – che poi li legge chissà quale percentuale della popolazione – però esserci, anche qui sul territorio, a raccontare a tutti cosa sta succedendo, può essere un'ulteriore azione (...), far sapere cosa si sta facendo, per gli altri soggetti [partecipanti al LIFE "MONZA"] mi rendo conto delle difficoltà, da Roma, da Firenze, è un po' complicato, gli unici che potrebbero ogni tot dare un resoconto un po' più concreto sono quelli del Comune ... Poi le persone qui si lasciano coinvolgere abbastanza facilmente, il logo è stato realizzato dal Mapelli, non appena si dà il "La" qui partecipano, bisogna però tenerli vivi, attenti. Un suggerimento che posso dare dal mio punto di vista giornalistico sarebbe vedere il **sito internet** (del Progetto) più aggiornato, per poter dar conto anche di quel lavoro "dietro le quinte" che prepara e che accompagna le azioni più visibili" (n. 8).

"Per quasi due anni, un anno e mezzo, non abbiamo saputo più nulla, però non ci siamo preoccupati più di tanto, vedevamo ogni tanto la centraline per il rilevamento del rumore e basta, poi cos'è successo, che di colpo ci hanno avvisato che stavano asfaltando e noi abbiamo detto: 'scusate, per due anni non ci fate sapere nulla, non ci coinvolgete, poi di colpo partono i lavori, che coinvolgimento nel progetto c'è della popolazione se poi avete già deciso tutto voi', (...) c'è stato un lungo periodo di silenzio ... (...) appunto, noi abbiamo anche un po' contestato questo: 'guardate voi avrete magari anche fatto delle scelte giuste però se non ci coinvolgete ... ' io



DIPARTIMENTO
DI COMUNICAZIONE
E RICERCA SOCIALE



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

ero a conoscenza di una cosa sola, essendo io il presidente dell'associazione "Scuola aperta Mapelli", però non l'ho saputo dal progetto LIFE, l'ho saputo dalla scuola. Abbiamo partecipato al bando per il logo, c'era la premiazione e quindi io automaticamente l'ho saputo; ma non da parte del Progetto" (n. 9).

[eventi di coinvolgimento e di partecipazione ci sono stati e hanno avuto effetti?] "Mah ... non tantissimo. Sì, alla presentazione un po' di persone c'erano, però rispetto ... non tanti ... abitanti del quartiere non erano molti. **Sono intervenuti quelli che già sono attivi qui**, quindi che già partecipano magari alla Consulta o che fanno parte delle associazioni, quindi è tutta gente che già comunque conosceva il progetto o perlomeno sapeva che c'era questo progetto e voleva sapere qualcosa di più (...) [poca informazione?] Sì, è vero. [la partecipazione praticamente nulla?] Sì, effettivamente chi frequenta il centro sempre come noi, chi già si dà da fare nel quartiere sa che c'è questo progetto, gli altri non credo. Come le dicevo prima chi è pervenuto anche alla presentazione, quelli che già frequentano la Consulta, che già si interessano perché sono persone che hanno voglia di capire di interessarsi. Chiedono: "ma perché c'è fuori questo camioncino, cos'è, misura che cosa?" perché adesso misura l'aria o il rumore. (...) Guardi noi anche tutte le attività che organizziamo noi diciamo che troviamo un po' di difficoltà a coinvolgere. Dobbiamo ... sa cosa bisogna fare, perché adesso dicono che ci sono i mezzi, non so c'è Facebook, mettiamo i volantini. Allora i volantini la gente non li legge, su Facebook sì lo leggono ma ... **bisogna proprio parlare con le persone, ma proprio a tu per tu**" (n. 13).

