
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Centro
Sede dell'Abruzzo

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Centro: Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo e Sardegna

Piazza Italia 15, 65100 Pescara

Sede dell'Abruzzo

Valentina Fusco | valfusco@istat.it



RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



Giuseppe Musolino | LIGURIA
 Rosa Anna Sedda | PIEMONTE
 Valentina Spinella | LOMBARDIA
 Anna Maria Cecchini | VENETO
 Roberto Costa | FRIULI VENEZIA
 GIULIA
 Giuseppe De Santis | EMILIA
 ROMAGNA
 Barbara Cagnacci | TOSCANA
 Barbara Vallesi | MARCHE

Cristina Cesaroni | UMBRIA
 Patrizia Grossi | LAZIO
 Valentina Fusco | ABRUZZO
 Cira Acampora | CAMPANIA
 Domenico Ditaranto | BASILICATA
 Roberto Antonello Palumbo |
 PUGLIA
 Fabrizio Nocera | MOLISE
 Simona Lazzaro | CALABRIA
 Paolo Misso | SARDEGNA
 Francesco Paolo Rizzo | SICILIA

Pagina ufficiale



INDICE

INTRODUZIONE

Contesto di riferimento

Modello di funzionamento

ANALISI GENERALE

Analisi della domanda

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa

PROGETTAZIONE

Progettazione delle misure

INTERVENTI - MISURE

Incentivi

Campagna di sensibilizzazione

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

Questionario mobilità 2025

Glossario

Sitografia

INTRODUZIONE

L'[Istituto Nazionale di Statistica](#) (Istat) è un Ente Pubblico di Ricerca riconosciuto ai sensi del D.Lgs. n. 218/2016, dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante e dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile. In Italia, l'Istat è il principale produttore della statistica ufficiale, intesa come bene pubblico al servizio della collettività e strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, ovvero l'impegno verso buone pratiche di sostenibilità, benessere organizzativo e qualificazione sociale ed etica. L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile si concretizza nell'anno 2020 con individuazione e nomina della *Mobility Manager*¹, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dal Rete dei Referenti Territoriali per la Mobilità² (dal 2021), il cui ruolo è strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, nonché strumento per promuovere la cultura e le iniziative in materia di mobilità sostenibile. In coerenza con gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la missione della Rete dei Referenti Territoriali è quella di individuare misure di riduzione al congestionamento del traffico urbano, alle emissioni di CO₂ nell'ecosistema e all'incidentalità stradale, ovvero favorire iniziative che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le lavoratrici e i lavoratori dell'Istat.



Nell'Agenda 2030, la mobilità sostenibile è comune a diversi *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target, in particolare SDG3 (salute e benessere), SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). Si sottolinea l'importanza del tema dal punto di vista climatico (SDG13), ulteriormente richiamata dall'[Unfccc](#), in considerazione del fatto che la mobilità genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra (un terzo in Italia).

Contesto di riferimento

La tematica della mobilità sostenibile e, in particolare la figura del *Mobility Manager*, è stata oggetto di regolamentazione nel corso del tempo mediante emanazione di norme che ne hanno definito e specificato sia gli obiettivi che gli ambiti di applicazione.

Il concetto di *Mobility Management* è stato introdotto in Italia nel marzo 1998, attraverso il Decreto Ronchi (27 marzo 1998), nell'ambito della normativa sulla qualità dell'aria. Questo decreto stabiliva che aziende ed enti pubblici con oltre 800 dipendenti complessivi o più di 300 per singola unità locale dovessero nominare un responsabile della mobilità aziendale. Tale figura aveva il compito di redigere un piano per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, con l'obiettivo di limitare l'uso dei mezzi privati.

Nel dicembre 2000, accanto ai *Mobility Manager* aziendali, venne introdotta la figura dei *Mobility Manager* d'area grazie al Decreto del Ministro dell'Ambiente del 20 dicembre 2000.

L'evoluzione normativa continua con l'articolo 5 della Legge n. 221/2015, che istituisce la figura del *Mobility Manager* scolastico in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

Più recentemente, l'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020 ha ridefinito gli obblighi di aziende e pubbliche amministrazioni con unità locali di oltre 100 dipendenti situate in capoluoghi di Regione, Città metropolitane, capoluoghi di Provincia o Comuni con più di 50.000 abitanti. Tali soggetti sono ora tenuti a:

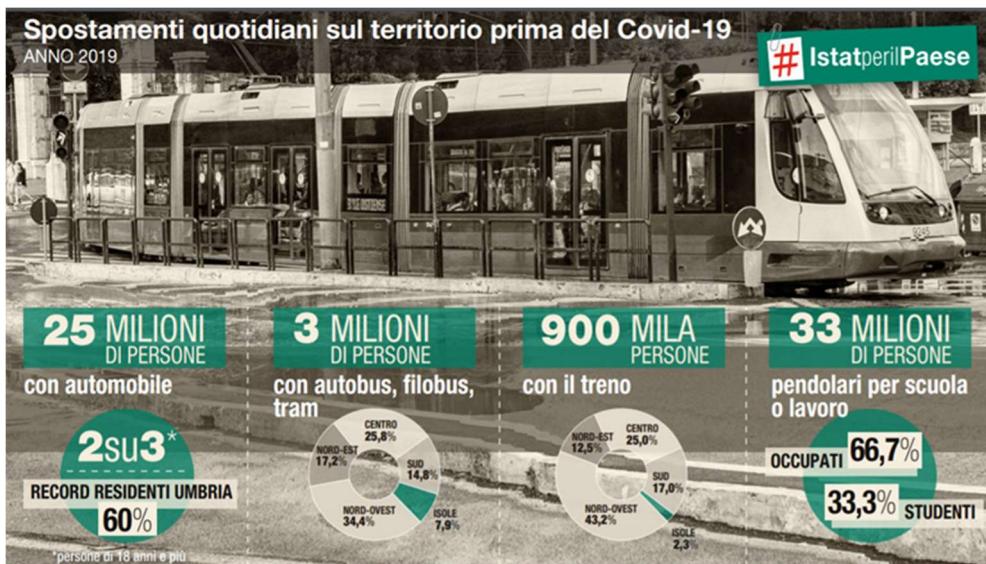
- nominare un *Mobility Manager*, responsabile della pianificazione e promozione della mobilità sostenibile;
 - adottare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), con lo scopo di ridurre l'uso del trasporto privato.
- In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, approvate tramite decreto direttoriale.

Le Linee guida rappresentano uno strumento operativo per enti e aziende, offrendo indicazioni metodologiche e operative per l'analisi del contesto interno ed esterno. L'obiettivo è pianificare interventi che permettano una riduzione strutturale e duratura degli spostamenti casa-lavoro, attraverso soluzioni sostenibili.

Il *Mobility Manager* è un "facilitatore" che riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle persone e dell'organizzazione (figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 e successive modifiche), impegnato per legge a redigere, adottare e aggiornare, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obiettivo è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato termico, negli spostamenti sistematici casa-lavoro.

I *Mobility Managers*, con un'adeguata pianificazione, potrebbero favorire un cambiamento significativo nella ripartizione modale degli italiani, promuovendo un uso più ampio di mezzi sostenibili.

Per l'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), gli spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro sono un fenomeno di massa che coinvolge oltre la metà della popolazione italiana. L'indagine più recente basata sul Censimento permanente, con riferimento all'anno 2019, mostra un quadro chiaro e aggiornato delle abitudini di pendolarismo in Italia.



