



## 6. POSSIBILI SVILUPPI DEL PGTU PER UNA MOBILITA' SMART

Su questo tema il PGTU è l'occasione per coordinare in modo più organico rispetto ad oggi le strategie di governo della mobilità a cominciare da uno sfruttamento pieno della gestione della sosta (strumento fondamentale applicato con successo negli ultimi anni per governare l'accessibilità in numerosissimi Centri Storici italiani), sfruttando al meglio le opportunità fornite dalle nuove tecnologie, con le scelte riguardanti tutti gli altri sistemi di trasporto, e offrire il "Modello di Mobilità" che si intende coniugare. Il progetto Smart Brugherio vorrebbe recepire appieno non solo gli indirizzi della mobilità smart, ma anche i contenuti progettuali dei SUTP (Sustainable Urban Transport Plan) promossi dalla UE per una mobilità più sostenibile.

Questa proposta tecnica intende tenere conto delle più recenti buone pratiche di pianificazione della mobilità sperimentate in UE e che si sono ispirate ad una "STRATEGIA DI MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE E SMART" basata su un elevato grado di innovazione. Gli strumenti proposti configurano interventi nei differenti modi (reti viarie, sosta, mobilità dolce, reti di pubblico trasporto, nodi per le merci) e la pianificazione assume anche la funzione di strumento di verifica trasportistica per le valutazioni di efficienza-efficacia delle azioni progettuali proposte.

La necessità di perseguire una mobilità sostenibile non viene più messa in discussione. Essa si pone gli obiettivi di incrementare l'uso del trasporto pubblico, la ciclabilità, la pedonalità, ridurre gli incidenti, la congestione, ma non solo. In UE, pur non essendoci l'obbligo dei SUTP o dei SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), è il normale governo del territorio a stabilire i criteri d'uso dei suoli coerenti con una corretta politica della mobilità, attraverso piani di gestione ambientale. Lo sviluppo dei trasporti sostenibili è un obiettivo fondamentale degli strumenti di gestione ambientale dei vari Stati europei, i quali tentano di incidere sull'innovazione e sul potenziamento dei sistemi di offerta di livello municipale, sulle determinanti urbanistiche e sulla qualità del territorio dei centri abitati. In Italia non vi sono normative che vincolino alla pianificazione sostenibile, ma solo strumenti volontaristici (p.e. il PUMS), che però non ha carattere cogente e costituisce solo un prerequisito per l'accesso ai fondi nazionali in caso di investimenti. Di fatto l'adozione di un piano strategico sulla mobilità urbana in Italia è tuttora circoscritta a pochi casi lungimiranti, anche se sono in aumento le Amministrazioni che, in occasione della revisione del PGTU, si rivolgono a uno strumento più ampio e strategico, per cercare di avvicinarli ai contenuti dei SUTP/SUMP. L'UE, con il varo della "terza generazione" della politica dell'innovazione, ha rivolto agli Stati membri l'appello di porre al centro di ogni settore della pubblica amministrazione (tra cui quello della mobilità), la politica dell'innovazione. La soluzione di un problema così complesso, pone una sfida che richiede grande capacità di innovazione da parte della pubblica amministrazione, la quale deve attuare le migliori pratiche possibili: nel caso specifico, per collocare l'A.C. di Brugherio nelle posizioni innovative nella "Governance" del sistema mobilità, si propone un approccio innovativo e interdisciplinare che prevede, a fianco dello svolgimento di attività tradizionali sviluppate nei precedenti capitoli, lo sviluppo del tema della mobilità sostenibile per far emergere in primo piano il tema del governo della Città e del percorso virtuoso che si deve intraprendere per divenire sistemi più sostenibili.

Per spiegare in cosa consiste la Pianificazione del Trasporto Urbano Sostenibile ed in che modo si differenzia rispetto agli approcci tradizionali, è necessario specificare tre aspetti: **il suo obiettivo, il suo oggetto e le sue qualità distintive** come processo di pianificazione.