[a proposito degli eventi partecipativi per informare del progetto] "Poi era anche il motivo per cui noi eravamo entrati nel progetto perché **nella volontà dell'amministrazione comunale vi era proprio l'idea di sensibilizzare proprio quegli alunni che abitano nel quartiere che sono poi una parte dei nostri studenti e di conseguenza di fare in modo che diventassero loro stessi dei veicoli di informazione rispetto al contesto.** (...) A livello di Istituto ci sono state diverse iniziative. Intanto per una forma di sensibilizzazione massiva sono stati fatti degli **interventi che hanno coinvolto intere classi dell'Istituto.** Per cui dei formatori della Società VIENROSE - che collaborava con il Comune di Monza per la realizzazione del progetto - sono venuti qui in Istituto e hanno tenuto delle lezioni ai nostri studenti sul rumore, sull'impatto acustico, sugli accorgimenti per ridurre l'inquinamento acustico quindi una sensibilizzazione a livello generale coinvolgendo non dico tutte ma una buona parte delle classi del nostro Istituto. Poi con un gruppo più ristretto abbiamo partecipato ad un concorso di idee. Il Comune voleva, come dire, che fossero proprio i ragazzi a creare un LOGO significativo per rappresentare l'intero progetto. Noi abbiamo partecipato e quindi ci sono stati due ragazzi che hanno vinto questo concorso di idee per cui è nostro anche il logo del progetto" (n. 16).

"La sera in cui partirono i lavori eravamo qui in una delle sedute della Consulta. **Paradossalmente senza che la Consulta lo sapesse.** Quindi, i due aspetti un po' critici, secondo me è che **con il cambio di amministrazione** - credo che sia oggettivo per tutti, io politicamente ho una mia posizione abbastanza nota, però credo che non sia legato alla mia posizione - **c'è stato un anno di vuoto.** Di vuoto non tanto o non solo sul che cosa si faceva, ma **dal punto di vista della comunicazione.** Cioè praticamente per un anno questa consulta, di cui io faccio parte come cittadino attivo, quindi non rappresento nessuna associazione, non sapeva se il progetto andava avanti, di come stava andando avanti, si vedeva ogni tanto la centralina. Ma a livello di "come informo" quello che è l'ente di partecipazione per antonomasia, riconosciuto ormai da otto anni nel quartiere, **non ha mai ricevuto**

informazioni dal Comune, pur avendo mandato la Consulta una serie di richieste ufficiali di ‘vogliamo incontrare l’assessore nuovo’. (...) poi c’era il discorso, diciamo, più degli aspetti soft, più educativi, il coinvolgimento delle scuole, il logo che è stato fatto con il concorso che è stato fatto con le scuole, con il Mapelli in particolare ... (...). Questo, secondo me, rientra in quello che le dicevo prima del **vuoto di comunicazione**. Cioè io, onestamente, da cittadino monzese, se non fosse perché per motivi miei di passione o il fatto che questo quartiere io lo amo (...) se non fossi uno che ci è nato e ci vive, io di informazioni sul progetto Life da parte del mio comune dopo il cambio di amministrazione devo dire *tabula rasa*” (n. 18).

“Un primo beneficio è stato quello - diciamo anche un po’ immateriale - di **acquisire una consapevolezza che prima non c’era**, quindi al di là di quella che comunque rimane una minoranza di quanti hanno partecipato con un ruolo attivo allo sviluppo del progetto, e pensiamo quindi alle classi e agli studenti del quartiere, **c’è stata una larga fetta preponderante della popolazione del quartiere che ha avuto l’occasione di prendere consapevolezza di una serie di tematiche e di problematiche**, vedendo proprio lo svilupparsi del progetto nel suo quartiere. (...) Anche la **campagna comunicativa che ha accompagnato queste misure**, ossia, da questo punto di vista, il timore di trovarsi comunque di fronte ad un controllo attivo, è servito a determinare una modifica anche da questo punto delle consuetudini (...)”. [a proposito di un effettivo riscontro in termini di sensibilità] “Sì, abbiamo avuto modo di appurarlo al di là (...) di quella fascia estremamente sensibile e proattiva, gli studenti, che hanno partecipato al progetto, per esempio nel Centro Civico, che è un punto baricentrico nel quartiere, soprattutto perché è la sede delle attività sociali, ricreative e non solo, culturali nel quartiere, ma è anche l’occasione, è quel contenitore che poi viene anche riempito di tutta una serie di iniziative (...), ed è diventato anche un po’ il punto di riferimento per la diffusione delle buone pratiche che si stanno sperimentando, ed è comunque sempre stato un punto di riferimento per quanti volevano andare ad acquisire informazioni e a porre anche dei quesiti. Il fatto che sia aperto tutti i giorni e che anche sia un punto molto frequentato ha anche generato (...) una piccola comunità delle persone che comunque frequentano, (...) che sono quelli che poi ne hanno discusso di più e sono un po’ quella minoranza che però ha fatto massa critica all’interno del quartiere, e che quindi ha anche ha partecipato alle occasioni divulgative e ha accompagnato anche molto spesso le attività dei ragazzi, ci hanno dato una mano ad affiggere le locandine, quindi si è creata proprio una massa critica, che poi è quella (...) che molto spesso stimola anche il dibattito e la discussione; quindi **si sono gettati tutta una serie di semi**: alcuni (...) hanno già dato frutto, altri - penso per la maggior parte - **si svilupperanno magari lentamente nel tempo**, ma comunque andando a creare qualcosa che rimarrà nel tempo” (n. 19).