Secondo i dati Istat pubblicati a maggio 2021, nel 2019 ben **33 milioni di persone** si spostavano ogni giorno per studio o lavoro. **L'automobile** è il mezzo più usato in assoluto (25 milioni di persone), circa 4 milioni si muove con mezzi di trasporto pubblico, circa 4 milioni con moto/scooter, bicicletta e a piedi (più frequentemente gli **studenti**) I dati evidenziano una netta distinzione tra le motivazioni di spostamento:

- Il **66,7%** dei pendolari (più di 20,5 milioni di individui) si muove per **motivi di lavoro**.
- Il **33,3%** (quasi 9,7 milioni di persone) si sposta per **motivi di studio**.

Gli orari di punta si concentrano tra le **7:00 e le 8:30** del mattino, quando oltre l'80% dei pendolari parte per la propria destinazione.

La matrice di pendolarismo 2021 è un dataset pubblicato dall'Istat il 2 ottobre 2025 che analizza gli spostamenti tra comuni diversi o all'interno dello stesso comune per motivi di lavoro. Si basa sugli occupati che si recano abitualmente al lavoro almeno tre giorni alla settimana, rientrando giornalmente a casa.

Il file contiene i dati relativi a quasi **20 milioni (19.565.808)** di individui che si spostano almeno tre giorni alla settimana soltanto per motivi di lavoro.

L'Istat non si limita a raccogliere dati, ma promuove anche iniziative per una mobilità più sostenibile. A partire dal 2021, l'Istituto redige i **Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)** per i propri dipendenti e per tutte le sedi (<https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-sostenibile/>). Questi piani mirano a incentivare l'uso di mezzi di trasporto, meno inquinanti, alternativi al mezzo privato, monitorando il risparmio di emissioni di gas climalteranti e inquinanti.

Il PSCL definisce i **BENEFICI conseguibili** con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia **PER I DIPENDENTI** coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia **PER L'ORGANIZZAZIONE** che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché **PER LA COLLETTIVITÀ**, in termini ambientali, sociali ed economici.

Modello di funzionamento

L'attenzione alla sostenibilità e l'adozione di comportamenti virtuosi a tutela dell'ambiente rappresentano oggi tematiche centrali nel dibattito politico, di grande interesse per tutta la società (amministrazioni pubbliche, enti locali, imprese e cittadini).

Data l'importanza che la materia ricopre in ambito strategico e operativo, l'Istat si è dotata di un nuovo modello di funzionamento per la gestione delle attività relative alla mobilità sostenibile. Il modello integra la struttura organizzativa dell'Ente al fine di garantire, in maniera ottimale, la gestione delle attività necessarie a favorire una mobilità sostenibile in modo stabile e strutturato; il tutto in conformità a quanto previsto dal quadro normativo. La figura centrale del modello è il *Corporate Mobility Manager*, specializzato nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, adatto a supportare professionalmente l'Amministrazione nella pianificazione, gestione e promozione di soluzioni

ottimali di mobilità sostenibile assicurando la continuità della funzione e degli obiettivi da conseguire.

Il tratto peculiare del modello di funzionamento Istat è la costituzione di una Rete di Referenti Territoriali della Mobilità, di supporto sia organizzativo/strategico sia tecnico/operativo.

I componenti della Rete (certificati attraverso il corso sul Mobility Manager presso la Scuola Nazionale dell'Amministrazione – SNA – Presidenza del Consiglio dei Ministri) sono esperti tematici con propensione al lavoro in gruppo e disponibilità alla condivisione di idee ed esperienze, con competenze nelle seguenti aree: statistica, raccolta dati, metodologie, giuridico-amministrativo, comunicazione, diffusione, formazione.

Il nuovo modello ha determinato un'evoluzione dei metodi di raccolta dati (indagine dedicata), dell'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto, del monitoraggio gli esiti e della redazione dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per ciascuna sede territoriale Istat, a partire dall'ascolto delle esigenze del personale.

Per ciascuna sede di competenza viene redatto un PSCL dal referente territoriale per la mobilità, per un totale di 18 PSCL, al fine di contribuire alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare di tutte le aree urbane e metropolitane.

ANALISI

Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stato progettato e realizzato un questionario, somministrato tramite *Microsoft Teams*, frutto del lavoro congiunto tra *Mobility Manager* aziendale, Rete dei Referenti Territoriali della Mobilità e la Direzione Centrale per le tecnologie informatiche. Il questionario d'indagine è stato somministrato ai **1.808** dipendenti in forza presso tutte le Sedi Istat, nel periodo che va dal 29 settembre al 21 ottobre 2025. Le informazioni e i dati raccolti relativi alle esigenze di mobilità del personale, alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, sono utili all'individuazione di misure e interventi per incentivare una mobilità più sostenibile in Istat e monitorare la stima dei benefici ambientali, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

La sede territoriale dell'Abruzzo



Nella sede territoriale dell'Abruzzo, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025 è diminuito dal 86%, registrato nell'edizione 2024, all'**80%**.

Dall'analisi dei dati raccolti si osserva una distribuzione dei rispondenti per genere perfettamente uguale (**50% femmine** e **50% maschi**).



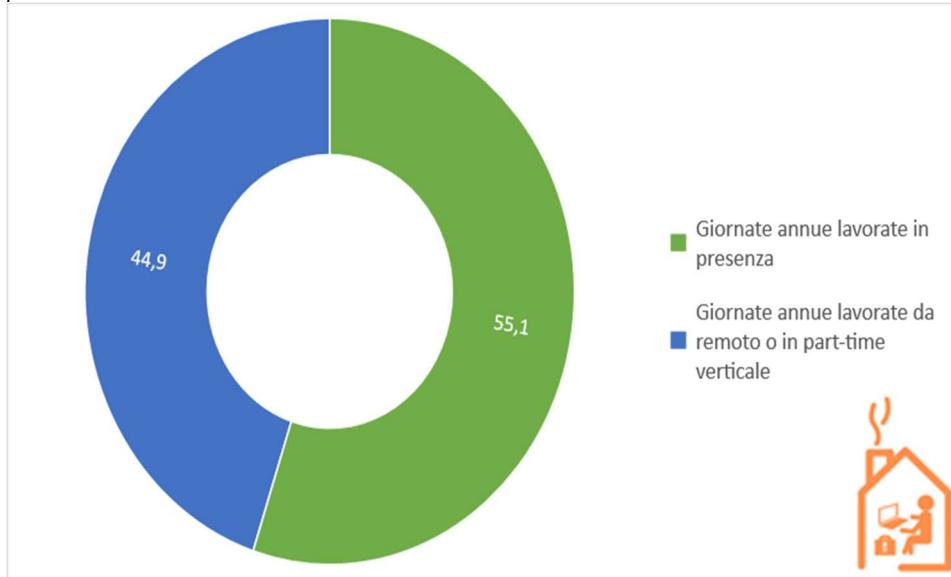


La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il **42%** nella fascia d'età tra **56 e 60 anni**; le quote delle lavoratrici e dei lavoratori che appartengono della fascia d'età **56-60 anni e over 60** rappresentano complessivamente il **67%** dei rispondenti; esigua è la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia dei 41-50 anni (8%); tra il personale non vi sono under 40.

Circa un terzo dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di **Pescara**; mentre la parte più numerosa di lavoratori e lavoratrici risiede al di fuori dei confini del capoluogo abruzzese, in comuni limitrofi.



Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per giornate di lavoro svolte in sede o da remoto o in part-time verticale



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Annualmente sono quasi **1.114** le giornate lavorate in modalità agile, telelavoro o remoto, pari al **44,9%** del totale. Circa **1.365** sono invece lavorate in sede (**55,1%**).



58,0%



Più della metà dei rispondenti dichiara di non essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni di **coworking presso un'altra sede Istat o altre sedi PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata.

Analisi dell'offerta

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nei pressi della sede al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti, per individuare le modalità alternative al mezzo privato, in considerazione della distanza degli spostamenti casa-lavoro.