La sostenibilità punta ad un sistema di trasporto urbano concentrato sui **seguenti obiettivi**:

- assicurare l'accessibilità del sistema di trasporto a tutti;
- ridurre l'impatto negativo del sistema di trasporto sulla salute e la sicurezza dei cittadini, in particolare i più vulnerabili:



- ridurre l'inquinamento dell'aria e le emissioni di rumore e di gas a effetto serra e il consumo di energia;
- migliorare l'efficienza dei costi del trasporto di persone e merci, tenendo conto dei costi esterni;
- contribuire all'aumento dell'attrattività e della qualità dell'ambiente e del design urbano,

**sul seguente oggetto:**

- trasporto pubblico e privato;
- trasporto passeggeri e merci;
- motorizzato e non motorizzato;
- mobilità e parcheggio,

**e sulle seguenti caratteristiche essenziali:**

- un approccio partecipativo che si propone di coinvolgere i cittadini e gli attori all'inizio e durante il processo decisionale, di attuazione e valutazione, creando competenze locali per gestire i problemi di pianificazione complessi, ed assicurare la parità tra i sessi;
- un impegno per la sostenibilità per trovare un equilibrio tra equità sociale, qualità ambientale e sviluppo economico;
- un approccio integrato comprendente pratiche e politiche tra modalità di trasporto, settori politici (ad es. Pianificazione spaziale ed urbana, ambiente, sviluppo economico, inclusione sociale, salute, sicurezza) agenzie pubbliche e private, livelli di autorità e autorità confinanti;
- concentrazione sul raggiungimento di obiettivi misurabili derivati da obiettivi a breve termine, ed integrati in una strategia complessiva di sviluppo sostenibile;
- un passo verso l'internalizzazione dei costi tramite una analisi costi/benefici del trasporto in maniera trasversale rispetto ai settori politici (ad esempio prendendo in considerazione i costi sociali ed i benefici più ampi);
- un ciclo di creazione ed attuazione di politiche comprendente i seguenti cinque obiettivi:
  - 1 analisi della situazione e sviluppo di scenari;
  - 2 definizione di una visione, di obiettivi e di target;
  - 3 selezione di politiche e misure;
  - 4 assegnazione di responsabilità e risorse;
  - 5 monitoraggio e valutazione.

Questo approccio non significa soltanto sviluppare un "piano generale", con tutti i piani ed i programmi che alle autorità locali è formalmente richiesto di preparare, e non è completato nel momento in cui si adotta un piano contenente misure di trasporto innovative: questo approccio rappresenta piuttosto la direzione verso la quale dovrebbero muovere in maniera continua le pratiche di pianificazione, che deve crescere da e all'interno delle autorità locali e delle pratiche esistenti.

In questo percorso non si può evitare di fare riferimento alla strategia elaborata dell'UE: essa è ormai diventata il principale terreno per il trasferimento delle migliori pratiche, il luogo di incontro più importante per trasferire quell'innovazione e quel "saper fare", che sono indispensabili per affrontare le sfide della sostenibilità. Una mobilità più sostenibile richiede un impegno convinto ed innovativo, e per questo il sesto Programma comunitario in materia di ambiente (Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta istituito con la 2002/1 600/CE), ha previsto la messa a punto di 7 strategie tematiche, fra cui quella relativa all'ambiente urbano. L'obiettivo di tale strategia è quello di migliorare la qualità ambientale dei sistemi urbani, in modo da assicurare agli abitanti europei un ambiente di vita salubre, in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale. L'intento della strategia europea non è di prescrivere le soluzioni da adottare (ogni città ha le proprie



peculiarità), quanto piuttosto di definire un quadro di riferimento condiviso per migliorare la gestione dell'ambiente urbano e favorire lo sviluppo delle migliori pratiche.