7. Impatto delle iniziative su traffico, qualità dell’aria, vivibilità del quartiere, attività economiche e valori immobiliari

Come in parte già implicito in quanto espresso nel precedente paragrafo sulla scarsa efficacia della limitazione degli accessi, dalle conversazioni emerge la percezione condivisa che il **traffico** sia rimasto sostanzialmente **invariato**. Del resto, più intervistati hanno sottolineato le storiche difficoltà di gestione del traffico “di passaggio”

e la necessità di interventi molto più “sistemici” rispetto a ciò che può provenire da un progetto come quello in esame, riguardanti il sistema dei trasporti pubblici e le alternative di percorrenza, oltre alla necessità di sostanziali cambiamenti nelle modalità di spostamento delle persone e delle cose. A questo proposito, si riporta di seguito solo una limitata selezione delle risposte.

“Sicuramente le auto passano nella stessa quantità (...), **la quantità non è assolutamente diminuita**, perché ad oggi questa è l’unica arteria che dall’esterno permette di raggiungere il centro e dal centro permette di raggiungere l’esterno, tenendo poi presente che una cosa molto importante è che nelle ore di punta il monzese o il brianzolo che deve raggiungere le grandi aziende che ci sono a Concorezzo, a Villasanta e nel Vimercatese, **non utilizza il viale dell’Industria che già è congestionato, utilizza questo viale**, e quindi il traffico qui non diminuirà mai, perché è l’unico tratto di entrata e di uscita. (...) il problema è che per non far passare qua troppe auto non ci sono troppe soluzioni, bisogna secondo il mio modesto parere cambiare la mentalità, perché i mezzi pubblici sono quelli che sono, tante volte non permettono neppure di arrivare in tutti i posti di lavoro, raggiungere certi posti di lavoro in bicicletta è impensabile, perché le piste ciclabili non ci sono (...) si potrebbero sicuramente incrementare le piste ciclabili, ma l’esempio è proprio qui accanto, dove c’è (...) una grande cascina, poco avanti la Esselunga, la pista ciclabile si interrompe, quindi una persona che voglia andare in bici dal quartiere a fare la spesa da Esselunga, in sicurezza non può andare. E con questo il traffico aumenta sensibilmente. I mezzi di trasporto pubblico – io parlo dell’esempio di Monza, del traffico sia urbano che interurbano – che transitano nella nostra città hanno ritardi, ci sono spesso anche mezzi vecchi che si fermano e comunque se c’è il traffico il pullman resta bloccato (...). Questo è un tratto periferico, ma al tempo stesso non è troppo lontano dal centro, cioè è una situazione un po’ particolare, io non vedo, almeno nei prossimi dieci anni, soluzioni, perché anche se fai sottopassi o altro, incrementi semplicemente il traffico, un utilizzo smodato dell’automobile per fare pochi passi” (n.1).

“Dal punto di vista del traffico qualcosa è diminuito ma per andare a regime **servono altre cose**” (n. 2).

“Secondo me il traffico qui è quello che è, soprattutto nelle ore di punta, perché viale Libertà è proprio una delle arterie che si vanno ad intasare verso il centro ... c’è un sottopasso e lì c’è un problema legato alle tempistiche dei semafori, un po’ a effetto bottiglia, non c’è un’onda verde, quindi ci si imbottiglia un po’...” (n. 8).