La posizione della sede Istat dell'Abruzzo gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. L'Ufficio è situato 800 metri dalla Stazione ferroviaria di Pescara Centrale. Questo permette di usufruire comodamente delle numerose linee di autobus che collegano le varie zone o di arrivare a piedi o in bici in ufficio. Inoltre l'ufficio dista poco meno di 200 metri dalla fermata degli autobus di C.so V. Emanuele II, luogo in cui convergono diversi mezzi pubblici della Società Unica di Trasporto Abruzzese (TUA).

Il servizio urbano di Pescara comprende 20 linee a frequenza su una rete di circa 300 km con corse supplementari nel periodo scolastico.

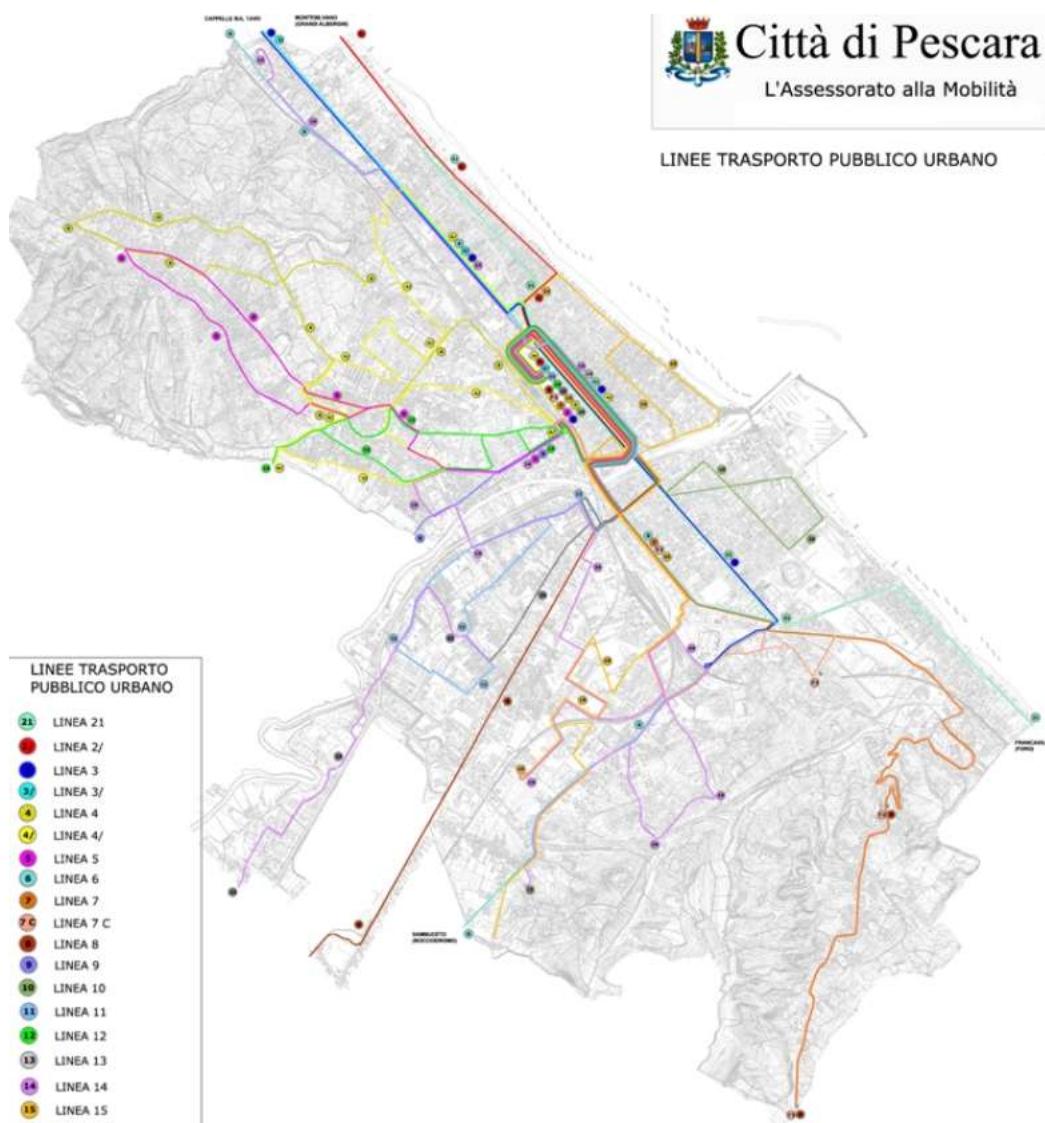


Figura 1. Mappa delle linee del trasporto pubblico locale di Pescara

La bicicletta rappresenta una modalità di trasporto cosiddetta "dolce", parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante, che in combinazione con altri mezzi di trasporto.

Nell'ottica di potenziare il sistema dei percorsi ciclabili, il Comune di Pescara ha concretizzato una serie di interventi sulla rete ciclabile. Sono stati, infatti, realizzati 4,6 km di nuove piste ciclabili, concepite come una "ciclopoltana", ovvero un sistema metropolitano di mobilità alternativa in grado di servire tutti i quartieri della città collocati in zone pianeggianti e in grado di integrarsi sia con il sistema di trasporto pubblico, sia con le stazioni di ricarica delle biciclette elettriche.

Il servizio in *sharing* prevede l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Si può prelevare una bicicletta presso una delle ciclostazioni indicate nella mappa e usarla tutto il tempo che si desidera: il servizio è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Il servizio pubblico di *bike sharing* attivo a Pescara è:



Bit è il servizio di *bike sharing* del Comune di Pescara, si consulta la mappa delle ciclostazioni presenti sul territorio per scoprire in tempo reale la disponibilità di biciclette oppure, nel caso si debba restituire una bicicletta, di stalli liberi.

Sul territorio comunale è attivo da giugno 2023 inoltre un nuovo servizio di noleggio di biciclette elettriche, quelle operative sono 250 in un'area complessiva di 35 chilometri quadrati. Numero potenzialmente estendibile fino a 350 durante i mesi estivi.

