

2° Workshop di co-progettazione delle aree produttive di Pero. Soluzioni di mitigazione ai cambiamenti climatici: Energia e Mobilità

16/03/2022 ore 9.00-11.30, Presso Aero Gravity

Report – versione sintetica



Aziende partecipanti:

Tavolo Pero Sud

- Kone S.p.A.
- Raccord Plast S.r.l.
- S.E.M.P. S.r.l.
- Whirlpool Emea S.p.A. (Headquarter)
- One Service Logistica e Trasporti S.r.l.
- Selecta S.r.l.

Tavolo Cascina Merlata (Sempione, Cerchiarello)

- A. Cesana
- Bricoman
- Co.Ge.Pro
- Carbotermo

Comune di Pero

- Maria Rosa Belotti, *Sindaca*
- Fabio Campetti, *Dirigente Risorse, servizi e territorio*
- Diana Cerri, *Istruttore direttivo tecnico, SIT e Pianificazione urbanistica*
- Simona Losi, *Responsabile Servizio Sviluppo del Territorio*
- Vanni Mirandola, *Assessore Politiche del Territorio, Ambiente e Mobilità*

Centro Studi PIM

- Francesca Boeri
- Efrem Herrera

Politecnico di Milano

- Eugenio Morello (Responsabile del progetto)
- Andrea De Toni
- Fiorella Felloni
- Alice Franchina
- Marcello Magoni
- Enrico Prevedello
- Rachele Radaelli
- Rocco Aldo Triunfo

Saluti istituzionali

Maria Rosa Belotti (Sindaca, Comune di Pero)

Introduzione al percorso di co-progettazione

Eugenio Morello del Politecnico di Milano, coordinatore scientifico di AP+A, ha illustrato gli obiettivi e le attività della giornata e ha poi ha introdotto le due tematiche oggetto delle attività di co-design: le azioni di mitigazione e di adattamento. Le prime, trattate in questo secondo workshop, comprendono gli ambiti del risparmio ed efficientamento energetico, della produzione da fonti rinnovabili e della mobilità sostenibile; mentre le seconde, tra trattare nel prossimo, attengono maggiormente alle soluzioni di drenaggio urbano sostenibile, al rinverdimento e alla forestazione urbana.



Esiti della SWOT e diagnosi SDG del territorio produttivo di Pero

Andrea De Toni del Politecnico di Milano, ha brevemente presentato gli esiti dell'analisi dei punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce (SWOT) delle imprese che avevano partecipato al primo incontro e/o che avevano compilato il questionario MS Form sottoposto alla loro attenzione poco prima del secondo incontro. È stato inoltre illustrato l'attuale contributo delle imprese al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Figura 1) basato sugli esiti dell'analisi SWOT, gli ambiti prioritari di sviluppo così come prioritizzati dalle imprese e l'attuale conoscenza degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile di quest'ultime.

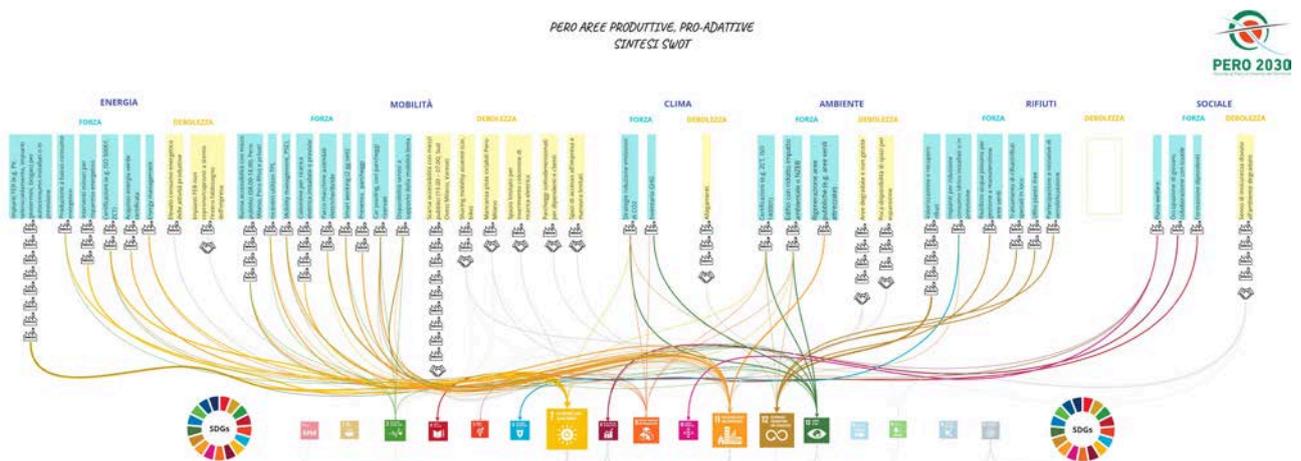


Figura 1. - La diagnosi SDG delle aree produttive di Pero esito del Workshop 1 e del questionario

