
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Sud
Sede della Calabria

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Sud: Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Molise e Sicilia

Sede della Calabria

Simona Lazzaro | CALABRIA - lazzaro@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

La sede territoriale

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

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

APPROFONDIMENTI

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.

¹ Deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020; Deliberazione DOP/966/2023 del 18 settembre 2023.

² Deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 e modificato con Deliberazione del 888 DGEN del 26 settembre 2025.

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.

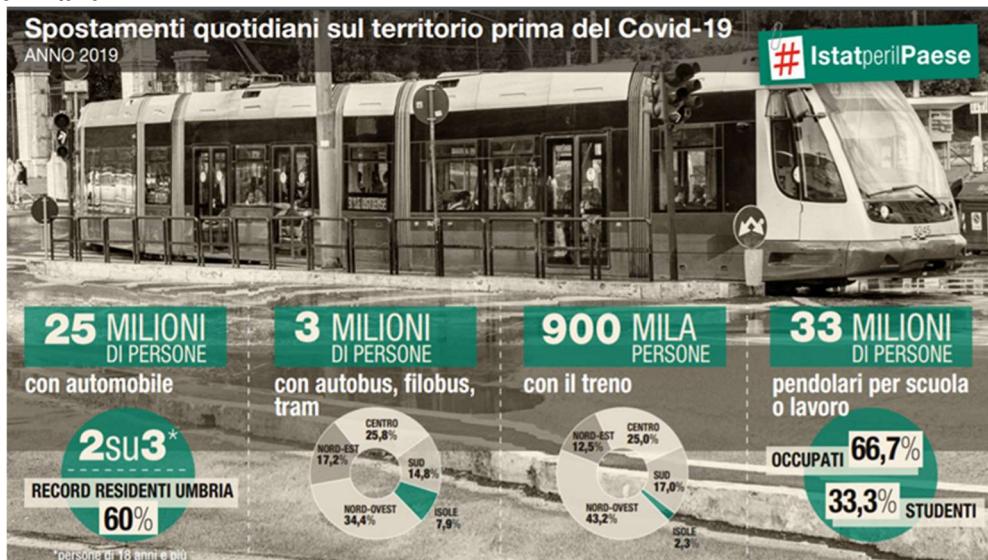
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione 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/altre-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.

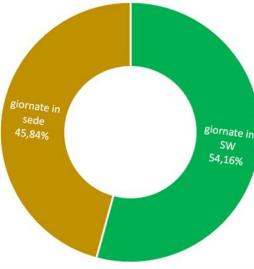
Per ciascuna sede di competenza viene redatto un PSCL dal referente territoriale per la mobilità, per un totale di 18 PSCL, al fine di contribuire alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare di tutte le aree urbane e metropolitane.

ANALISI GENERALE

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.

Analisi della domanda

La sede territoriale della Calabria

| | |
|--|--|
|  | Nella sede territoriale della Calabria, il tasso di compilazione dell'indagine sulla Mobilità 2024, è passato dal 100% (edizione 2024) al 91% . |
|  | Dall'analisi dei dati raccolti, si osserva che la distribuzione di genere vede una prevalenza maschile , pari al 65% , sulla quota femminile pari al 35% |
|  | La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il 35% nella fascia d'età tra 41 e 50 anni ; le quote delle lavoratrici e dei lavoratori che appartengono della fascia d'età 56-60 anni e over 60 rappresentano complessivamente il 30% dei rispondenti; esigua è la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia dei 31-40 anni (10%); tra il personale non vi sono under 30. |
| <p>Il 25% dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di Catanzaro mentre il restante 75% risiede al di fuori dei confini del capoluogo, in altri comuni della provincia o in località più distanti.</p> |  |
|  | <p>La presenza media in ufficio è del 52,6%.</p> <p>Sono 2219 le giornate annue lavorate in presenza presso l'ufficio di Catanzaro e 2621 le giornate annue lavorate da remoto (lavoro agile).</p> |
|  | <p>Il 75% dei rispondenti dichiara di essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza a lavorare in spazi con postazioni di coworking presso altre sedi Istat e/o altre sedi PA più vicine al domicilio, rinunciando alla propria postazione riservata.</p> |

Analisi dell'offerta

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza massima 500 m.) 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 con le quali è raggiungibile la sede, tenendo in considerazione la distanza degli spostamenti casa lavoro.