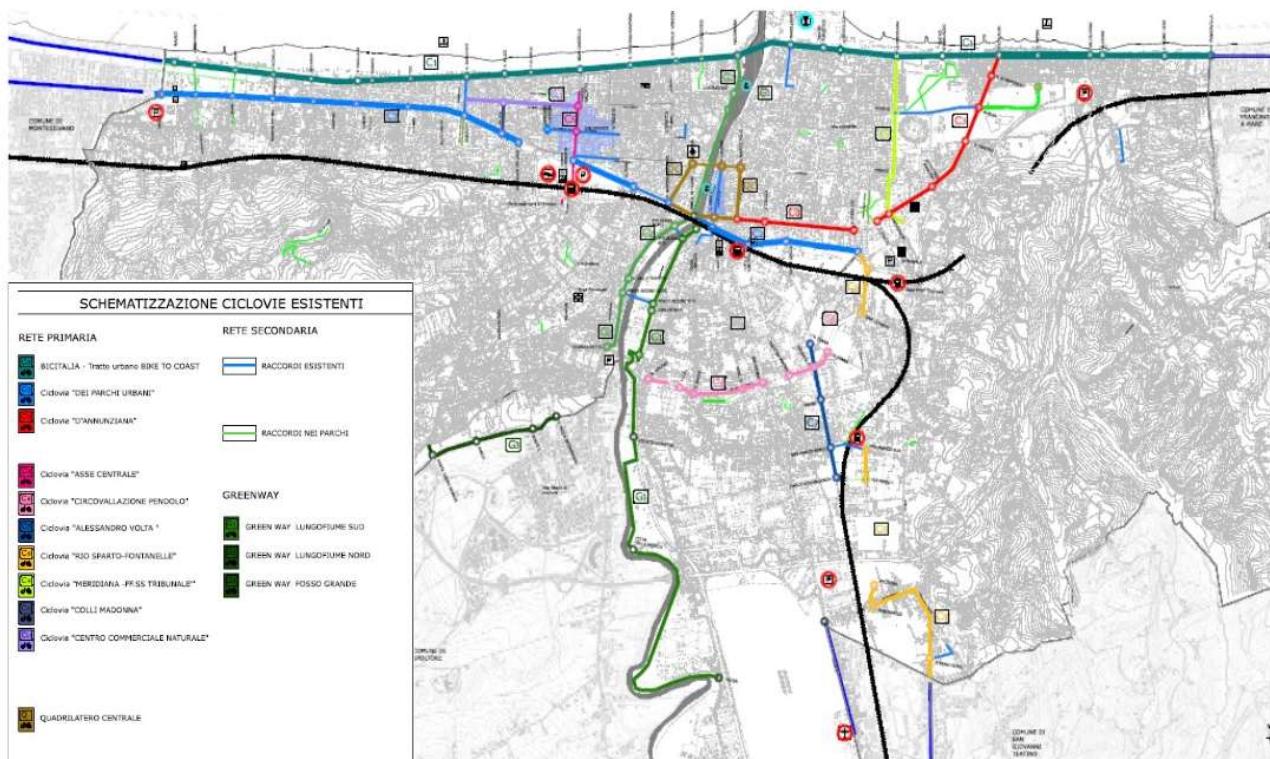


Figura 2. Rete ciclabile città di Pescara

In città sono presenti anche servizi di *car sharing* che prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

I servizi attivi sono:



Enjoy è il car sharing di Eni Fuel S.p.A., l'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. È un sistema free floating, si può prelevare e riconsegnare il veicolo all'interno dell'area di copertura della tua città comodamente tramite App.



KINTO Share è in grado di offrirti la soluzione di mobilità perfetta per i tuoi spostamenti: che ti serva una vettura per guidare in città oppure per un weekend fuori porta, sull'App KINTO Share troverai l'auto perfetta per te e che potrai prenotare solo per il tempo che ti serve.

<https://www.kinto-mobility.it/kinto-share/pescara>

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il regolamento dell'orario di lavoro in Istat prevede la seguente articolazione:

Lun - Ven: 7.45-19.00

Sab -Dom: CHIUSO

Il personale inquadrato nei livelli professionali I-III è responsabile dell'autonoma determinazione del proprio tempo di lavoro e in relazione con l'attività svolta.

Il personale inquadrato nei livelli professionali IV-IX è disciplinato come segue, in ottemperanza dell'Ordine di Servizio n.74 del 3 maggio 2022:

07:45 – 11:00 Flessibilità in entrata

11:00 – 12:30 Fascia obbligatoria di presenza

12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti

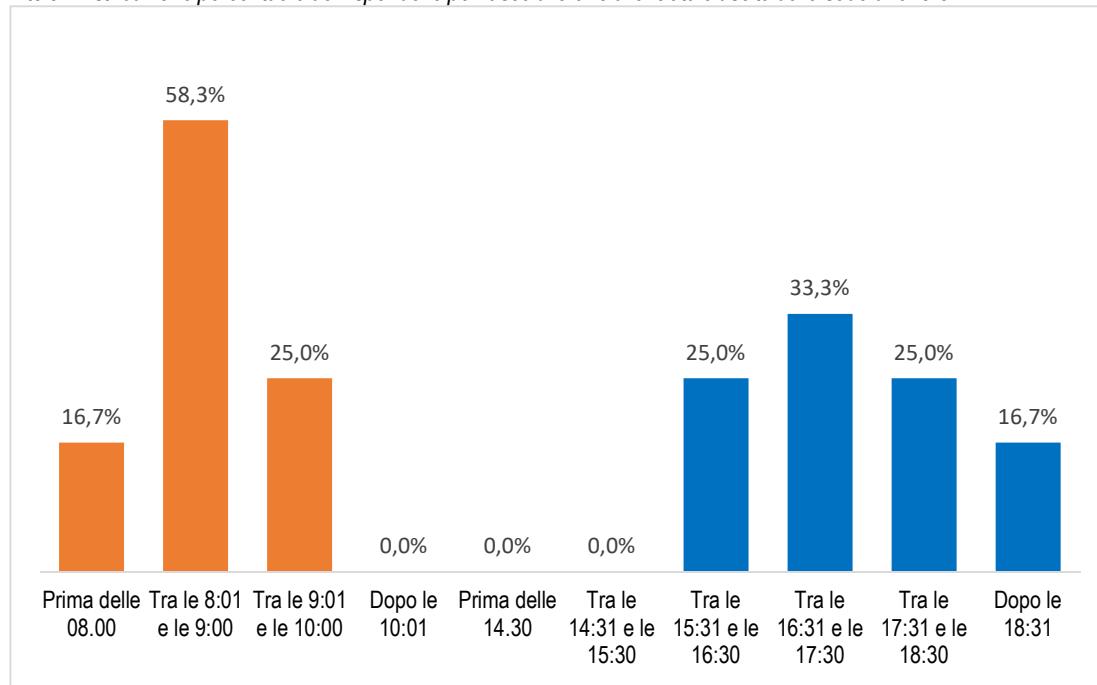
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 –19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, l'**83,3%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria tra le ore **8:00 e le 10:00**, con un picco del **58% tra le 8 e le 9:00**.

in **USCITA** gli orari sono abbastanza equi distribuiti con una prevalenza del **33%** tra le **16:30 e le 17:30**, solo il **16,7%** esce dopo le **18:30**.

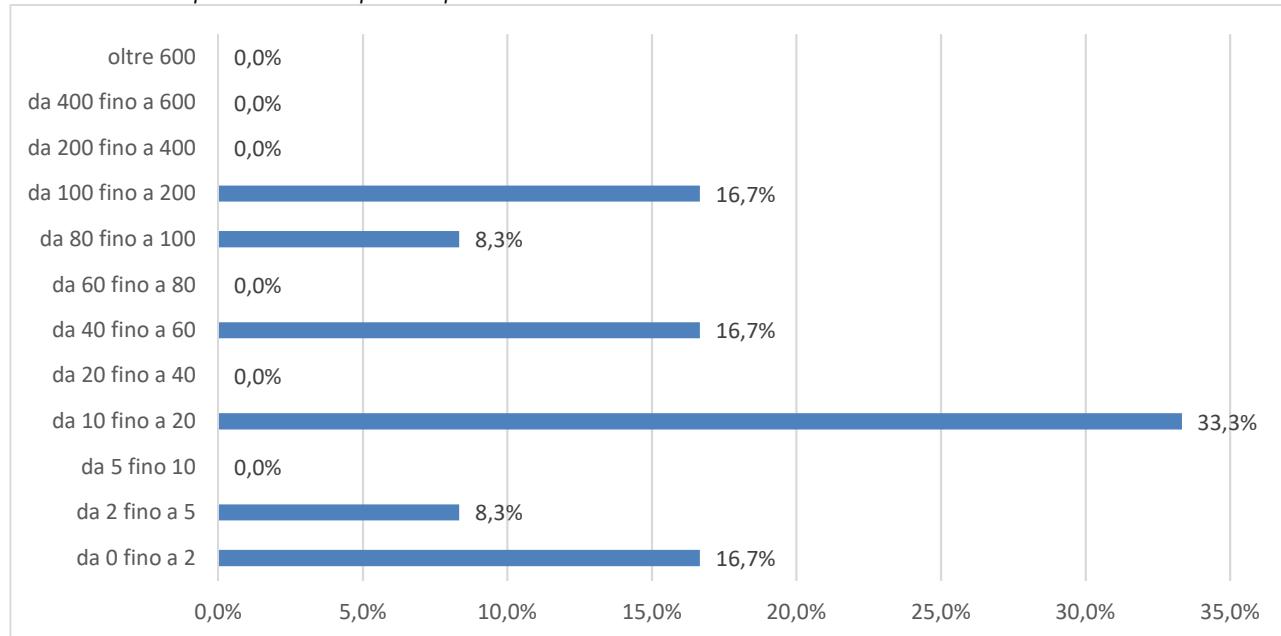
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **16,5 chilometri**. Solo il **17,7%** dei dipendenti percorre da **100 a 200 chilometri al giorno**.