“Per quanto riguarda il traffico, **non penso che abbia subito modifiche significative**, e se le ha subite, non sono dovute al progetto LIFE, anche perché non c’è nessun intervento nel progetto LIFE che ha influito sul traffico (...). Magari la quota dei trasporti eccezionali è diminuita, perché si sono bloccate le nuove autorizzazioni, si stanno esaurendo le code e forse una leggera diminuzione potrebbe essersi verificata. Ma non è chiaramente percepibile. Io non l’ho percepita, ci vuole una certa attenzione ...” (n. 9).

[su eventuali cambiamenti nel traffico] “Nelle ore di punta **sicuramente no**. Ho visto che è stata cambiata anche la viabilità dalle vie laterali del quartiere, penso proprio per alleggerire il traffico, sì, probabilmente questo ha un

senso, sia dal punto di vista della sicurezza che dal punto di vista del traffico. Ciò non toglie che nelle ore di punta il traffico è congestionato” (n. 10).

“È rimasto invariato”. “Lavorare sui temi del traffico è un po’ come giocare a scacchi, bisognerebbe prevedere (...) due o tre mosse successive; in questo caso probabilmente il tema è: c’è un discorso di attraversamento del traffico pesante, ok benissimo, allora il problema avrebbe dovuto essere posto nei termini di: intanto individuare quali sono i percorsi preferenziali lungo i quali facciamo correre il traffico pesante, creiamo un sistema di indirizzamento che non allunghi eccessivamente i percorsi, e dopo, solo dopo, andremo a porre delle limitazioni, eventualmente riqualificando quel tratto di strada, declassificandolo, dequalificandolo, facendolo diventare parte di una strada locale, di un ambito locale, di un’isola ambientale, cosa che non è stata fatta in questi termini, quindi soffriamo di questa impostazione monca a monte” (n.11).

“No, **per me non è cambiato** (...), per niente (...). Nelle ore di punta è veramente una tragedia questo viale Libertà. Ah guardi, io spesso devo andare da mio figlio che abita a Meda quindi un po' lontano da qui perché vado a curare la nipotina e, le dico la verità, se io devo partire nell’orario di punta alle 7 e mezza - 8 del mattino (...) ci si impiegano tre quarti d’ora (...), ci impiego di più a arrivare in fondo a viale Libertà che poi fare tutto il pezzo da Monza fino a Meda (...) e soprattutto negli orari in cui ci sono le uscite delle scuole. Quando chiudono le scuole per le vacanze si gira benissimo” (n. 13).

“Come traffico è uguale” (n. 15).

“No, **assolutamente no**. Il traffico è sempre intensissimo. (...) Guardi la mattina è impossibile. Ci sono almeno 25 minuti di coda” (n. 17).

“Sullo scorrere un po' di più non me la sentirei di dire che si noti fisicamente (...), visivamente non mi azzarderei a dirlo anche perché, penso più o meno quando il progetto è stato un po' ripreso, parliamo del 2017 inoltrato, è stato attivato un semaforo pedonale di là dal ponte fuori dalla zona del Life verso il centro che, quando è rosso, dal punto di vista della salvaguardia del pedone è necessario, è chiaro che crea delle code sul sottopasso e che quindi chi viene in su, e quindi probabilmente se prima là scorreva fa da tappo e quindi se qui doveva scorrere un po' di più si tappa di là” (n. 18).

Anche in conseguenza dell’assenza di riduzione del traffico locale, a tutti gli intervistati sembra che **la qualità dell’aria** sia rimasta **invariata**.

Per quanto riguarda la **vivibilità del quartiere**, sul tema si sono pronunciati 10 intervistati, che hanno in vario modo segnalato un certo miglioramento.