Gli esperti europei hanno suggerito l'adozione di una direttiva per l'istituzione del SUTP/SUMP, i quali "dovrebbero cercare di ridurre l'impatto negativo dei trasporti, facendo fronte ai crescenti livelli di traffico e di congestione, e dovrebbero essere collegati con le strategie ed i piani regionali e nazionali". L'UE ha redatto un report sulla pianificazione della mobilità, che ha stabilito come i nuovi piani si debbano armonizzare con la situazione esistente. Al termine è stato stilato l'elenco delle caratteristiche dei piani: gli obiettivi ambientali, economici e sociali devono essere tutti rappresentati, devono inserirsi all'interno delle normative dei vari Stati (innovandole sfruttando le buone pratiche presenti), devono prendere in considerazione i costi e i benefici complessivi dei trasporti internalizzando le negatività troppo spesso trascurate nelle politiche attuali, l'approccio dei piani deve essere di tipo integrato in senso sia orizzontale (tra trasporti, pianificazione territoriale, ambiente, sicurezza), sia verticale (politiche europee, nazionali, regionali e locali), sia spaziale (tra enti adiacenti), è necessario che i piani si pongano traguardi concreti, realisticamente raggiungibili e valutabili tramite opportuni indicatori, evitando di esprimere obiettivi in termini generici e non verificabili, e infine devono essere flessibili in modo che, nella fase di implementazione delle misure, sia possibile attuare le necessarie modifiche. Ebbene, il PGTU di Brugherio desidera trattare questi elementi.

La fase dell'implementazione delle proposte deve essere poi accompagnata da una costante azione di monitoraggio dei risultati tramite l'uso degli indicatori, da porre in relazione ai traguardi fissati. Tutto questo attraverso la raccolta di banche dati che devono essere organizzate in un Sistema Informativo della Mobilità (SIM), in cui dovrebbero afferire anche i dati esistenti di rilevanza per una pianificazione integrata (urbanistici, inquinamento, incidentalità).

Se queste sono le premesse metodologiche condivise, gli indirizzi europei e lo scambio delle "buone pratiche" spiegano in quale maniera il Piano può funzionare meglio, e quindi ha maggiori possibilità di successo.

Nel caso di Brugherio, che sta sposando questo nuovo modello di mobilità che si distingue dai modelli promossi in passato dalla pianificazione tradizionale (Figura 6.1.1), attraverso un percorso atipico dell'aggiornamento del PGTU, è possibile fare conto su due elementi fondamentali per una mobilità sostenibile e smart:

- 1) le banche dati aggiornate;
- 2) la presenza di una gestione regolamentata del sistema dei parcheggi più centrali.

Grazie alle banche dati che si sono raccolte, è possibile quantificare con precisione i livelli di domanda potenziale della sosta al 2014 per tipo, destinazione e durata (>3 ore, <3 ore, dei residenti), allo scopo di definire il sistema dell'offerta più adeguato in termini di organizzazione (numero e localizzazione di parcheggi esterni, di parcheggi al servizio del Centro, e di eventuali box per residenti), di capacità, e di regolamentazione. La conoscenza esatta della domanda consente di valutare luogo ed entità dei flussi che si attestano o per recarsi pedonalmente a destinazione o per interscambiare preferibilmente con altri sistemi, e quindi di valutare l'opportunità e la fattibilità di sistemi innovativi di trasferimento in funzione di diverse soglie della domanda. Il PGTU può tracciare le linee di indirizzo, la successiva pianificazione/progettazione, se condivisa dall'Amministrazione Comunale, dovrà definire l'assetto e l'organizzazione generale del sistema della mobilità, secondo criteri progettuali che Brugherio comincia a conoscere attraverso questo Piano, e che sono in grado di proporre un nuovo modello di mobilità partendo da una corretta gestione della sosta, cosa che nell'immediato può tra l'altro consentire di far fronte a eventuali disagi cui oggi sono soggetti i residenti ed il traffico operativo.

Gli standard di qualità che vengono proposti per affrontare, sia nel breve termine che nel



Figura 6.1.1– Pianificazione tradizionale a confronto con la pianificazione sostenibile

<b>(PROMUOVE L'ACCESSIBILITA' E NON LA MOBILITA')</b>	
<b>Pianificazione tradizionale dei trasporti</b>	<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</b>
Si mette al centro il traffico	→ Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→ Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→ Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→ Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→ Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→ Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→ Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→ Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→ Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→ Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

medio lungo termine, questa importante tematica, riguardano sempre la distanza pedonale e la tariffa, e sono già stati sposati dal PGTU.