Introduzione all'attività collaborativa: Energia e Mobilità

Marcello Magoni del Politecnico di Milano ha illustrato i possibili obiettivi per gli aspetti energetici capaci di rispondere alle sollecitazioni emerse nel primo workshop da parte delle aziende e ha approfondito i riferimenti tecnico-normativi per la costituzione di Comunità energetiche rinnovabili tra aziende produttive.

Rachele Radaelli del Politecnico di Milano ha illustrato i possibili obiettivi per la mobilità sostenibile, con riferimento alla condivisione di servizi di mobilità tra più aziende, al miglioramento delle connessioni dell'ultimo miglio tra aziende e rete del TPL esistenti e al miglioramento degli spazi dedicati a passaggio, manovra e sosta. Rispetto a questi temi ha introdotto alcuni strumenti di supporto, quali il Piano Spostamento Casa-Lavoro e il Biciplan e il Masterplan delle aree verdi di Pero.

Attività collaborativa

I partecipanti sono stati invitati a dividersi in due tavoli, a seconda della localizzazione della propria impresa. In entrambi i tavoli sono stati trattati i temi dell'Energia e della Mobilità, con il supporto di due facilitatori/trici per tavolo e alcuni esperti che si sono alternati tra il primo e il secondo.

Le informazioni emerse dalla discussione di ogni gruppo sono state riportate sulle mappe territoriali e su tabelle apposite con suddivisione degli ambiti di lavoro: tutto il materiale è stato successivamente digitalizzato e qui si riporta solo una breve sintesi testuale; le mappe e le tabelle cartacee saranno materiali di lavoro anche per il terzo incontro (13/04/2022).



Tavolo 1 – PERO SUD

ENERGIA

Complessivamente emerge il seguente quadro:

- Molti interventi sul tema fotovoltaico già effettuati, molti altri in previsione (esplicitati dubbi sul ciclo di vita), alte percentuali di autoconsumo ma basse percentuali di copertura dei fabbisogni energetici attuali e futuri rispetto alle previsioni di installazione
- Teleriscaldamento diffuso ma utilizzato da poche imprese (considerato non competitivo)
- Presenza o previsione di introduzione figure energy management in azienda; presenza di attività energivore per alcune produzioni o di edifici ampi con alti fabbisogni di riscaldamento; in alcuni casi realizzazione di analisi dei picchi di consumo per strategie di ottimizzazione
- Interesse per, in alcuni casi previsione di, ottenimento di certificazioni specifiche
- Interesse verso auto ibride o elettriche e installazione di colonnine (in alcuni casi già installate), da verificare relazione con spazi di sosta (parcheggi pubblici o per dipendenti, ricarica lunga o breve), interesse ma costo elevato per installazione pensilina fotovoltaica a copertura dei parcheggi
- Interventi edilizi di ristrutturazione già effettuati o in previsione, ipotesi efficientamenti energetici e soluzioni “green”

Rispetto ai tre obiettivi proposti

- A. Efficientamento e risparmio energetico
- B. Incremento dell'uso di fonti rinnovabili e assimilabili (con sistemi integrati / e recupero di calore)
- C. Condivisione impianti energetici e realizzazione comunità energetiche

Le 6 imprese presenti al tavolo formulano **scelte differenziate**, configurando tre gruppi di priorità:

A – C – B → 3 imprese

A – B – C → 2 imprese

B – A – C → 1 impresa

MOBILITÀ

Il quadro della mobilità attuale che emerge dalla discussione può essere illustrato rispetto a diverse tematiche.

