

PROGETTO

"Matese Green & Smart: Innovazione, Partecipazione e Sostenibilità" Intervento N.8 "Matese Mobility Lab: Mobilità Sostenibile"
CUP: E14H25000630006 - CIG BB01B5314A



*"Ogni cambiamento parte da
un nuovo modo di guardare il territorio."*

*"Il futuro del Matese si costruisce anche così:
passo dopo passo, strada dopo strada"*

scansionami



SCF Servizi Consulenza Formazione S.a.s.

Via Nuova San Marco n. 1
81016 Piedimonte Matese (CE)

Tel. 0823785678

info@scfservizi.com

Segreteria eventi

consulenza@scfservizi.com

www.matesemobilitylab.it



MANUALE OPERATIVO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Linee guida per cittadini, imprese
e pubbliche amministrazioni**



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Intervento per la realizzazione di piani di sviluppo di Green Communities finanziato nell'ambito del PNRR, Missione 2 - Rivoluzione verde e Transizione ecologica, Componente 1 - Economia circolare e agricoltura sostenibile (M2C1), Investimento 3.2 Green Communities, finanziato dall'Unione europea - Next Generation EU 2021

SOMMARIO

1. Premessa e Quadro di Riferimento Normativo	PAG. 1
2. Principi e Obiettivi della Mobilità Sostenibile	PAG. 1
3. Parte I - Linee Guida per i Cittadini	PAG. 3
4. Parte II - Linee Guida per le Imprese	PAG. 5
5. Parte III - Linee Guida per le Pubbliche Amministrazioni	PAG. 7
6. Buone Pratiche Locali e Casi Studio	PAG. 9
7. Strumenti di Monitoraggio e Indicatori	PAG. 10
8. Riferimenti Normativi e Fonti	PAG. 11



1. Premessa e quadro normativo di riferimento

Il presente Manuale Operativo costituisce uno strumento di orientamento pratico per tutti i soggetti

- cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni - coinvolti nella transizione verso modelli di mobilità più sostenibili, sicuri e inclusivi nei contesti urbani e metropolitani italiani.

La Mobilità sostenibile rappresenta oggi una priorità strategica a livello europeo, nazionale e locale. Il Piano Europeo per la Mobilità Urbana Sostenibile (Urban Mobility Framework, 2022) stabilisce che oltre il 70% dei cittadini europei vive in aree urbane, le quali generano il 23% delle emissioni totali di gas serra nel settore dei trasporti. Gli obiettivi UE richiedono una riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 e del 90% entro il 2050.

1.1 Quadro Normativo Nazionale

I principali riferimenti legislativi italiani in materia di Mobilità sostenibile sono:

- D.Lgs. 285/1992 (Codice della Strada): disciplina la circolazione e le infrastrutture, con aggiornamenti per ZTL, Zone 30 e infrastrutture ciclabili.
- D.L. 34/2020 conv. L. 77/2020 (Decreto Rilancio): introduce l'obbligo di nomina del Mobility Manager per enti e imprese con più di 100 dipendenti in comuni rilevanti.
- Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021: definisce il Piano degli Spostamenti Casa- Lavoro (PSCL) e le figure del Mobility Manager aziendale e di area.
- Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021: approva le Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL.
- D.M. MIT del 4 agosto 2017: individua le linee guida per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).
- L. 2/2018 (Codice della Ciclabilità): promuove la Mobilità ciclistica, le ciclovie e la sicurezza dei ciclisti.
- D.L. 124/2026 (conv. L. 162/2023, Art. 7) – Integrazione Aree Interne: istituisce la cabina di regia e il Piano Strategico Nazionale delle Aree Interne (PSNAI).
- Piano Nazionale Complementare (PNC) – Integrazione Aree Interne: stanZIA risorse specifiche (oltre 350 milioni di euro complessivi) unicamente destinate al miglioramento dell'accessibilità e della messa in sicurezza della rete stradale delle aree interne.

NOTA: le amministrazioni comunali con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute alla redazione del PUMS. Enti e imprese con più di 100 dipendenti in capoluoghi di provincia, città metropolitane e comuni con oltre 50.000 abitanti devono adottare il PSCL e nominare un Mobility Manager.