Il territorio comunale di Catanzaro si estende per circa 112 Km2 sviluppandosi secondo l'asse SUD-NORD dai primi rilievi silani fino alla linea di costa del Mare Ionio.

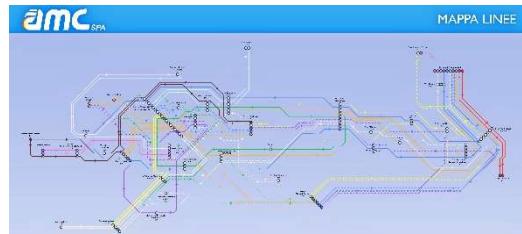
La posizione dell'Ufficio Istat della Calabria, nella sua nuova sede di Via Gioacchino da Fiore, gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale su gomma che le ruota attorno: essa è collocata nei pressi del Ponte Morandi e della Tangenziale Ovest che, assieme, rappresentano lo snodo principale per l'ingresso in città. La posizione della nuova sede gode della presenza della fermata dei bus con tratta urbana (AMC SpA) ma soprattutto è un passaggio importante per i bus con tratta extraurbana, sia regionale che nazionale. Non sono presenti né la stazione ferroviaria che è localizzata in un quartiere a SUD della città, né quella della Metropolitana di superficie.

Linee urbane

Di seguito la mappa delle **linee dei bus** dell'**AMC SPA** la società *in house* concessionaria del trasporto pubblico locale del comune di Catanzaro. Il personale in forza all'UT della Calabria residente nel comune di Catanzaro però dichiara di non utilizzare i servizi di trasporto pubblico locale.

Rete di Esercizio

- **n. 38 linee Urbane** per un'estensione complessiva di circa 448 chilometri;
- **n. 2 linee extraurbane regionali:**
 - 266 Catanzaro-Pentone;
 - 267 Catanzaro – Roccelletta di Borgia.
- **n. 5 Nodi Strategici**
 - Terminal Kennedy;
 - Terminal Giovino;
 - Terminal Campus;
 - Terminal Magna Grecia;
 - Terminal Funicolare.