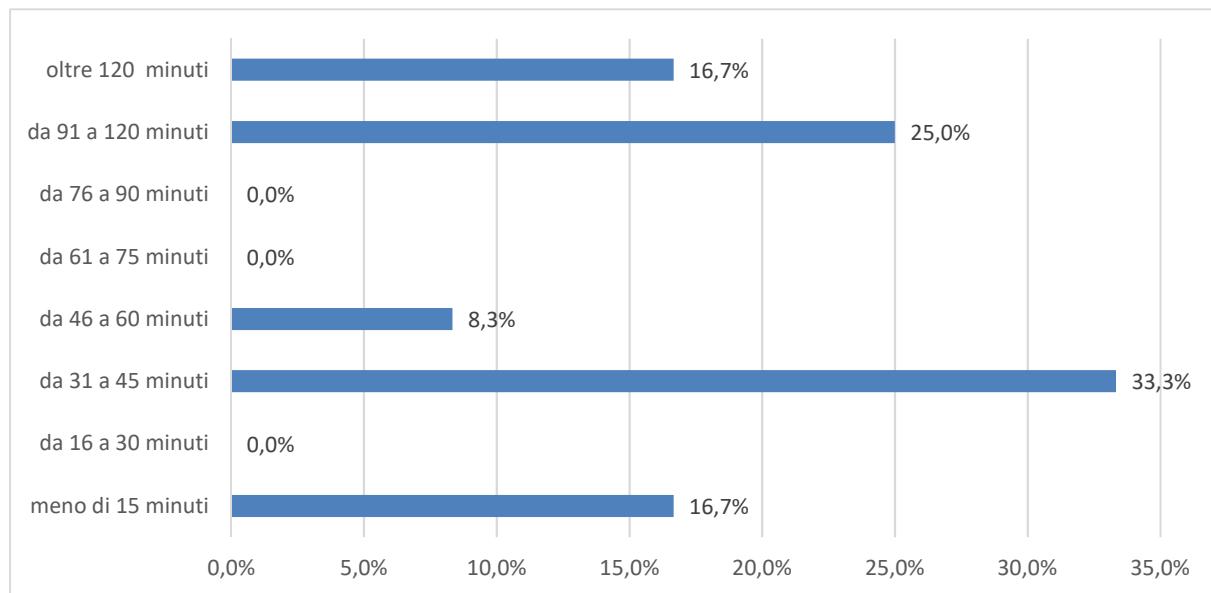
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **circa 14,8 minuti**. Va evidenziata la quota di persone che impiegano oltre due ore (**16,7%**).

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa

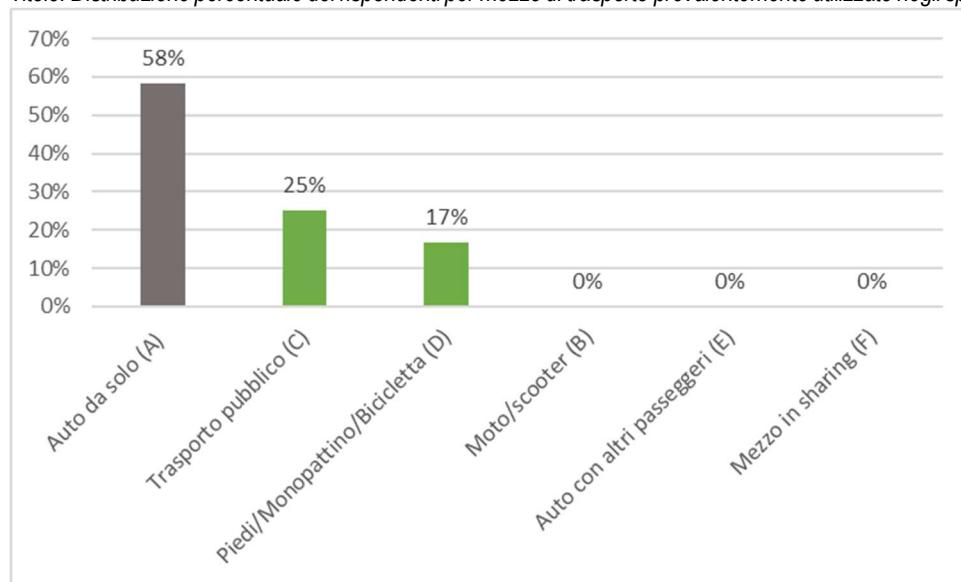


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **58%** dei rispondenti dichiara di utilizzare **l'auto privata** per gli spostamenti casa-lavoro-casa.

Buona la quota di chi ricorre ai **mezzi pubblici (25%)**, mentre risulta meno incoraggiante la percentuale di coloro che si recano in ufficio con **micro-mobilità o a mezzi elettrici (17%)**. Più della metà dei rispondenti non cambiano modalità di trasporto in base alle stagioni o alle condizioni meteorologiche.

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato negli spostamenti



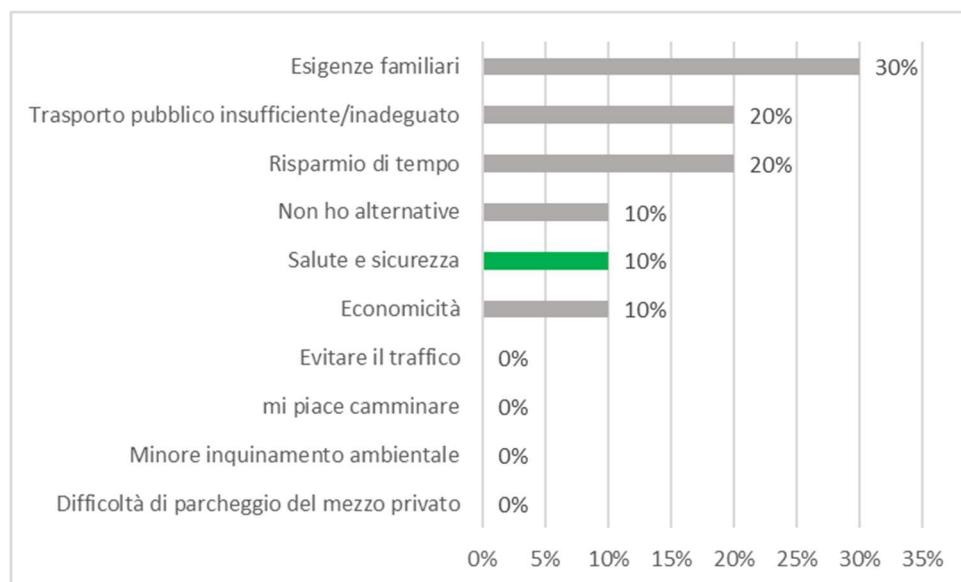
Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Tra coloro che utilizzano l'automobile in modo individuale, il **43%** possiede un veicolo alimentato a **benzina**, il **29%** utilizza un'auto a **gasolio**. Le vetture **ibride**, rappresentano solo **il 14%**, esattamente come quelle a **GPL**.