2. Principi e obiettivi della mobilità sostenibile

La Mobilità sostenibile si fonda su una visione integrata che bilancia le esigenze di accessibilità, sicurezza, equità sociale, tutela ambientale ed efficienza economica. I seguenti principi guida, derivati dalle linee guida PUMS europee (2a edizione, Commissione Europea), orientano ogni intervento.

2.1 Otto principi operativi fondamentali

- **1. Pianificazione dell'area urbana funzionale:** superare i confini amministrativi basandosi sui flussi reali di pendolarismo e sulle esigenze di Mobilità effettiva.
- **2. Cooperazione istituzionale:** integrare i diversi livelli di governo (Comune, Provincia, Regione) e i dipartimenti interni (trasporti, urbanistica, ambiente, sanità). Nelle aree interne questo si traduce nell'azione coordinata di Unioni di Comuni e Comunità Montane
- **3. Partecipazione attiva:** coinvolgere in modo trasparente cittadini, stakeholder e categorie vulnerabili in ogni fase del processo decisionale.
- **4. Valutazione dell'efficienza:** basare le scelte su dati oggettivi, analisi delle prestazioni attuali e proiezioni future verificabili.
- **5. Visione a lungo termine:** definire una strategia temporale chiara (10-20 anni) con impegni concreti di attuazione e scadenze intermedie.
- **6. Approccio multimodale integrato:** sviluppare equamente la mobilità attiva (pedoni, ciclisti), il trasporto pubblico, la logistica merci e la mobilità condivisa.
- **7. Monitoraggio e valutazione:** utilizzare indicatori (KPI) per misurare i progressi, rendicontare pubblicamente e apportare correzioni.
- **8. Garanzia della qualità:** verificare la conformità agli standard, gestire i rischi e documentare i processi decisionali.

2.2 Obiettivi strategici

AREA TEMATICA	OBIETTIVO	INDICATORE CHIAVE
Ambiente	Ridurre le emissioni di CO ₂ e inquinanti atmosferici del trasporto privato	Percentuale emissioni trasporto /totale
Sicurezza	Azzerare le vittime della strada (Vision Zero) entro il 2050	Numero incidenti/km percorso
Accessibilità	Garantire mobilità a persone con disabilità, basso reddito e agli anziani	Percentuale fermate accessibili TPL
Accessibilità territoriale (PSNAI)	Assicurare la connessione tempestiva e il diritto alla mobilità dai comuni marginali ai Poli di Servizio Essenziale (scuole, ospedali, stazioni)	Tempo medio di percorrenza verso i poli di servizio/indice di isolamento stradale
Economia	Ridurre i costi della congestione urbana e migliorare la competitività	Ore perse in congestione/anno



Parte I

3. Linee guida per i cittadini

I cittadini sono protagonisti della transizione verso la Mobilità sostenibile. Le scelte quotidiane di spostamento hanno un impatto diretto sulla qualità dell'aria, sul traffico, sulla sicurezza stradale e sul benessere collettivo. Questa sezione offre indicazioni pratiche, suddivise per tipo di spostamento e contesto di vita.

3.1 Spostamenti quotidiani casa-lavoro e casa-scuola

Preferire la Mobilità attiva (piedi e bicicletta) ogni volta che distanza e condizioni lo consentono:

- Per distanze fino a 2 km: preferire gli spostamenti a piedi, sicuri e gratuiti.
- Per distanze fino a 8-10 km: utilizzare la bicicletta, anche nelle varianti e-bike o cargo-bike.
- Consultare le mappe dei percorsi ciclabili comunali e le app dedicate (es. BikeCitizens, Komoot).
- Partecipare ai programmi municipali di 'pedibus' e 'bicibus' per accompagnare i bambini a scuola in gruppo.

Utilizzare il trasporto pubblico locale (TPL) per le distanze medie:

- Acquistare abbonamenti mensili o annuali: spesso più convenienti del biglietto singolo e detraibili fiscalmente (detrazione IRPEF 19% fino a 250 euro).
- Integrare il trasporto pubblico con micro-mobilità condivisa (monopattini, bike sharing) per l'ultimo miglio.
- Segnalare disservizi tramite le app ufficiali degli operatori TPL locali.