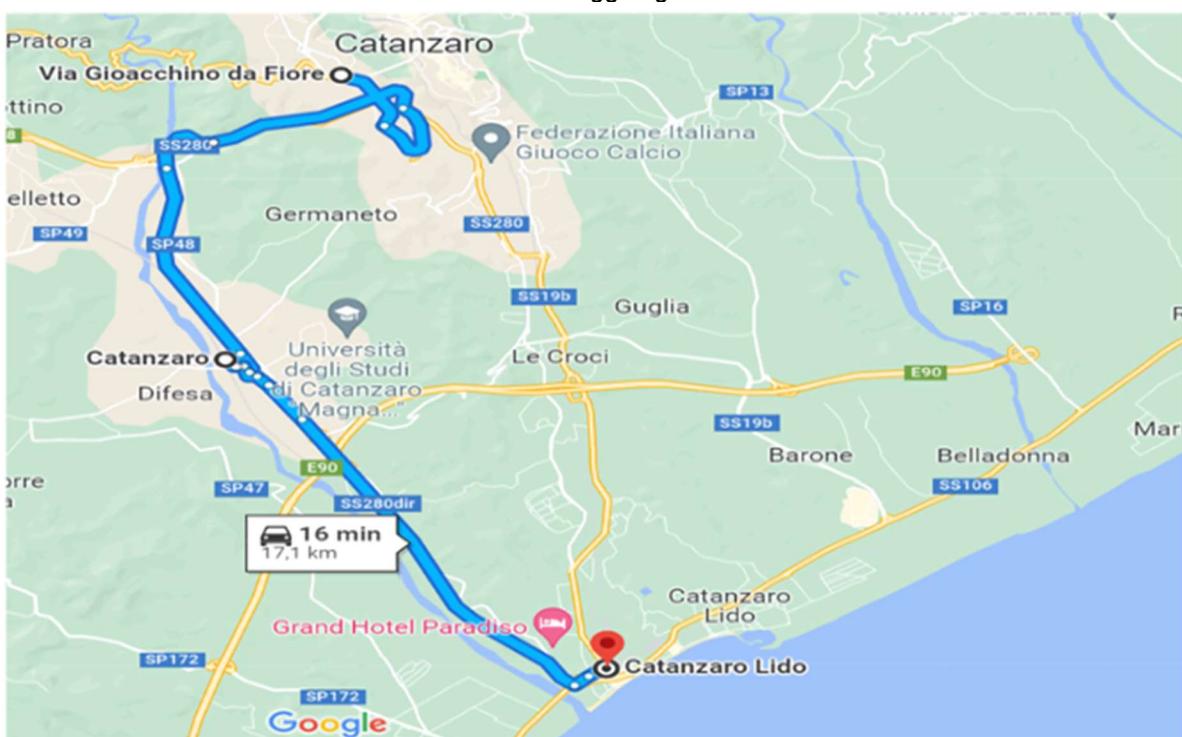
Impianto di Funicolare Terrestre



- collega l'area del quartiere Sala con il Centro Storico della città tramite le tre stazioni:
- Stazione di valle (Piè Sala)
- Stazione intermedia (Piano Casa)
- Stazione di Monte (Piazza Roma)

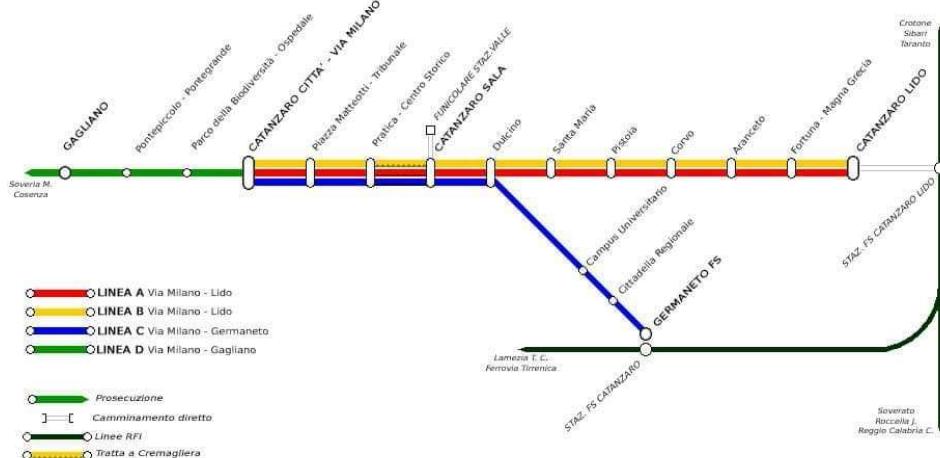
Ferrovie tradizionali

Catanzaro è dotata di una stazione principale in località Germaneto e di un'altra stazione, quella di Catanzaro Lido che si trova sulla tratta Jonica delle Ferrovie dello Stato. Chi proviene dalla direttrice jonica Taranto-Reggio Calabria deve fare scalo alla stazione di Catanzaro Lido e proseguire con bus, taxi o metropolitana (in costruzione). La stazione di riferimento per chi proviene dal resto d'Italia è Lamezia Terme Centrale, il principale scalo passeggeri della zona e importante capolinea della tratta veloce Roma Termini-Lamezia Terme Centrale di Trenitalia: da lì ci si può servire delle coincidenze ferroviarie fino alle due stazioni cittadine servite poi da autobus urbani ed extraurbani che consentono di raggiungere il centro della città.



Metropolitana di superficie

A breve, il collegamento dalla zona Sud sarà garantito dalla attivazione della prima tratta del servizio metropolitano, erogato da Ferrovie della Calabria; la seconda tratta servirà per raggiungere la località Germaneto dove sono presenti punti strategici come il Policlinico Universitario, la Cittadella Regionale e la stazione RFI di Catanzaro, situata sulla linea Catanzaro Lido – Lamezia Terme Centrale.



Sharing mobility

Lo sviluppo della mobilità passa anche dalla attivazione dei servizi di *bike sharing*: 80 biciclette e 20 stazioni virtuali sono presenti dallo scorso maggio in città. L'iniziativa, volta a promuovere la sperimentazione e l'integrazione dei servizi di *sharing mobility* complementari al Tpl, può costituire un tassello ulteriore nella costruzione di una nuova visione di trasporto pubblico basata sull'intermodalità e sui sistemi di mobilità condivisa. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare lo sviluppo della mobilità dolce ma la città di Catanzaro, per la sua conformazione orografica poco si presta alla mobilità su rete ciclabile, tant'è che non sono presenti piste ciclabili in ambito urbano e in particolare nella zona in cui è ubicata la sede di Via Gioacchino da Fiore.