Sul piano degli spostamenti dei lavoratori:

- la provenienza dei lavoratori nella maggior parte dei casi da comuni limitrofi (pochi da Milano) che da comuni a maggiore distanza (Varese, Ovest e Nord Ovest di Pero);
- la scelta di mobilità prevalente è l'auto e, secondariamente, è multi-mezzo (auto+TLP, con nodi nella stazione ferroviaria di Rho-Fiera e 3 fermate della metropolitana M1);
- la difficoltà (per percorso non diretto) a raggiungere la stazione ferroviaria e il salto tariffario dell'abbonamento al TPL per le stazioni della metropolitana di Pero e Rho-Fiera concorre a rendere preferibile l'uso dell'auto, soprattutto dai comuni limitrofi. Da origini più distanti prevale il fattore economicità del TPL sull'auto privata;
- una azienda ha attivato un servizio di car-pooling per i propri dipendenti.

Sul piano dell'organizzazione di soluzioni di mobilità interaziendale:

- molte aziende siano interessate a un confronto sul tema mobilità con le altre aziende;
- un'azienda è dotata di Piano Spostamenti Casa-Lavoro e Mobility Manager; è interessata a mettere in condivisione il proprio QUESTIONARIO PSCL;
- forte interesse a sperimentare l'estensione del car-pooling tra più aziende;
- interesse per navetta interaziendale per dipendenti dalla stazione di Molino Dorino e altre forme di micro-mobilità sostenibile.

Sul piano degli spazi urbani di interfaccia pubblico-privato (per ciclo-pedonalità, manovra, sosta, ...)

- traffico di mezzi pesanti intenso su alcune arterie rende insicuro l'uso delle ciclo-pedonali (via Figino);
- alcune aziende riferiscono una scarsa dotazione di parcheggi interni e una scarsa disponibilità di parcheggio su strada (via Archimede, Whirpool);
- difficoltà di sosta e flusso per i mezzi pesanti su via Don Sturzo, da valutare l'inserimento di un senso unico;
- auspicata la realizzazione di una velostazione in corrispondenza della stazione metropolitana di Pero.

Rispetto ai tre obiettivi proposti

- Migliorare l'offerta (efficacia, efficienza, fattibilità) di soluzioni di mobilità sostenibile attraverso servizi di mobilità condivisi tra più aziende/a livello di distretto/tra distretti
- Migliorare le connessioni (sicurezza, gradevolezza) dell'ultimo miglio verso la rete ciclabile e i nodi TPL (metropolitana e ferrovia)
- Ridisegnare gli spazi urbani di interfaccia pubblico/privato in modo integrato, rispetto a diverse criticità (ondate calore e allagamenti, ...) e esigenze (qualità spazi urbani, fluidità traffico, spazi per sosta, ...)

Le 6 imprese presenti al tavolo riconoscono come prioritari gli obiettivi A e B, mostrando particolare interesse verso la **condivisione di soluzioni di mobilità tra più aziende (navetta e car-pooling interaziendale, micro-mobilità sostenibile, ...)** e sottolineando la necessità di migliorare la **sicurezza delle connessioni ciclabili dell'ultimo miglio**.



Tavolo 2 – CASCINA MERLATA

ENERGIA

La discussione al tavolo viene effettuata con 3 aziende, e il panorama che emerge può essere così sintetizzato:

- Molti interventi fotovoltaico già effettuati, altri in previsione, alte percentuali di autoconsumo ma basse percentuali di copertura dei fabbisogni. Al completamento degli interventi in previsione, sarà possibile per alcune aziende “dare” energia ad altri, con modalità non ancora definite.
- Ipotesi ESCO – locazione operativa di impianti per produzione energetica valutata come prospettiva interessante per chi non ha più spazio o non può sostenere la spesa iniziale per nuovi impianti di produzione energetica.
- Rinnovato interesse all’ipotesi di Autoproduzione energetica soprattutto considerando i riflessi sul costo dell’energia della contingenza attuale (guerra in Ucraina e rincari)
- Riconoscimento dell’attrattività generata da un’azienda energeticamente efficiente e attrezzata, soprattutto per operatori che affittano i locali ad altre imprese
- Interventi già realizzati di colonnine di ricarica elettrica e previsione o interesse per nuove installazioni (anche in collaborazione con fornitori dedicati, per evitare investimento e manutenzione ma offrire servizio ai clienti)
- Prospettive di ammodernamento architettonico di alcune sedi con soluzioni “green”

Rispetto ai tre obiettivi proposti:

- A. Efficientamento e risparmio energetico
- B. Incremento dell'uso di fonti rinnovabili e assimilabili (*con sistemi integrati / e recupero di calore*)
- C. Condivisione impianti energetici e realizzazione comunità energetiche

Le imprese presenti al tavolo formulano **scelte differenziate**:

C – A – B

B – A – C

A – B – C

MOBILITÀ

Il quadro della mobilità attuale che emerge dalla discussione può essere illustrato rispetto a diverse tematiche.