3.2 Spostamenti e soluzioni nelle Aree Interne e Comunità Rurali

- **Carpooling di comunità e di vicinato:** proporre accordi informali o utilizzare piattaforme digitali di carpooling territoriale (es. BlaBlaCar Daily, Jojob) per condividere i lunghi spostamenti sistematici verso i centri urbani o i poli sanitari, abbattendo i costi pro capite.
- **Fruizione dei servizi flessibili (DRT):** informarsi e fare uso attivo dei servizi di trasporto pubblico a chiamata attivati dai Comuni o dalle Comunità montane, ottimizzando i tassi di riempimento dei mezzi messi a disposizione.
- **Mobilità "Lenta e Dolce":** per gli spostamenti a corto raggio intercomunale, riscoprire e utilizzare le reti pedonali storiche e le greenways locali, promuovendo uno stile di vita sano e supportando il turismo sostenibile di prossimità.



3.3 Uso consapevole del veicolo privato

Mantenere il veicolo in perfetta efficienza (pressione pneumatici, tagliando regolare) per ridurre consumi ed emissioni.

- Adottare uno stile di guida ecologico (eco-driving): accelerazioni graduali, anticipare le decelerazioni, disattivare il motore in sosta prolungata.
- Valutare la sostituzione con veicoli elettrici o ibridi plug-in, anche sfruttando gli incentivi statali (Ecobonus).
- Limitare l'accesso alle ZTL (Zone a Traffico Limitato) e rispettare i divieti nelle zone a bassa emissione (LEZ).
- Partecipare alle consultazioni pubbliche sui PUMS comunali e alle consultazioni pubbliche promosse per la definizione delle Strategie d'Area SNAI del proprio territorio.

3.4 Partecipazione civica

- Segnalare all'amministrazione le criticità delle infrastrutture ciclopedonali tramite portali dedicati.
- Aderire ad associazioni di promozione della mobilità sostenibile (FIAB, Legambiente, ecc.).
- Promuovere stili di vita sostenibili nella propria rete sociale e familiare.



4. Linee guida per le imprese

Le imprese, in quanto grandi generatrici di spostamenti sistematici (casa-lavoro), hanno un ruolo determinante nella riduzione del traffico veicolare privato. La normativa (D.L. 34/2020 e DM 179/2021) introduce obblighi specifici per le organizzazioni più grandi, ma fornisce anche un quadro di opportunità per tutte le realtà aziendali.

4.1 Obblighi normativi: il mobility manager

Le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti, ubicate in:

- capoluogo di Regione,
- Città Metropolitana,
- capoluogo di Provincia.

4.2 Il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)



Il PSCL è lo strumento di pianificazione aziendale che analizza e ottimizza gli spostamenti dei dipendenti. Deve contenere:

1. Analisi della sede lavorativa: localizzazione, accessibilità attuale con tutti i modi di trasporto, parcheggi disponibili.
2. Indagine sulla domanda di Mobilità: questionario ai dipendenti su abitudini, origini degli spostamenti, orari e preferenze.
3. Diagnosi e criticità: identificazione dei principali problemi (congestione, scarsa accessibilità TPL, mancanza di piste ciclabili).
4. Piano delle misure: definizione degli interventi prioritari con timeline, responsabili e risorse economiche.
5. Monitoraggio: indicatori di efficacia, frequenza delle verifiche e meccanismi di aggiornamento.

- Comune con oltre 50.000 abitanti, sono tenute ad adottare annualmente il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e a nominare un Mobility Manager aziendale.

4.3 Misure aziendali raccomandate

NOTA: Il Mobility Manager aziendale è una figura professionale con funzioni di supporto continuativo alla pianificazione e gestione della Mobilità dei dipendenti. Collabora con il Mobility Manager di area (nominato dal Comune) per la redazione del PSCL. Scadenza per la presentazione del PSCL: 31 dicembre di ogni anno.