Per quanto riguarda la classe ambientale, il **43%** degli intervistati dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, mentre il restante **57%** dispone di un veicolo con una classe **Euro** pari o inferiore alla **5**.

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono le motivazioni familiari (30%), seguono il **trasporto pubblico carente** e il **risparmio di tempo** entrambe al 20%. Pesano anche **l'economicità, la salute e la sicurezza** e il **non avere alternative** complessivamente al 30%. La **sensibilità ambientale** non è una motivazione che influenza i rispondenti.

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per motivazioni sulla scelta della modalità abituale di trasporto

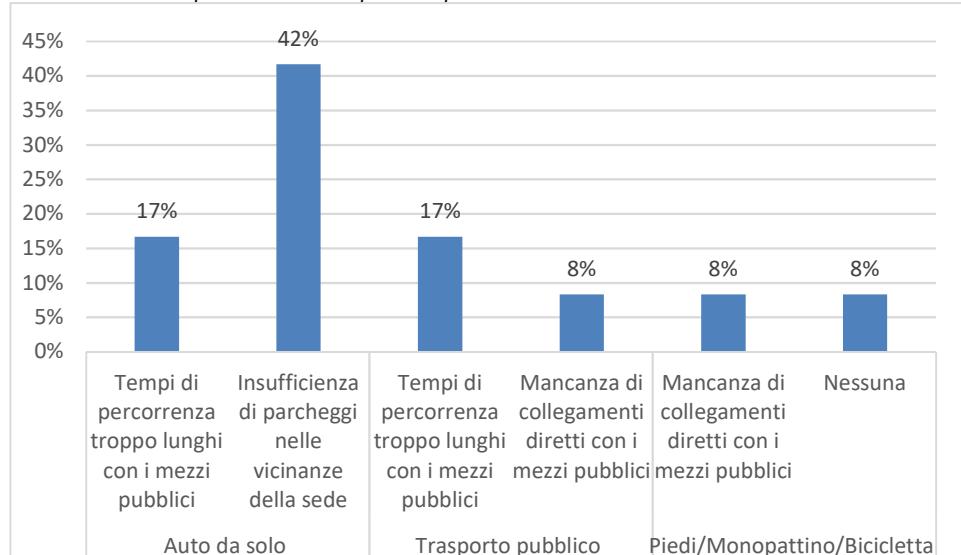


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le difficoltà principali per chi utilizza l'auto sono la mancanza di parcheggi (42%) e i tempi di percorrenza troppo lunghi dei mezzi pubblici (17%). Ciò indica che, nonostante l'auto offre flessibilità, l'accesso ai parcheggi è problematico, forse a causa della scarsità di spazi o della posizione della sede. Anche per chi sceglie il mezzo pubblico, i tempi di percorrenza troppo lunghi (17%) e la mancanza di collegamenti diretti (8%) rendono l'auto ancora la scelta preferita.

L'8% degli utenti di micromobilità lamenta la mancanza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici o non riscontra difficoltà. Sicuramente chi usa mezzi come piedi, monopattino o bicicletta evita problemi legati a parcheggi o collegamenti pubblici.

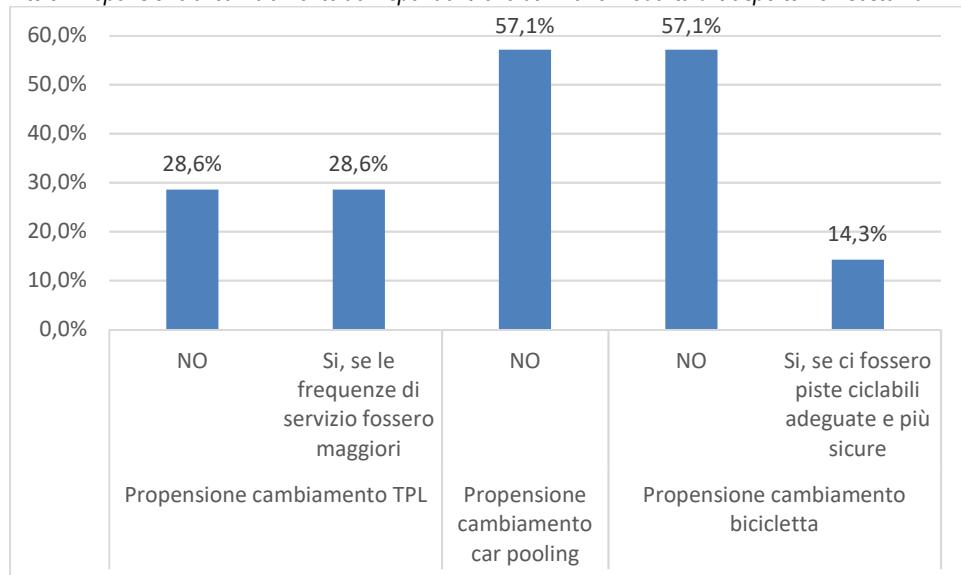
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per difficoltà incontrate nell'utilizzo della modalità abituale di trasporto



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Riguardo alla propensione al cambiamento, solo coloro che utilizzano la macchina da soli per recarsi al lavoro, sarebbero propensi a cambiare modalità di spostamento; di essi, il **28,6%** sarebbe propenso ad utilizzare il tpl se le frequenze delle corse fossero maggiori. La propensione al cambiamento a favore del carpooling vede contrario il **57,1%** e infine la propensione al cambiamento verso la scelta della bicicletta vede a favore il 14,3% se ci fossero piste ciclabili adeguate e più sicure.

Titolo: Propensione al cambiamento dei rispondenti che utilizzano modalità di trasporto non sostenibili



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Progettazione delle misure

Diverse sono le misure che possono essere previste nell'ambito di un PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane.

La progettazione delle misure può essere aggregata per assi di azioni/intervento.



ASSE 1

Disincentivare
l'uso individuale
dell'auto privata

ASSE 2

Favorire l'uso
del trasporto
pubblico

ASSE 3

Favorire la
mobilità ciclabile
e/o la micro-
mobilità

ASSE 4

Ridurre la
domanda di
mobilità

ASSE 5

Ulteriori
misure

Il modello Avoid-Shift-Improve (ASI) è un approccio alla pianificazione della mobilità sostenibile che mira a ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità della vita nelle città. Il paradigma consta di tre approcci integrati, articolati come segue:



Avoid

Evitare spostamenti motorizzati
non necessari in base alla
prossimità e all'accessibilità.