In un caso si è sottolineato che il quartiere era già un quartiere di buona vivibilità: “è un quartiere che si vive bene, perché i servizi ci sono, è un quartiere fornitissimo, per tutte le fasce di popolazione (...), a prescindere dall’inquinamento, dal rumore, dal traffico, secondo me è un ottimo quartiere”, il progetto ha apportato “piccoli miglioramenti”, grazie soprattutto alla riasfaltatura, al Pedibus e agli attraversamenti pedonali, ma il problema dell’inquinamento e del traffico “non si può risolvere con un solo progetto ... bisogna fare dei **piani molto più ampi**” (cfr. intervista **n.1**) e di lungo periodo.

Il resto dei soggetti che si sono espressi nel merito conferma il contributo positivo delle stesse azioni a un tendenziale miglioramento della vivibilità, in un caso aggiungendovi l’importanza della “presenza delle stazioni di monitoraggio” che danno un senso positivo di “non abbandono” (**n. 9**), in un altro segnalando come il superamento dell’“effetto barriera” abbia migliorato le relazioni sociali (**n. 11**); una ulteriore testimonianza, scorgendo nelle azioni del progetto “un buon inizio” per una maggiore vivibilità, evidenzia la positività in tal senso anche del *tentativo di coinvolgimento* dei cittadini sui temi della sostenibilità:

“Sicuramente è stato **positivo il tentativo di coinvolgimento**, per quanto questo sia sempre un po’ complicato, **della comunità e della realtà del quartiere**, quindi il fatto che ci sia in città un organismo come la Consulta del quartiere **dà una grande mano a queste iniziative**, perché non tutti i comuni possono fare leva su un organismo di questo tipo ...” (**n. 8**).

Le azioni del progetto, secondo la maggior parte degli intervistati, praticamente tutti coloro che si sono pronunciati sull’argomento (**13** persone), **non hanno inciso sulle attività commerciali locali**. A tale constatazione, qualcuno aggiunge che “c’è un commercio di vicinato strutturato e storico che non ha subito cambiamenti” (**n. 8**), chi precisa che si nota un fenomeno di apertura di nuove attività che chiudono dopo poco tempo, mentre le attività “storiche” resistono (**n. 4**), e chi tiene a sottolineare che le azioni del progetto **non hanno inciso sulle attività economiche locali né vi sono stati effetti sull’occupazione** (**n. 11**). Vi è solo il caso di un titolare di esercizio commerciale che ha notato una leggera diminuzione delle attività nel corso degli ultimi 8-10 mesi (**n. 3**).

Non sono stati segnalati effetti di rilievo sul **mercato immobiliare**.

Un soggetto ha ribadito che essi **sono assenti in relazione al Progetto LIFE**, ma ha osservato che negli ultimi anni la costruzione di nuovi stabili ha *moderatamente migliorato l’appetibilità del quartiere per il mercato immobiliare* (**n. 4**).

Due intervistati, pur dichiarando di non potersi pronunciare sugli impatti effettivi, ritengono che, almeno teoricamente, la diminuzione del rumore potrebbe rendere più facile acquistare case prima ritenute troppo soggette all’inquinamento acustico:

“Nella pratica, non lo so; nella teoria, c’erano degli immobili che affacciavano su questa parte qui, che oggettivamente, se uno va ad ascoltare d’estate, è talmente rumorosa che pensi ‘non te la compro la casa, perché o affaccia all’interno o è troppo rumorosa’; ecco, la stessa casa oggi che se uno si affaccia e non sente

tutto quel rumore ... quindi ... poi se nella realtà il valore immobiliare è cambiato, quello è difficilissimo da valutare ... e poi invece per la qualità della vita se so che sei un quartiere che istituisce un Pedibus, magari una famiglia con figli, se stava scegliendo tra due o tre quartieri verdi, può pensare che “là c’è già il Pedibus e quindi vado là”, diciamo che però non sono leve fondamentali ...” (n. 9).

“Conosco abbastanza il settore avendo in famiglia parenti che si occupano di progettazione edilizia quindi conosco gli standard qualitativi previsti dal mercato attuale e mi sento di affermare con assoluta certezza: sì! Perché indubbiamente così come il pregio degli immobili aumenta in funzione della sostenibilità dal punto di vista energetico (Edifici in classe A), perché no anche dal punto di vista acustico, dove già in fase realizzativa oggi, rispetto a molti anni fa, si mettono in campo una serie di interventi che contribuiscono alla riduzione dell’inquinamento acustico. Per cui a maggior ragione un quartiere che abbassa il livello di emissioni sonore non può che essere più appetibile” (n.16).