Il sistema futuro dovrà mirare a soddisfare interamente la domanda di sosta dei residenti entro 100-150 m al massimo dal luogo di residenza, la domanda di sosta a rotazione entro 250 m dal luogo di destinazione, senza ipotizzare nel breve termine nuovi parcheggi, e la domanda di sosta dei pendolari nei parcheggi di attestamento intorno all'Area Centrale (Porta Nord, Porta Sud innanzitutto) (Figura 6.1.2), posti entro 500 m dalla destinazione finale, con un graduale trasferimento di spazi di sosta dall'Area Centrale alle zone leggermente più periferiche. Nel caso di Brugherio le destinazioni finali sono state idealmente identificate in generale nel centro (Figura 6.1.2).

I residenti, nello scenario a regime, dovranno poter lasciare gratuitamente la propria automobile su strada nelle ore notturne e dovrebbero poter godere della possibilità di avere un abbonamento a tariffe molto agevolate per parcheggiare la propria auto nella zona di residenza anche durante il giorno (in primissima ipotesi il Centro dovrebbe essere suddiviso in 2 o 3 zone).

Condiviso questo scenario strategico, la sosta del Centro vasto (ad esclusione dei residenti), dovrà essere a tariffa (con tariffe decrescenti dalle zone più centrali a quelle più esterne), i parcheggi esterni dovranno essere invece resi più appetibili completando l'offerta con altri sistemi quali il "Park&Ride", il "BikeSharing" e il "CarSharing", tutte modalità che risultano parte integrante del progetto per una mobilità sostenibile.