4.4 Incentivi e agevolazioni fiscali

- Fringe benefit esentasse: abbonamenti al trasporto pubblico forniti dall'azienda ai dipendenti sono esenti da tassazione e contributi (art. 51, c. 2, lett. d, TUIR).
- Credito d'imposta per investimenti green: agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici per la flotta aziendale (Ecobonus, Legge di Bilancio).
- Bando Mobility Manager: alcuni Comuni e Regioni erogano contributi per le imprese che elaborano PSCL virtuosi.
- Rating ESG: la rendicontazione delle azioni di Mobilità sostenibile migliora il profilo ambientale dell'azienda (ESG - Environmental, Social, Governance).

Go Green!



Parte III

5. Linee guida per le pubbliche amministrazioni

Le Pubbliche Amministrazioni locali sono i principali attori della pianificazione e della governance della Mobilità urbana. Attraverso la programmazione territoriale, la regolamentazione del traffico e la gestione del trasporto pubblico, le PA definiscono il quadro entro cui agiscono cittadini e imprese.

5.1 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS è lo strumento strategico obbligatorio per i Comuni con oltre 50.000 abitanti (D.M. MIT 4 agosto 2017). È un piano a lungo termine (10 anni, aggiornato ogni 5) che definisce la visione della Mobilità cittadina in modo partecipato e integrato.

Struttura del ciclo di pianificazione PUMS (4 fasi, 12 tappe):

FASE 1 - Preparazione e Analisi:

- Tappa 1: Costituzione del gruppo di lavoro interdisciplinare e definizione del perimetro geografico.
- Tappa 2: Definizione del quadro di pianificazione, calendario e risorse.
- Tappa 3: Analisi della situazione attuale della Mobilità (dati, flussi, criticità).

FASE 2 - Sviluppo della Strategia:

- Tappa 4: Elaborazione e valutazione congiunta di scenari alternativi.
- Tappa 5: Definizione di una visione condivisa e di obiettivi strategici.
- Tappa 6: Definizione di indicatori e target SMART (Specifici, Misurabili, Attuabili, Realistici, Temporalmente definiti).

FASE 3 - Pianificazione delle Misure:

- Tappa 7: Selezione di pacchetti integrati di misure con analisi costi-benefici.
- Tappa 8: Definizione di azioni, responsabilità, fonti di finanziamento e cronoprogramma.
- Tappa 9: Iter di adozione formale del piano e comunicazione pubblica.



FASE 4 - Attuazione e Monitoraggio:

- Tappa 10: Gestione operativa, appalti verdi (Green Public Procurement) e avanzamento lavori.
- Tappa 11: Monitoraggio dei progressi, comunicazione ai cittadini e adattamento delle misure.
- Tappa 12: Riesame critico finale, raccolta degli insegnamenti e avvio del ciclo successivo.



5.2 Misure infrastrutturali e regolamentari

Zone e regolamentazione del traffico:

- Zone 30: istituzione di aree residenziali con limite di velocità a 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale e la vivibilità urbana.
- ZTL (Zone a Traffico Limitato): regolamentazione degli accessi al centro storico con telecamere e varchi elettronici.
- LEZ (Low Emission Zones): aree a bassa emissione con restrizioni progressive per i veicoli più inquinanti.
- Isole Ambientali: quartieri a vocazione pedonale e ciclabile con restrizioni selettive al transito veicolare.

Infrastrutture per la Mobilità attiva:

- Progettare e realizzare reti ciclabili continue e protette (piste in sede propria, corsie ciclabili, biciplan).
- Realizzare percorsi pedonali sicuri, accessibili e ben illuminati, con attraversamenti rialzati e segnaletica adeguata.
- Installare rastrelliere sicure e stazioni di sosta per biciclette nei pressi di scuole, uffici pubblici e hub intermodali.

Trasporto Pubblico Locale:

- Potenziare la frequenza e la capillarità del TPL, con priorità alle linee ad alta domanda.
- Rinnovare la flotta con veicoli a zero o basse emissioni (elettrici, ibridi, a idrogeno).
- Realizzare corsie preferenziali per autobus e tram per migliorare la puntualità.
- Integrare tariffazione e informazione (app, pannelli dinamici) per migliorare l'esperienza utente.