Infine, la titolare di una agenzia immobiliare locale testimonia che, pure in assenza di cambiamenti nel livello dei prezzi, ha registrato una diminuzione dei tempi di vendita, dovuti comunque a fattori esterni al progetto e verificabili in generale su tutta la piazza di Monza:

“Diciamo che arriviamo da un decennio pesante. Questo è un momento in cui il mercato immobiliare dal punto di vista delle transazioni ha raggiunto i momenti di gloria come numero di compravendite. Questo farebbe pensare che aumentando domanda e offerta aumentano i prezzi, no. In realtà si sono accorciati i tempi di vendita perché i finanziamenti ... si sono aperte altre ... (...). Diciamo che, come tutto il resto del mercato, i tempi di vendita si sono accorciati quindi mi fa pensare a un miglioramento, quanto meno anche tutto il trend della piazza di Monza” (n. 10).

8. Giudizio complessivo

Il giudizio complessivo sul progetto “MONZA” è **generalmente positivo** (le espressioni usate vanno dal “moderatamente positivo” all’“ottimo”), ma in molti casi è accompagnato da precisazioni e segnalazioni critiche. Spesso il giudizio è caratterizzato da frasi del tipo “interventi utili ma non sufficienti” (n. 2), “positivo, ben studiato (...), forse ottimista nel senso che qui ci sono delle cose da risolvere che al livello locale necessiterebbero (...) di interventi strutturali” (ad esempio, a livello dei trasporti pubblici) (n. 12), “giudizio ottimo sul progetto, che però non ha sviluppato tutte le sue potenzialità” (n. 9).

Si rileva, inoltre, la mancata attuazione di interventi inizialmente annunciati, come ad es. “zona 30”, bike sharing, biciplan (si vedano in proposito le interviste n. 9, n. 13, n. 14), che fa anche dire, a uno dei testimoni, che il LIFE, almeno fino ad ora, si è rivelato “un puzzle incompleto” (intervista n. 6). Ecco un estratto dei commenti in proposito: “... ma meglio quello che c’è di quello che sarebbe meglio che ci fosse ma non c’è. Quindi il giudizio su

asfaltatura e isole pedonali va bene. Ma chiedere che due tessere facciano un puzzle invece di cinque tessere è un po' diverso. Il puzzle è il Life, quello che è stato fatto sono alcune tessere ma senza completare quelle tessere ... Io ho dato indicazioni, il progetto è interessante. Ma se non si spendono i soldi per questo cosa ci stanno a fare i soldi europei? Il problema è che **si può fare di più**. Si poteva fare di più ma **va bene**" (n. 6).

"(...) ci è stato fatto capire che l'assessore Confalonieri [Assessore della Giunta che ha preceduto quella attuale] aveva un'idea globale di intervento sul quartiere, e non gli interessava l'etichetta "progetto LIFE", sapeva che c'era una ciclabile, che c'era un bici plan, bike sharing, un'area 30, e allora ha pensato nella sua testa che questo lo metto nel bilancio partecipativo, questo nel patto di cittadinanza, questo nel progetto LIFE ... quando l'assessore se ne è andato, tutto è rimasto nella testa dell'assessore, ad eccezione delle cose che erano avviate in modo "singolo", un bando per una cosa, il progetto LIFE cos'è che ha usato, l'attraversamento l'ha preso di lì, l'area 30 non c'erano i soldi nel progetto LIFE, probabilmente erano stati allocati, siccome è difficile fare una ciclabile, si è pensato di fare un pezzo di area 30; è ovvio che se la nuova amministrazione ha ritenuto prioritario che i soldi per la mobilità che stavano nel LIFE fossero da spendere per qualcos'altro, automaticamente la ciclabile o l'area 30 non si è fatta, e quindi, poiché non era MONZA LIFE, cioè Monza LIFE lo sfruttava ma non era lui che lo finanziava, e quindi è decaduto, un po' di aspettative sono un po' calate ... quindi quest'asfalto è bello ma ... poi noi vediamo soltanto quello" (n. 9).