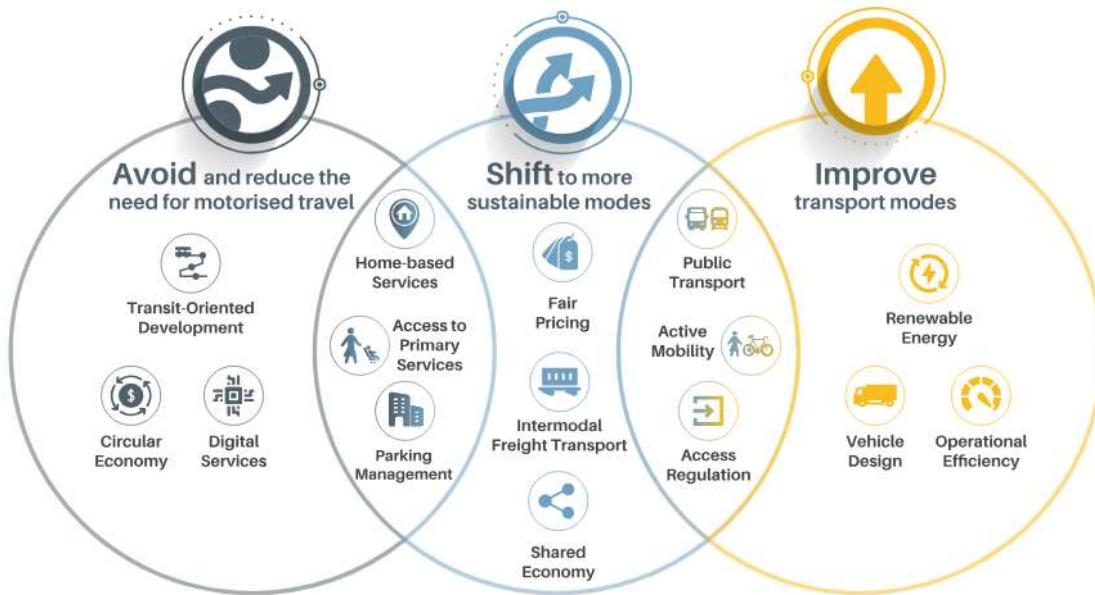
Shift

Passare a modalità di trasporto
meno estese in termini di emissioni
di carbonio, ovvero dai veicoli
privati al trasporto pubblico, alla
mobilità condivisa, alla camminata
e alla bicicletta, al trasporto merci
su gomma, al trasporto merci su
strada e rotaia elettrificato e al
cargo bike per le consegne
dell'ultimo miglio.



Improve

Migliorare la progettazione dei
veicoli, l'efficienza energetica e le
fonti di energia pulita per diverse
tipologie di veicoli per il trasporto
merci e passeggeri.



* The A-S-I diagramme presents a non-exhaustive list of measures for illustrative purposes only.

Fonte: <https://slocat.net/asi/>

INTERVENTI CON APPROCCIO “AVOID”:

- Consolidamento/ampliamento telelavoro/part time (TLV/PT) e lavoro agile (LA)
- Garanzia di flessibilità orari di ingresso e uscita
- Supporto alla formazione del Piano Integrato di Organizzazione e Attività (PIAO)

INTERVENTI CON APPROCCIO “SHIFT”:

- Sottoscrizione di Convenzioni con aziende di TPL e agevolazioni per acquisto di abbonamenti
- Garanzia di contributo per utilizzo del TPL
- Promozione *car pooling*

INTERVENTI CON APPROCCIO “IMPROVE”:

- Studio di fattibilità per riqualificazione posti per sosta biciclette/mezzi elettrici
- Studio di fattibilità per installazione di colonnine di ricarica
- Campagna di comunicazione e sensibilizzazione

INTERVENTI - MISURE

Incentivi

1. Per l'utilizzo del trasporto pubblico

a. Convenzione con TRENITALIA (dal 1 marzo 2024)

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"³ che consente al personale dell'Istituto, fino al 31 dicembre 2024 (rinnovabile), di fruire di tariffe agevolate sia per le trasferte di lavoro che per gli spostamenti privati.

b. Convenzione con ITALO

L'Istat ha recentemente aderito al programma "ITALO Corporate" che consente al personale dell'Istituto di fruire di tariffe agevolate per le trasferte di lavoro.

c. Ricognizione ampliamento offerta trasporto locale

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo si valuterà la possibilità di attivare convenzioni con le Aziende di trasporti

2. Per l'utilizzo dell'auto privata elettrica e ibrida

a. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione statale

Le disposizioni ministeriali prevedono l'ecobonus automotive per la mobilità sostenibile, ovvero a favore della sostituzione dei veicoli inquinanti con l'acquisto di veicoli a ridotte emissioni (auto elettriche, ibride e a motore termico con un livello di emissioni fino a 135 gr/km di CO₂, motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici di classe di omologazione uguale o superiore a Euro 5, veicoli commerciali elettrici).

³ <https://intranet.Istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina⁴ dedicata sul sito istituzionale, attraverso cui sono diffusi i risultati della prima indagine sulla mobilità 2020.



La campagna di sensibilizzazione del *Corporate Mobility Management* prende l'avvio a gennaio 2024, con l'ideazione e la realizzazione di un logo dedicato e l'implementazione della pagina intranet⁵.

La progettazione e calendarizzazione di iniziative dedicate alle tematiche ambientali e sulla sostenibilità si realizza con la pubblicazione sulla Intranet istituzionale di news a scopo informativo e di sensibilizzazione delle coscienze.

Nell'ambito delle iniziative volte a promuovere l'attenzione e l'utilizzo del trasporto pubblico tra il personale, l'Istat ha siglato una convenzione con ATAC che consente ai dipendenti delle sedi di Roma di usufruire di un voucher da 20 euro sul costo dell'abbonamento annuale.

Da febbraio 2025 intensa è stata la campagna di sensibilizzazione all'argomento, come si può vedere dal prospetto sottostante.

	URL	Data
	Mobilità sostenibile edizione 2025	... 29/09/2025
	Settimana Europea della mobilità	... 11/09/2025
	Agevolazioni per coloro che hanno Metrebus	... 24/06/2025
	Mobilità sostenibile: disponibili i Piani Spostamenti Casa Lavoro 2024. In un video la sintesi dei risultati dei PSCL	... 07/05/2025
	Precisazioni sulla convenzione ATAC-ISTAT	... 24/02/2025
	Attivata convenzione ATAC-ISTAT	... 11/02/2025

Dalla prima comunicazione ad oggi sono stati distribuiti oltre **215** voucher ATAC, pari a circa il 70% dei dipendenti che dichiarano essere a conoscenza della convenzione, a conferma dell'interesse crescente verso forme di mobilità sostenibile.

⁴ <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

⁵ https://intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx#InplviewHashe461da36-7f1c-4759-b31e-3ea6ec1c1cce=Paged%3DTRUE-p_SortBehavior%3D0-p_ID%3D61-p_Order%3D6100%252e0000000000-PageFirstRow%3D31

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Il PSCL è oggetto di costante monitoraggio da parte del *Mobility Manager* e da parte della Rete dei Referenti Territoriali per la Mobilità in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o complichino l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

In ottemperanza alle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) - Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5 (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021) vengono stimati i benefici ambientali conseguibili nell'arco di un anno, in relazione agli interventi e alle misure adottate con particolare attenzione al risparmio di:

- emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂)
- gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NOX)
- materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