Tutte le informazioni sulle tariffe per utilizzare il servizio e il posizionamento delle stazioni sono disponibili sul sito: www.vaimoo.com

Per utilizzare il servizio i cittadini possono scaricare l'app dedicata.: → catanzaro.vaimoo.app



Per il car sharing in città è presente l'operatore bSHARING (bsharing.it): il servizio consente, attraverso un'applicazione installata su smartphone, la ricerca di un veicolo indicando luogo del ritiro e del rilascio e la durata del noleggio.



Analisi degli spostamenti

Elementi chiave dell'analisi sono:

- **Analisi degli spostamenti dei dipendenti:** Si raccolgono dati sugli spostamenti casa-lavoro, come il numero di dipendenti, i CAP di residenza, gli orari di lavoro e le abitudini di viaggio.
- **Esigenze di mobilità:** Si valutano le preferenze e le abitudini dei dipendenti riguardo ai loro spostamenti, la loro disponibilità a cambiare mezzo di trasporto e la loro propensione verso soluzioni più sostenibili.

Questo processo serve a pianificare misure per promuovere la mobilità sostenibile, come l'uso del trasporto pubblico o la bicicletta, riducendo così il ricorso all'auto privata.

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.

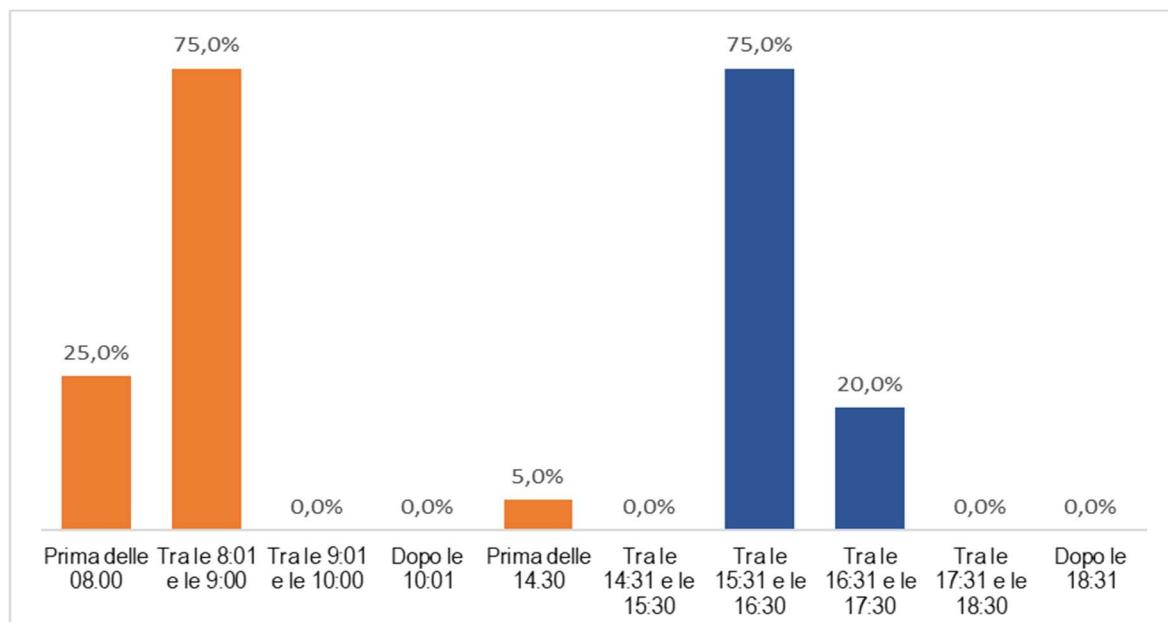
Il personale inquadrato nei livelli professionali IV-IX è disciplinato come segue, in ottemperanza dell'Ordine di Servizio n.74 del 3 maggio 2022:

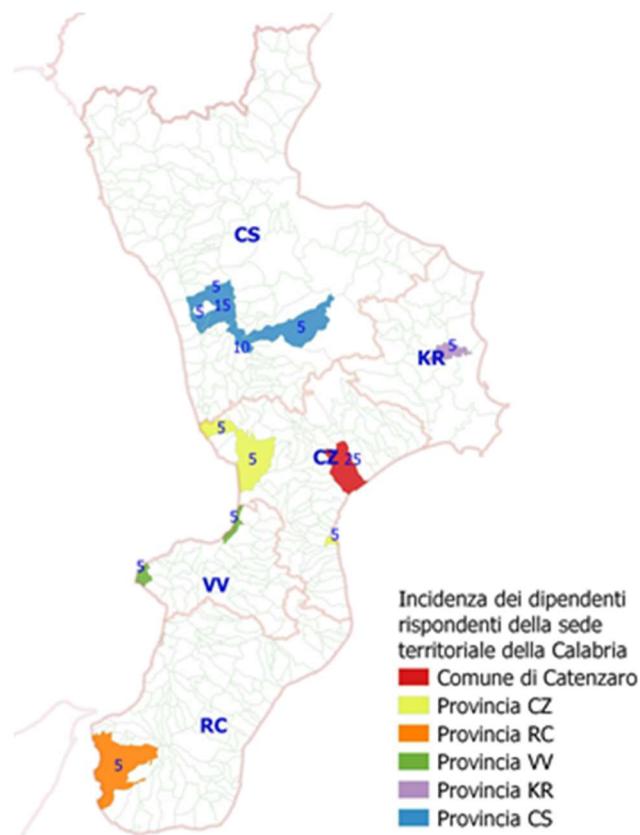
- 07:45 – 11:00 Flessibilità in entrata
- 11:00 – 12:30 Fascia obbligatoria di presenza
- 12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti
- 15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00- 19.00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, il **75%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 8:00 e le 9:00

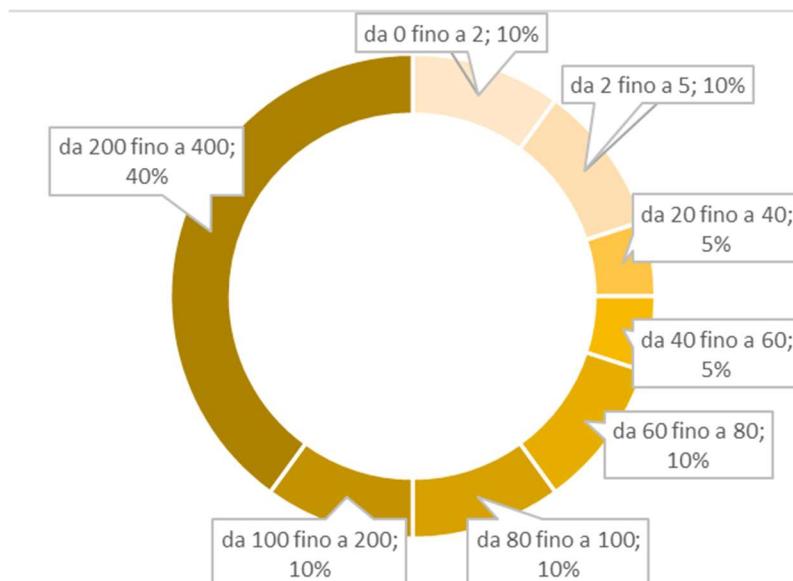
in **USCITA**, il **75%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 15:31 e le 16:30





La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **155 chilometri**. Il **40%** dei rispondenti percorre in media **oltre 200 chilometri al giorno**.

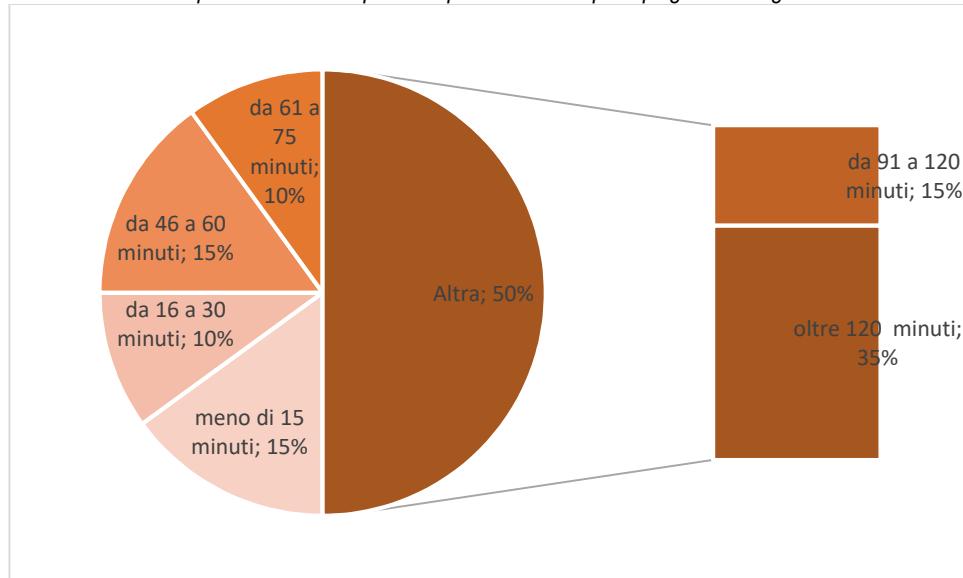
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è pari a **1 ora e 26 minuti**, il **50%** dei rispondenti dichiara di impiegare tempi superiori alle 2 ore.