"Potrei dire un giudizio positivo da un certo punto di vista perché alcune cose le abbiamo ottenute, quello che dicevamo prima il vantaggio del rumore, il vantaggio del passaggio pedonale. Sarebbe stata una buona cosa se veramente avesse funzionato il fatto del traffico limitato. Addirittura, mi ricordo che all'inizio si era parlato, però non lo so se poi è stata una cosa che effettivamente doveva essere fatta all'interno del progetto Life, si era parlato di fare la zona a 30 all'interno e poi invece non se n'è fatto più niente (...). E quindi diciamo alcuni aspetti positivi, ok, poi però grandi vantaggi non sembra che ce ne sono stati: poi è stata una bella cosa avere introdotto questo progetto del Pedibus ... speriamo che vada avanti (n. 13).

"Del progetto sono soddisfatto, nel senso che mi ha ... anche perché noi spesso col gruppo ci muoviamo dalla parrocchia al centro civico, anche come oratorio, quindi si percepisce questo miglioramento; non aver realizzato la zona 30 per l'altro lato di là secondo me è una carenza grossa, e questo è da evidenziare, dopo di che, per il resto, il miglioramento si è visto, quello del rumore, non ha portato a una diminuzione del traffico, però quando ci si muove per il quartiere, si percepisce" (n.14).

Ma le criticità più sottolineate sono state quelle relative all'**informazione**, che, a giudizio della quasi totalità dei rispondenti, passata una fase iniziale "virtuosa", è stata molto carente ed episodica, e al **coinvolgimento della popolazione** del quartiere, che, secondo alcuni è stato del tutto assente, nonostante i programmi annunciati in tal senso (si veda anche quanto già riportato in un precedente paragrafo specifico). Oltre alla diffusa affermazione generica sulla necessità mettere in campo efficaci iniziative di comunicazione e partecipazione, e alla già citata necessità di più rilevanti sforzi di sensibilizzazione, con una maggiore presenza del Comune per raccontare a tutti cosa sta succedendo e di una maggiore attenzione all'aggiornamento del sito web del Progetto Life "MONZA" (cfr. ad es. intervista n. 8), in alcune interviste sono formulati anche suggerimenti operativi per

porre rimedio ai difetti riscontrati sul fronte informativo, quali azioni di divulgazione e pubblicizzazione differenziate e adeguate ai diversi target di popolazione. Un esempio è dato dalla seguente risposta: “Ci sono target diversi nell’ambito del progetto e occorrerebbe per ogni target individuare qualcosa, quindi per i ragazzi di una scuola superiore ben venga il concorso, per i bambini di una scuola elementare vedo di più una lezione con un tono adatto a loro per far capire l’importanza di quello che si sta facendo, legato poi a un opuscolo da portare a casa, perché poi così anche mamma e papà possono capire quello che sta succedendo; però non aspettare che ci sia la risposta da parte della famiglia, ma come si faceva ai miei tempi - ad esempio quando c’era la lezione di educazione sessuale - veniva la persona che spiegava soprattutto in tema di AIDS e poi si davano questi opuscoli che a casa si portavano e a casa ci si confrontava, la stessa cosa per il tabagismo, quindi l’educazione ambientale ... portare educatori adatti a parlare con i bambini con un qualcosa di materiale che loro portano a casa e, in collaborazione con gli insegnanti, fanno un progetto che dura tutto l’anno. Gli anziani sono poco coinvolti, ma magari quando vanno dal farmacista, se trovano l’opuscolo possono avere un’idea di quello che si sta facendo, ad esempio capiscono “ecco perché c’è quel grosso furgone davanti al centro civico” (n. 1).