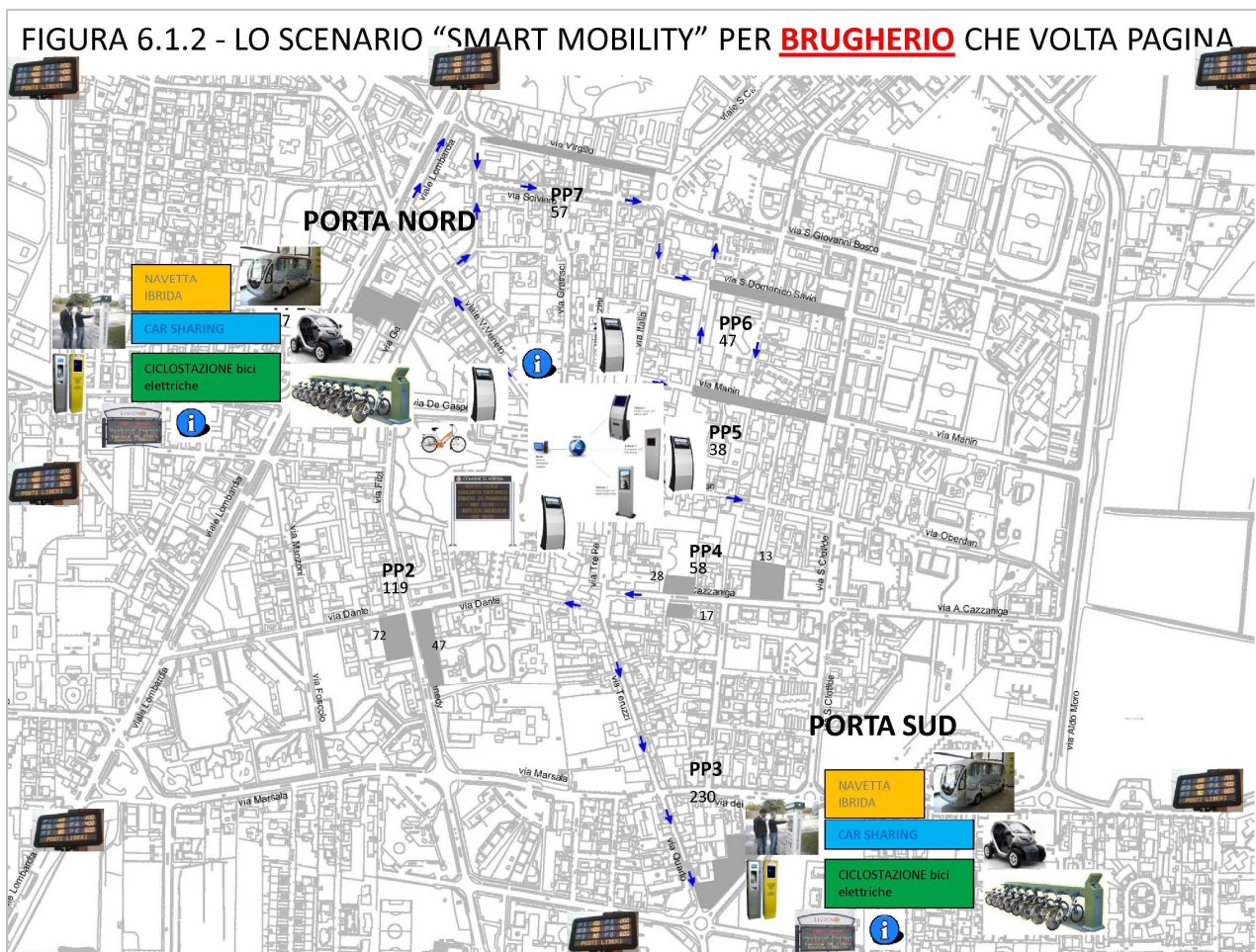


Parallelamente si dovrà perseguire la gestione intelligente della sosta, attraverso l'applicazione di tutte quelle tecnologie innovative che consentono di trasformare il sistema dei parcheggi di Brugherio in uno "Smart Parking" (Figura 6.1.2).

Pertanto il nuovo modello di mobilità, promosso dal PGTU ma da sviluppare, potrà contare sulle seguenti azioni:

- iv) tariffazione della sosta nelle aree centrali, con tariffe differenziate e agevolazioni per i residenti solo nella propria zona di residenza;
- v) rafforzamento e realizzazione di parcheggi di attestamento a corona delle aree centrali (Porta Nord e Sud) per la sosta di lunga durata dei pendolari che lavorano in Centro;
- vi) riordino e trasformazione delle modalità di attestamento implementando l'utilizzo dei mezzi di trasporto ecocompatibili con le nuove tecnologie per la mobilità sostenibile;
- vii) potenziamento in prospettiva del sistema di parcheggi attraverso la realizzazione di eventuali parcheggi previsti o già programmati dall'Amministrazione Comunale. I nuovi parcheggi, a parte casi specifici ed evidenti di carenza locale di capacità di sosta, dovrebbero inserirsi sul territorio nella logica di parcheggi sostitutivi di quelli esistenti su strada. In questo contesto la disponibilità di nuova capacità di sosta supporta in modo assolutamente efficace le strategie del PGTU che puntano a recuperare alla ciclopeditività e all'ambiente gli ambiti di maggior pregio della Città.

In presenza di nuovi parcheggi il numero di spazi di sosta pubblica su sede stradale potrà lentamente ridursi consentendo di recuperare alla ciclopeditività e alla Città importanti





strade.

Per altro, le importanti risorse che possono essere introitate attraverso questa manovra andranno reinvestite, come previsto dalla legge, nel settore, per realizzare nuovi parcheggi, per arredare la Città, per offrire eventualmente il trasporto pubblico a condizioni di utilizzo particolarmente vantaggiose, anche da un punto di vista economico, ma soprattutto per consentire alla Città di avviare un percorso del tutto nuovo che chiuda la stagione della pianificazione tradizionale per la “mobilità efficiente” a tutti i costi, e coniughi “la mobilità sostenibile” attraverso la pianificazione e progettazione della “SMART MOBILITY”, in gran parte finanziata proprio dai ricavi della sosta.

La realizzazione del progetto “mobilità sostenibile e smart” pertanto muove i primi passi da una gestione efficiente della sosta veicolare, cioè dei parcheggi dove la sosta è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta.