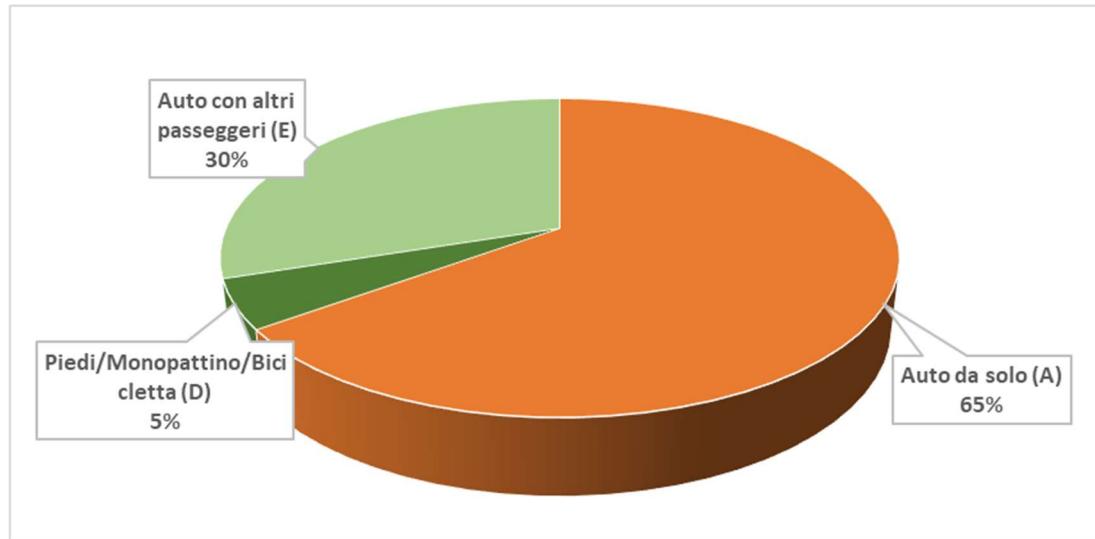
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa



Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Complessivamente il **95%** dei rispondenti dichiara di ricorrere **all'uso dell'auto privata** come mezzo di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa di cui il **30%** condivide l'auto con altri passeggeri, **nessuno** tra i rispondenti **utilizza il mezzo di trasporto pubblico**. Solo il **5%** si reca a lavoro a **piedi/monopattino/bicicletta**.

La scelta del mezzo di trasporto per recarsi a lavoro cambia, a seconda delle stagioni per il 25% dei rispondenti.