L’inadeguatezza della comunicazione è anche segnalata quale sintomo di come non sia stata opportunamente colta e sottolineata l’importanza della partecipazione del quartiere a un progetto come questo, di cui, tuttavia, si conferma la validità. Un esempio di tale lettura lo si trova in alcune considerazioni di un cittadino attivo della Consulta:

“(…) il risalto che avrebbe potuto avere, e anche essere speso come esempio di “best practice” in Europa ... Una roba che viene fatta in una città, in un quartiere, essere orgogliosi di una roba del genere purtroppo si è un po’ affievolito. (...) Secondo me nel 2016, dove avevamo una grande aspettativa, ricevemmo questa cosa dalla presentazione e dicemmo – mi ricordo – “l’importante è comunicarlo bene”, avere visto che fino all’inizio del 2017 era tutto ben seguito, e poi un anno di silenzio totale secondo me ha inficiato il successo del progetto, che resta valido, importante se non altro per gli interventi “hard, macro”. Se col Pedibus o con il coinvolgimento delle scuole si potesse davvero completare l’aspetto educativo e quindi “se posso visto che dalla parte più a sud alla parte più a nord credo che ci sia più o meno un chilometro, quindi posso girarmelo sempre a piedi o in bicicletta, non prendo la macchina” è chiaro che almeno i residenti del quartiere non lo vanno a sovraccaricare. Non so se questo nei tempi che prevede la fine del progetto si riuscirà a fare, però la soddisfazione di abitare in un quartiere che è stato scelto per un progetto del genere io credo che per chi ci risiede o per chi vi è nato sia sempre una bella cosa” (n. 18)

Al di là dei rilievi critici formulati soprattutto sulle incompletezze e sui difetti di attuazione delle azioni, dai colloqui **non sono emerse segnalazioni di ostacoli o di opposizioni della gente rispetto alle misure adottate**. Alcune di esse, come ad esempio il Pedibus, sembrano piuttosto essere accolte come **nuovi positivi modelli di comportamento sostenibile, sia dal punto di vista sociale che ambientale, per lo svolgimento di attività quotidiane**.

Se per la soluzione degli annosi problemi della mobilità ci si attendono misure strutturali di più ampia portata, il miglioramento della vivibilità del quartiere, seppur limitato, ascrivibile soprattutto all’abbattimento del rumore



DIPARTIMENTO
DI COMUNICAZIONE
E RICERCA SOCIALE



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

da traffico su Viale Libertà e all'attenuazione dell'“effetto-barriera” del viale stesso per mezzo degli attraversamenti protetti, può invece costituire un fattore che concorre positivamente alla crescita delle attività sociali e culturali del quartiere e, nel medio-lungo periodo, ad un suo apprezzamento qualitativo e quantitativo, anche dal punto di vista dei valori economici.

Le interviste sono state effettuate da Alessandra Luzi (interviste n. 3, 4, 7, 10, 15, 18 e 19), Manlio Maggi (n. 1, 8, 9, 11, 13 e 14) e Patrizia Polidori (n. 2, 5, 6, 12, 16 e 17).

Si ringraziano Ilda Ronzitti (responsabile del centro Civico “Liberthub”) e Giulia Pessina (Comune di Monza) per il loro prezioso contributo all'organizzazione e alla realizzazione delle interviste.



DIPARTIMENTO
DI COMUNICAZIONE
E RICERCA SOCIALE



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Riferimenti bibliografici

Campbell D.T. and Stanley J.C., (1966), *Experimental and Quasi-Experimental Designs for Research*, Houghton Mifflin Company, Boston; (trad. it: Fasanella A., a cura di, *Disegni sperimentali e quasi-sperimentali per la ricerca*, Edizioni Eucor, Roma, 2004).

Cardano M., 2003, *Tecniche di ricerca qualitativa. Percorsi di ricerca nelle scienze sociali*, Carocci, Roma.

Corbetta P., 1999, *Metodologia e tecniche della ricerca sociale*, Il Mulino, Bologna.

Del Zotto M., 1988, *I testimoni qualificati in sociologia*, in Marradi A. (a cura di), 1988, pp. 132-144.

Rositi F., 1993, "Strutture di senso e strutture di dati", in *Rassegna Italiana di Sociologia*, a. XXXIV, n. 2, pp. 177-200.

Shadish W.R., Cook T.D. and Campbell D.T. (2002), *Experimental and Quasi-Experimental Designs for Generalized Causal Inference*, Mifflin and Company, Houghton.