Sul piano degli spostamenti dei lavoratori:

- la provenienza dei lavoratori nella maggior parte dei casi da comuni limitrofi (pochi da Milano) che da comuni a maggiore distanza (Varese, Ovest e Nord Ovest di Pero);
- prevalenza nell’uso dell’automobile, pochi usano TPL. Tuttavia presenza rilevante di lavoratori giovani non automuniti che beneficerebbero di un miglioramento del TPL o di mezzi in sharing dedicati nelle stazioni metropolitane;
- alcuni ostacoli rappresentano delle importanti barriere per la mobilità con TPL delle persone in questo distretto. In particolare:
 - o M1 Molino Dorino (vantaggio di avere un minor costo dell’abbonamento, zona M1-M3), ma sottopasso per raggiungere la stazione è molto insicuro e degradato

- collegamento viario con Rho Fiera molto complicato/delicato: l'apertura del tratto di via D'Annunzio al traffico veicolare consentirebbe il raggiungimento agevole della stazione di Rho-Fiera da via Piave ma rischia di aumentare eccessivamente il traffico su via Piave. Si potrebbe pensare ad un'apertura solo per il passaggio navette o TPL.
- una azienda offre ai dipendenti un servizio navetta di collegamento verso la stazione M1 di Molino Dorino su via Vincenzo Monti (50 posti, 2 corse/giorno, utilizzo attuale al 50%) (Co.Ge.Pro.).

Sul piano dell'organizzazione di soluzioni di mobilità interaziendale:

- molte aziende siano interessate a un confronto sul tema mobilità con le altre aziende;
- una azienda è dotata di Piano Spostamenti Casa-Lavoro e sta valutando la nomina di un Mobility Manager;
- forte interesse delle aziende e disponibilità di Co.Ge.Pro. a condividere navetta per la stazione di Molino Dorino; emerge chiara la necessità di dimensionare opportunamente bacino d'utenza potenziale (approfondire indagine con coordinamento del Comune di Pero).

Sul piano degli spazi urbani di interfaccia pubblico-privato (per ciclo-pedonalità, manovra, sosta, ...)

- assi via Gramsci, via Monti, via Turati già molto trafficati. Connessione con Cascina Merlata è strategica ma apertura ad auto genererebbe problemi su traffico;
- l'asse di Via Turati è considerato strategico dall'amministrazione (anche per la connessione "diretta" tra centro Pero e nuovi quartieri di Milano Cascina Merlata) e sarà interessato da un progetto di ridisegno fisico e di mobilità. Tale progetto desta preoccupazione da parte di alcune imprese che temono un acuirsi delle difficoltà di movimento dei mezzi pesanti. Tuttavia il Comune rassicura che il ripensamento dei flussi di traffico (cambio dei sensi unici, introduzione di paline blocca traffico...) garantirà un miglioramento significativo della situazione critica attuale;
- alcune aziende riferiscono una scarsa dotazione di parcheggi interni e una scarsa disponibilità di parcheggio su strada (anche per attività terziarie frammiste a produttivo); una azienda ha un parcheggio sottoutilizzato;
- le connessioni ciclo-pedonali esistenti alla stazione di Molino Dorino sono considerate insicure e di scarsa qualità urbana;
- segnalata la previsione di nuova velostazione alla metro M1 Pero

Rispetto ai tre obiettivi

- A. Migliorare l'offerta (efficacia, efficienza, fattibilità) di soluzioni di mobilità sostenibile attraverso servizi di mobilità condivisi tra più aziende/a livello di distretto/tra distretti
- B. Migliorare le connessioni (sicurezza, gradevolezza) dell'ultimo miglio verso la rete ciclabile e i nodi TPL (metropolitana e ferrovia)
- C. Ridisegnare gli spazi urbani di interfaccia pubblico/privato in modo integrato, rispetto a diverse criticità (ondate calore e allagamenti, ...) e esigenze (qualità spazi urbani, fluidità traffico, spazi per sosta, ...)

emerge chiaramente che l'argomento più promettente per il tavolo riguarda l'obiettivo A, la **condivisione di soluzioni di mobilità tra più aziende**, con alcune connessioni con l'obiettivo B; in seconda battuta, soprattutto in riferimento al ruolo di via Turati come asse di quartiere/distretto strategico, è di interesse l'obiettivo C.