5.3 Governance e partecipazione

- Nominare il Mobility Manager di area per coordinare i PSCL delle imprese e degli enti nel territorio.
- Istituire un Tavolo Permanente sulla Mobilità Sostenibile con rappresentanti di categorie produttive, associazioni, scuole e cittadini.
- Pubblicare annualmente un Report sulla Mobilità Urbana con dati trasparenti su incidentalità, emissioni e utilizzo dei vari modi di trasporto.

5.4 Fonti di finanziamento

- PNRR - Missione 2 (Rivoluzione Verde): investimenti per Mobilità sostenibile, ciclabilità, trasporto rapido di massa.
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC): risorse per infrastrutture di trasporto nelle aree del Mezzogiorno e nelle aree interne.
- PON/POR Metro 2021-2027: programmi operativi europei per le aree metropolitane e urbane.
- Fondo Investimenti Complementari: cofinanziamento nazionale per interventi di Mobilità sostenibile.

- Bandi MASE: contributi per la Settimana Europea della Mobilità e per progetti di mobility management.
- Assegnazioni Nazionali SNAI/Delibere CIPESS (es. delibera 31/2025): risorse dirette stanziare dal bilancio dello Stato utilizzabili per l'avvio e il sostegno di mobilità innovativi nei territori periferici.

6. Buone pratiche locali e casi di studio

Le seguenti esperienze, documentate da ISPRA (Rapporto Aree Urbane 2019), ANCI e FederMobilità, rappresentano interventi replicabili nelle realtà comunali italiane di varia dimensione.

6.1 Mobilità scolastica sicura: gli esempi di Bolzano, Reggio Emilia e Rieti

Bolzano ha introdotto il servizio “Nonni Vigili” con circa 100 volontari per la supervisione degli attraversamenti pedonali in orario scolastico, e le “Strade Scolastiche” con divieto di transito nei pressi delle scuole negli orari di ingresso/uscita. Reggio Emilia, partner del progetto europeo Interreg School Chance, ha sviluppato strategie integrate casa-scuola e ridotto le emissioni nelle aree scolastiche. Rieti ha avviato il progetto “A scuola ci andiamo da soli” con la formazione di Mobility Manager Scolastici. Risultati attesi: Riduzione del traffico veicolare nelle aree scolastiche del 20-35%; miglioramento della qualità dell'aria; aumento dell'autonomia dei bambini.

6.2 Gamification e incentivi: Verona

Il progetto “muoVERsi” utilizza l'app Verona SmartApp per monitorare gli spostamenti sostenibili e assegnare punti convertibili in “bonus Mobilità” (abbonamenti TPL, biciclette elettriche). Il progetto “Miglia Verdi” trasforma i chilometri percorsi in modo sostenibile dagli studenti in alberi da piantare. Risultati attesi: Incremento degli spostamenti sostenibili tra i partecipanti; maggiore consapevolezza ambientale; engagement di più di 5.000 utenti.

6.3 Accessibilità e inclusione: Cagliari Potenza

Cagliari ha sviluppato con l'operatore CTM un'app per non vedenti e ipovedenti che segnala le fermate e gli autobus in arrivo tramite tecnologia NFC e audio. Potenza ha sperimentato “PickMeApp”, un servizio di ride-sharing door-to-door dedicato ad anziani e disabili, con geolocalizzazione per la sicurezza degli utenti. **Risultati attesi:** Aumento dell'utilizzo del TPL da parte delle categorie vulnerabili; miglioramento dell'inclusione sociale.

6.4 Mobilità integrata e condivisa: Livorno e Bergamo

Il progetto “Modi” di Livorno e dell'Area Vasta ha integrato il trasporto pubblico con forme innovative come taxibus, car2job e car sharing aziendale. Bergamo ha sperimentato modelli di Mobilità condivisa casa-università (Shareplace) integrati con la rete tranviaria.

Risultati attesi: Riduzione dell'uso dell'auto privata del 12-18%; riduzione delle emissioni di CO2; aumento della soddisfazione degli utenti.

6.5 Ciclabilità urbana: Vicenza e montesilvano

Vicenza ha costituito “Bike Team” locali (PRO-BYKE) per coordinare la promozione della Mobilità ciclabile tra scuole, associazioni e imprese. Montesilvano ha adottato un Biciplan per triplicare i tracciati ciclabili e collegare gli edifici pubblici e le scuole tra loro e con le piste esistenti.