In particolare il progetto da sviluppare è costituito da una gestione tecnologica dei parcheggi su strada tramite installazione di parcometri e totem multifunzionali, dall’apertura di uno “Sportello Smart Mobility” per la gestione/vendita/rilascio dei documenti legati alla mobilità, dalla progettazione di un sistema che possa permettere di monitorare in tempo reale la domanda di sosta degli utenti e di pagare la tariffa della sosta da qualsiasi dispositivo presente sul territorio comunale, da una gestione tecnologica (varchi elettronici) delle porte di ingresso delle ZTL del Centro e di San Damiano, dalla posa di pannelli di informazione variabile agli utenti (PMV) sugli stalli di sosta a pagamento disponibili sul territorio comunale, in tempo reale ed in modo automatico, da collocare in prossimità dei principali varchi di accesso alla città, e dalla realizzazione di alcuni altri componenti della “Smart Mobility”, forse impattanti su quote inferiori di utenza, ma non meno importanti, sulle quali la mobilità sostenibile punta molto: le strutture necessarie per il buon funzionamento del bike – sharing (Foto 3), del car – sharing (Foto 4) e della mobilità ciclabile in generale (la ciclostazione) (Foto 5).



Foto 3

Questo nuovo Scenario ha una prospettiva di medio - lungo periodo e nei prossimi anni Brugherio ponendo questo strumento nella sfera della sostenibilità, ha davanti una sfida fondamentale: modificare la sua mobilità garantendo sostenibilità ambientale, efficienza e sicurezza. Per far questo sarà necessario superare i ritardi dovuti ad una carenza negli investimenti infrastrutturali e ad un sistema di trasporti eccessivamente sbilanciato verso l’uso del mezzo privato.

La volontà di un cambiamento, il rispetto degli obiettivi normativi europei in campo ambientale, il costante incremento del costo dei carburanti, rappresenta un incentivo a realizzare quanto già avviato con successo in molte altre città europee: rendere il sistema di trasporto



Foto 4

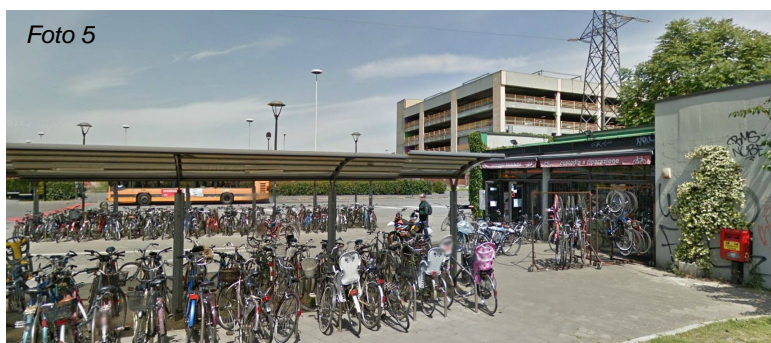


Foto 5



pubblico più efficiente e offrire alternative valide all'uso dell'auto privata. Meno auto nelle strade vuol dire spostamenti più veloci e restituzione alla comunità di spazi pubblici di qualità.