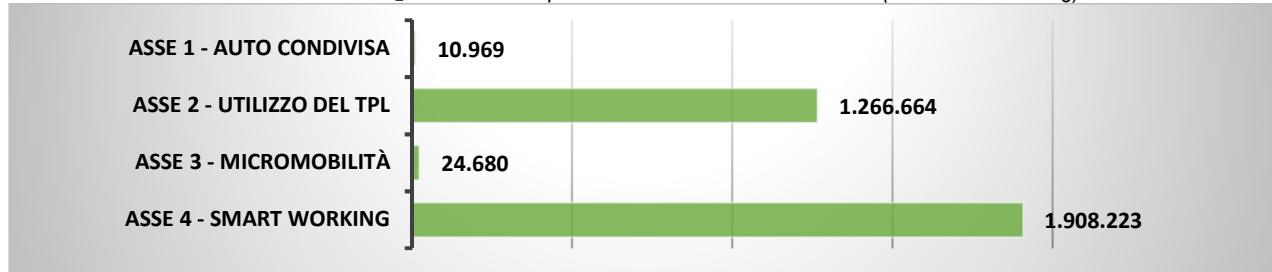
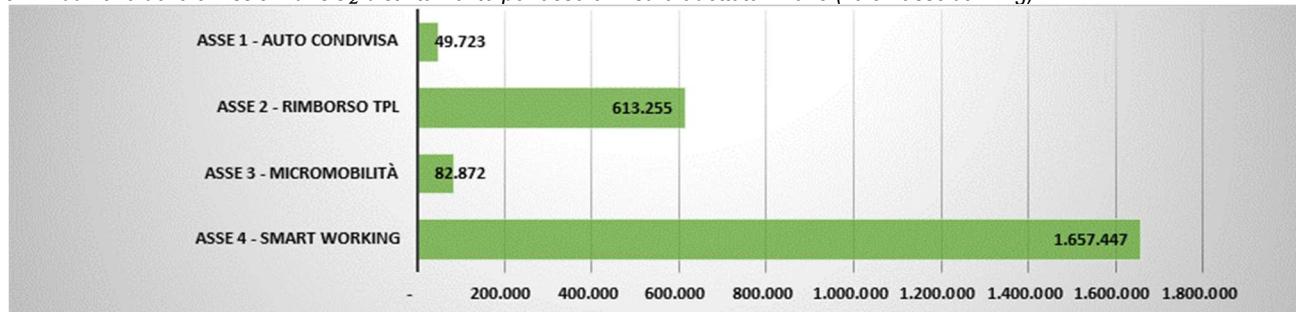
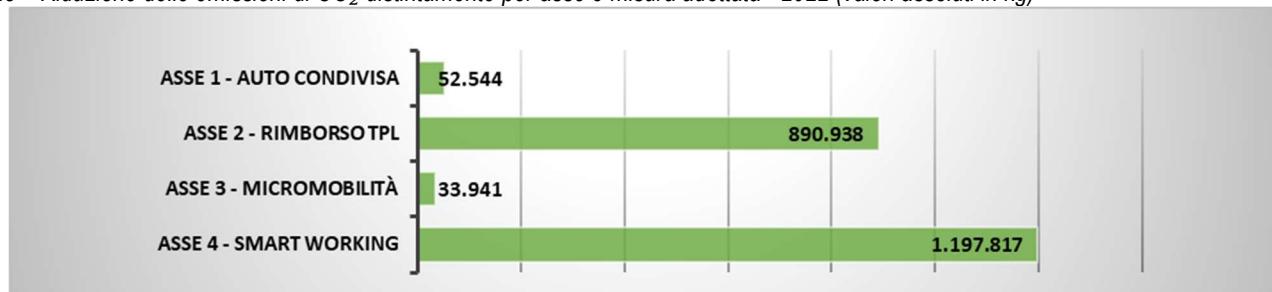
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

Emerge che l'**Istat**, nell'anno **2025** ha contribuito a **ridurre emissioni di CO₂** per un totale di **3.210,5** (-237,5 kg rispetto al 2024=3.448) tonnellate, distintamente per asse e per misura adottata.

La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- oltre **1.908 (+151 kg** rispetto al 2024=1.757) tonnellate di CO₂ a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.266 (-396 kg** rispetto al 2024=1.662) tonnellate di CO₂ a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila (stesso valore** rispetto al 2024) chilogrammi di CO₂ per **micromobilità**
- oltre **10mila (+7 kg** rispetto al 2024=3mila) chilogrammi di CO₂ per **car pooling**.

Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2023 (valori assoluti in kg)Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2022 (valori assoluti in kg)

Fonte: Elaborazione su dati da indagine interna sulla Mobilità 2022-2025

Calcolo degli indicatori chiave di *performance* (KPI⁶)

- **KPI 1: Costo «sociale»**

Tempo di viaggio risparmiato: le **186.000** giornate/annue lavorate da remoto in Lavoro Agile per una media di 1 ora e 14 minuti di tragitto casa-lavoro-casa hanno determinato un risparmio di **oltre 217mila ore annue di viaggio.**

- **KPI 2: Costo «sociale»**

Distanza percorsa con mezzi sostenibili: sono **oltre 3,6 milioni i km annui** percorsi con il trasporto pubblico o con la micromobilità nelle giornate lavorate in presenza.

Distanza non percorsa: sono circa **8 milioni i km annui non percorsi negli spostamenti casa-lavoro-casa**, calcolati moltiplicando le 186.000 giornate/annue lavorate da remoto in Lavoro Agile per i 42,5 km in media percorsi giornalmente.

- **KPI 3: Costo «economico»**

Risparmio in denaro: gli 8 milioni di km annui non percorsi per una media di 14 euro spesi in carburanti, pedaggi e parcheggi, hanno determinato un risparmio di **oltre 112 milioni di euro annui.**

- **KPI 4: Costo «ambientale»:**

Emissioni inquinanti evitate per utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili: le giornate lavorate in presenza raggiungendo la sede con mezzi di trasporto sostenibili (trasporto pubblico, micromobilità e carpooling) hanno determinato un risparmio di oltre **1.300 tonnellate annue di CO₂**

Emissioni inquinanti evitate per distanze non percorse: le circa 186.000 giornate annue senza spostamento casa-lavoro-casa hanno determinato un risparmio di oltre **1.900 tonnellate annue di CO₂**.

⁶ KPI = *Key Performance Indicators*, valore misurabile che dimostra l'efficacia delle azioni intraprese, utile per valutare il successo nel raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

Procedura n. 1

va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di **spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL)**; tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo **smart working** o il **co-working**

UM			TPL 2025	
Ut	num.	497	1808	
δ	num.	1,2	51,9%	
L	km/giorno	51,58	53%	
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	30.782,52		
Op	giorni/anno	220		
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	g/km	187,04		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
	kg/anno	1.266.663,95		
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km	0,38		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
	kg/anno	2.573,42		
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km	0,03		Stima della riduzione dell'inquinante PM10
	kg/anno	203,16		
UM			Micromobilità 2025	
Ut	num.	72	1808	
δ	num.	1,2	7,5%	
L	km/giorno	6,12	53%	
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	527,80		
$\Delta kmauto$	km/giorno	527,80		
Op	giorni/anno	250		
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	g/km	187,04		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
	kg/anno	24.679,86		
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km	0,38		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
	kg/anno	50,14		
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km	0,03		Stima della riduzione dell'inquinante PM10
	kg/anno	3,96		
UM			SW 2025	
Ut	num.	850	1808	
δ	num.	1,2	47%	
L	km/giorno	40,02		
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	40.808,87		
$\Delta kmauto$	km/giorno	40.808,87		
Op	giorni/anno	250		
	KM/anno	10202218,56		
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	g/km	187,04		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
	kg/anno	1.908.222,96		
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km	0,38		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
	kg/anno	3.876,84		
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km	0,03		Stima della riduzione dell'inquinante PM10
	kg/anno	306,07		

Procedura n. 2

va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di **car pooling** o **car sharing** (aziendali o privati)

	UM	carpooling+sharing	
Ut	num.	34	1808
δ	num.	1,2	3,6%
L	km/giorno	68,16	53%
$\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	1.959,41	
Nol	num. Nol/giorno	34	
Km_nol	km	50,00	
$Km_{sm} = Nol * Km_nol$	km/giorno	1.724,83	
Δkmauto	km/giorno	1.959,41	
Gs	giorni/anno	250	
Km_sm	km/giorno	1.724,83	
FeCO2	g/km	187,04	
$\Delta EmiCO2 = \frac{\Delta km_{auto} * FeCO2 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeCO2 * Gs}{1000}$	kg/anno	10.968,83	
FeNOX	g/km	0,38	
$\Delta EmiNOX = \frac{\Delta km_{auto} * FeNOX * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeNOX * Gs}{1000}$	kg/anno	22,28	
FePM10	g/km	0,03	
$\Delta EmiPM10 = \frac{\Delta km_{auto} * FePM10 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FePM10 * Gs}{1000}$	kg/anno	1,76	

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025



Scan me

GLOSSARIO



Scan me

SITOGRADIA



Scan me