Risultati attesi: Aumento del modal share ciclabile; miglioramento della sicurezza dei ciclisti; riduzione delle emissioni nei tragitti urbani brevi.

7. Strumenti di monitoraggio e indicatori

Il monitoraggio sistematico è una componente essenziale di qualsiasi strategia di Mobilità sostenibile. Permette di verificare l'efficacia delle misure adottate, identificare le aree di miglioramento e rendicontare pubblicamente i progressi.

7.1 Indicatori chiave di prestazioni (KPI)

INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	FREQUENZA	SOGGETTO RESPONSABILE
Modal split trasporto sostenibile	%	Annuale	Comune / MIT
Emissioni CO2 trasporto urbano	t CO2/anno	Annuale	ARPA / MASE
Numero incidenti stradali	n. incidenti/anno	Annuale	Polizia Locale / ISTAT
Km piste ciclabili realizzate	km lineari	Semestrale	Comune
Passeggeri TPL per abitante	viaggi/abitante/anno	Annuale	Operatore TPL
% veicoli flotta pubblica a basse emissioni	%	Annuale	Comune / Enti
Adesione PSCL (imprese obbligate)	% imprese adempienti	Annuale	Mobility Manager Area
Accessibilità ai Poli di Servizio (PSNAI)	Minuti medi di percorrenza dai comuni dell'area interna a ospedali/scuole superiori	Annuale	Nucleo di Valutazione coesione/Cabina di regia
Soddisfazione utenti TPL	Indice 0-10	Annuale	Comune / Operatore

7.2 Strumenti di raccolta dati

- Indagini Origin-Destination (O/D): sondaggi periodici sulle abitudini di spostamento dei residenti.
- Contatori automatici: installazione di sensori per il conteggio di veicoli, ciclisti e pedoni sulle arterie principali.
- Big Data e App: utilizzo di dati anonimi da applicazioni di navigazione (Google, Waze, HERE) per analizzare i flussi reali.
- Portale OpenData: pubblicazione in formato aperto dei dati sulla Mobilità per consentire l'analisi da parte di ricercatori e cittadini.
- Questionario PSCL: indagine annuale sui dipendenti degli enti obbligati per aggiornare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

8. Riferimenti normativi e fonti

8.1 Normativa nazionale

- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - Codice della Strada
- L. 11 gennaio 2018, n. 2 - Disposizioni per lo sviluppo della Mobilità in bicicletta
- D.L. 19 maggio 2020, n. 34, conv. L. 77/2020 (art. 229) - Mobility Manager
- D.M. MIT 4 agosto 2017 - Linee guida per i PUMS
- Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 - PSCL e Mobility Manager
- Decreto Interdirezionale n. 209 del 4 agosto 2021 - Linee guida PSCL
- Decreto Interministeriale del 16 settembre 2022 (modifica DM 179/2021)

8.2 Documenti tecnici e linee guida

- Commissione Europea (2022): Urban Mobility Framework - transport.ec.europa.eu
- Commissione Europea / Rupprecht Consult (2019): Linee guida PUMS, 2a edizione
- MIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Vademecum PUMS (2022)
- MASE - Ministero dell'Ambiente: Linee guida PSCL; Manuale Mobilità Sostenibile
- ANCI (2017): Linee guida per la Mobilità sostenibile degli enti locali
- ISPRA / SNPA (2019): Buone pratiche nelle aree urbane - Mobilità (Rapporto 09/2019)
- FederMobilità (2024): Le buone pratiche nel trasporto pubblico e la Mobilità locale
- MIT (2022): Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana
- D.L. 19 settembre 2023, n. 124 (art. 7), conv. L 162/2023: istituzione del Piano Strategico Nazionale delle Aree Interne (PSNAI)
- Delibera CIPESS n. 31/2025: Approvazione delle modalità operative per l'implementazione del PSNAI 2021/2027.



8.3 Risorse utili online

- Osservatorio PUMS: www.osservatoriopums.it
- Urban Mobility Observatory (UE): urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu
- MobiliseYourCity Partnership: www.mobiliseyourcity.net