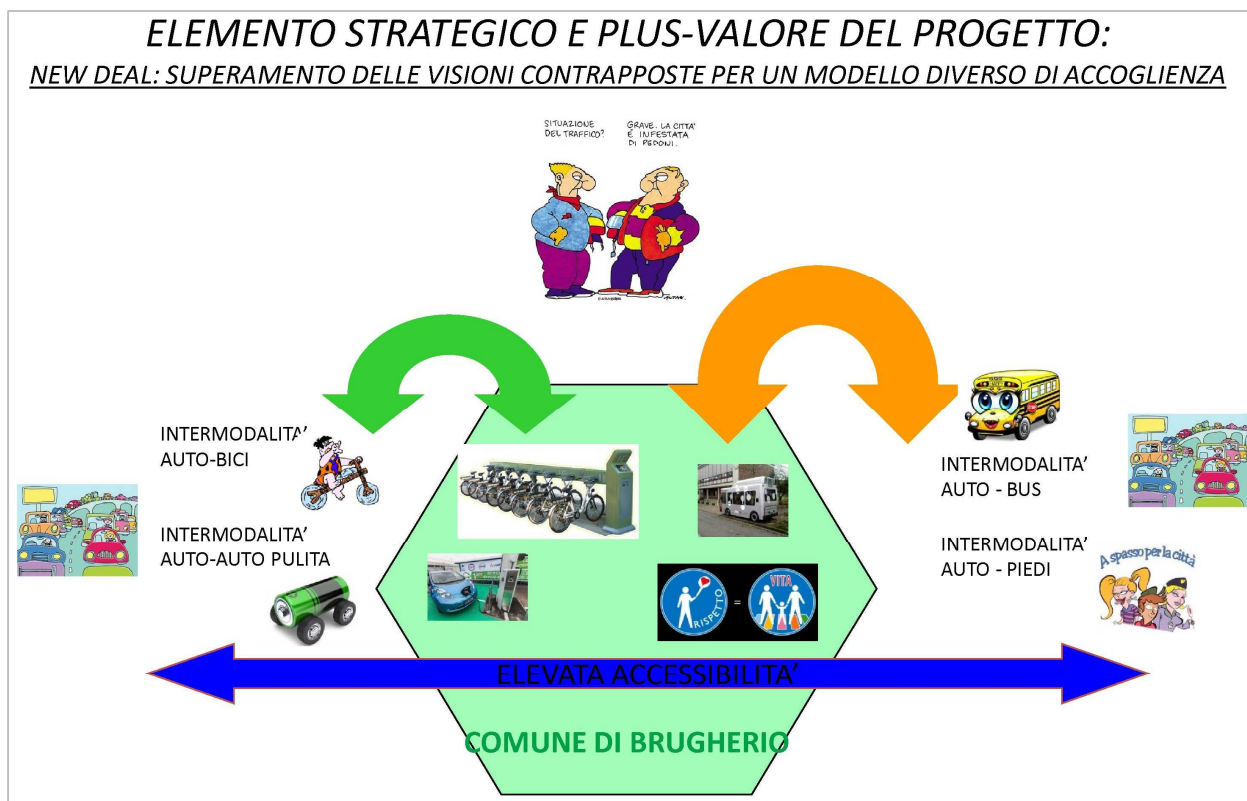
I Progetti più innovativi promossi e realizzati in questi anni indicano con forza la scelta di seguire le migliori esperienze europee cercando di arginare l'occupazione del Centro da parte delle auto; con la redazione del PGTU l'Amministrazione Comunale può promuovere e sposare il nuovo corso, cioè decidere di chiudere la stagione ormai superata della pianificazione per "una mobilità garantita", per aprire la nuova stagione, invocata a tutti i livelli, della pianificazione per "una mobilità sostenibile", che introduce elementi tecnici innovativi resi ancor più forti e convincenti negli ultimi anni dall'irruzione nel mondo dei trasporti di numerose nuove tecnologie, che aiutano moltissimo ad immaginare e a realizzare la "Smart Mobility", che è uno dei diversi ingredienti necessari per costruire la "Smart City".

Favorire gli spostamenti che avvengono in bicicletta e a piedi, dare impulso allo sviluppo di sistemi sharing efficaci, la trasformazione del parco mezzi pubblico e privato in chiave ecologica, principalmente elettrica ed ibrida, governare il sistema dei trasporti urbani tramite l'utilizzo delle nuove tecnologie per una mobilità sostenibile e intelligente, non dovrebbe rappresentare la sfida dei prossimi anni, bensì il patto tra la Città e i suoi Cittadini.

Per raggiungere questi obiettivi è necessario creare le condizioni di collaborazione istituzionale, è necessario altresì sostenere politiche tariffarie che spingano i cittadini ad abbonarsi al trasporto pubblico, è opportuno, nel quadro attuale di contrazione delle risorse pubbliche destinate a trasporti ed infrastrutture, ancora più che in passato decidere con lungimiranza a quali settori del trasporto allocarle.

La possibile implementazione di una ZTL telematica renderà il Centro sempre più a vocazione pedonale, usato solo da mezzi a impatto zero (Figura 6.1.3), e, di concerto con lo sviluppo urbanistico, si dovrà definire la mobilità nei quartieri residenziali semicentrali e

Figura 6.1.3– Nuovo modello di mobilità





periferici, con il limite dei 30 km/h in particolare in prossimità delle scuole, garantendo condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti e riducendo il tasso di incidentalità della Città, ancora sopra gli obiettivi europei.

I piani europei di Smart City devono essere applicati ad ogni aspetto della mobilità urbana, con particolare riguardo alla sosta dei residenti, al car/bike sharing, alla logistica delle merci, al sistema della sosta e dei trasporti pubblici.

Sul modello del successo dei sistemi sharing di molte Città europee, Brugherio si potrà dotare del bike sharing e lo potrà rendere sempre più capillare, come si potrà dotare di sistemi di car sharing efficienti ed in grado di rappresentare una reale alternativa per le *relazioni con Monza e/o Milano, o in futuro per entrare anche all'interno della ZTL, vietata all'auto privata*. Particolare attenzione deve essere demandata al sistema di consegna merci della Città che ha ampi margini di crescita sia in termini di efficienza, sia in termini ambientali.

La sfida è quella di assicurare un equilibrio effettivo tra domande di mobilità, di qualità della vita, di protezione ambientale e della salute. Ma per sviluppare questo equilibrio serve anche piena consapevolezza dei ritardi e degli errori che in questo campo si sono accumulati e delle criticità ancora aperte, gran parte delle volte provenienti da livelli decisionali che a livello locale si possono solo subire.

Lo strumento di pianificazione dei prossimi anni in grado di segnare questo fondamentale cambiamento per Brugherio potrà essere il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), che l'Amministrazione Comunale facendo tesoro delle esperienze della pianificazione del trasporto urbano sostenibile incentivata e promossa dalle politiche UE e dalla legislazione in vigore, potrà decidere di sposare attraverso la costruzione di un percorso e di una struttura strategica ed operativa che deve coinvolgere Amministratori, Cittadini, Soggetti economici e sociali, e tutti quegli Stakeholder che potranno essere protagonisti ed usufruire di una nuova mobilità, migliore e sostenibile.

E il PGTU può rappresentare da un lato il primo fondamentale atto nella direzione del PUMS e dall'altro la testimonianza che l'Amministrazione Comunale crede in un progetto per un nuovo "Modello di Mobilità" sostenibile e smart.

La realizzazione del progetto di riorganizzazione della gestione dei parcheggi a pagamento, consente infatti di portare a compimento una parte significativa del percorso necessario per promuovere il PUMS, contenuto nelle sue Linee di Indirizzo per il momento e in forma preliminare in Figura 6.1.2.

Il PUMS, con l'intenzione di sposare appieno la filosofia della pianificazione sostenibile europea (SUTP), dovrà promuovere misure di decongestionamento del traffico e misure di riduzione dell'uso dei veicoli privati, tra cui: il potenziamento delle politiche di incentivazione del servizio di TPL, di mezzi alternativi e delle forme di sharing. Con l'aiuto di azioni "forti" di controllo dell'accessibilità del Centro, sarà possibile l'attestamento e l'interscambio di quote crescenti di traffico in parcheggi esterni attrezzati con i nuovi sistemi "sharing" e/o con servizi navetta innovativi, per realizzare uno "Scenario Obiettivo" (Figura 6.1.2) funzionale e convincente, in grado di privilegiare tutti coloro che decideranno di orientarsi verso queste nuove opportunità di gestione della mobilità.

In coerenza con il PUMS e con i processi di Smart Mobility che introduce, il progetto quindi si propone di introdurre in corrispondenza delle due più importanti porte della Città (Porta Nord e Porta Sud), veicoli ecocompatibili, fonti di energia rinnovabile, introduzione di sistemi ITC-ITS per gestire il funzionamento di vari sistemi della mobilità, a cominciare dalla gestione della sosta, installazione di PMV per orientare la domanda in accesso alla Città, realizzazione di un sistema per il monitoraggio centralizzato e coordinato in tempo reale della gestione della sosta, parcheggi e trasporto pubblico da gestire con l'introduzione di sistema telematici centralizzati in grado di controllare anche gli accessi del Centro e/o delle ZTL (Smart Mobility), sono solo alcuni primi passi fondamentali che consentono di inserire Brugherio nel mondo delle Smart City .