15

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

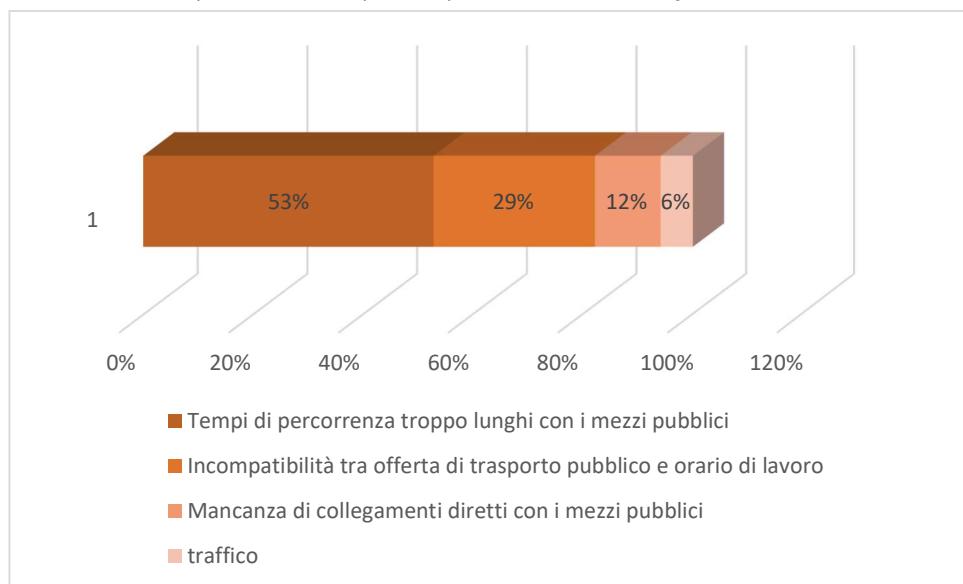
Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Tra coloro che utilizzano l'automobile in modo individuale, il **54%** utilizza un'auto a **gasolio**, solo il **15%** possiede un'autovettura **ibrida**, nessuno tra i rispondenti possiede un'auto elettrica. Per quanto riguarda la classe ambientale, circa il **70%** degli intervistati dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, mentre il restante **30%** 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 **l'insufficienza/inadeguatezza delle corse** del trasporto pubblico per il **45%** dei rispondenti, il **risparmio di tempo (35%)** e le **esigenze di conciliazione familiare 10%**, sia la **mancanza di alternative**, entrambe al **23%**. La **sensibilità ambientale** può contare solo sul **5%** dei rispondenti.

Riguardo alle difficoltà riscontrate dai rispondenti e che non portano alla scelta del trasporto pubblico locale, **il 53%** dichiara che i **tempi di percorrenza sono troppo lunghi**, il **29%** dichiara difficoltà legate alla **non corrispondenza degli orari delle corse del tpl con l'orario di lavoro**, a seguire, il **12%** dichiara la **mancanza di collegamenti diretti**.

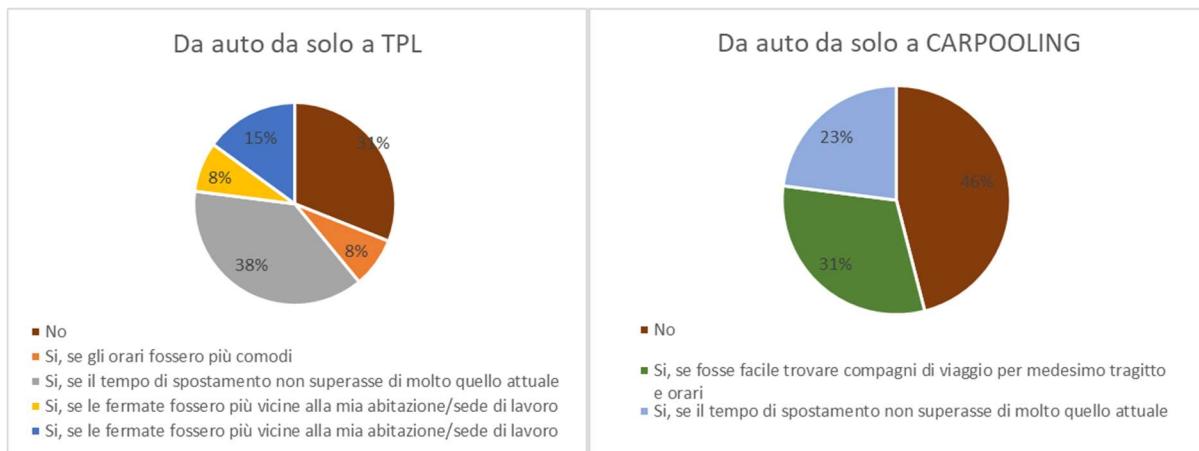
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per difficoltà riscontrate riguardo alla scelta della modalità abituale di trasporto



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, circa il **70% sarebbe propenso ad utilizzare il tpl** se il servizio fosse più adeguato: il **38%** se il tempo di spostamento non superasse di molto **quello attuale**, il **15%** se le frequenze di servizio fossero maggiori l'8% se le fermate fossero più vicine all'abitazione/sede di lavoro e l'8% se gli orari fossero più comodi. La propensione al cambiamento potrebbe andare nel verso del **carpooling** se ci fosse la possibilità di trovare compagni di viaggio nel medesimo tragitto (31%) e se il tempo di spostamento fosse uguale a quello attuale (23%)

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per propensione al cambiamento



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

PROGETTAZIONE

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.



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:



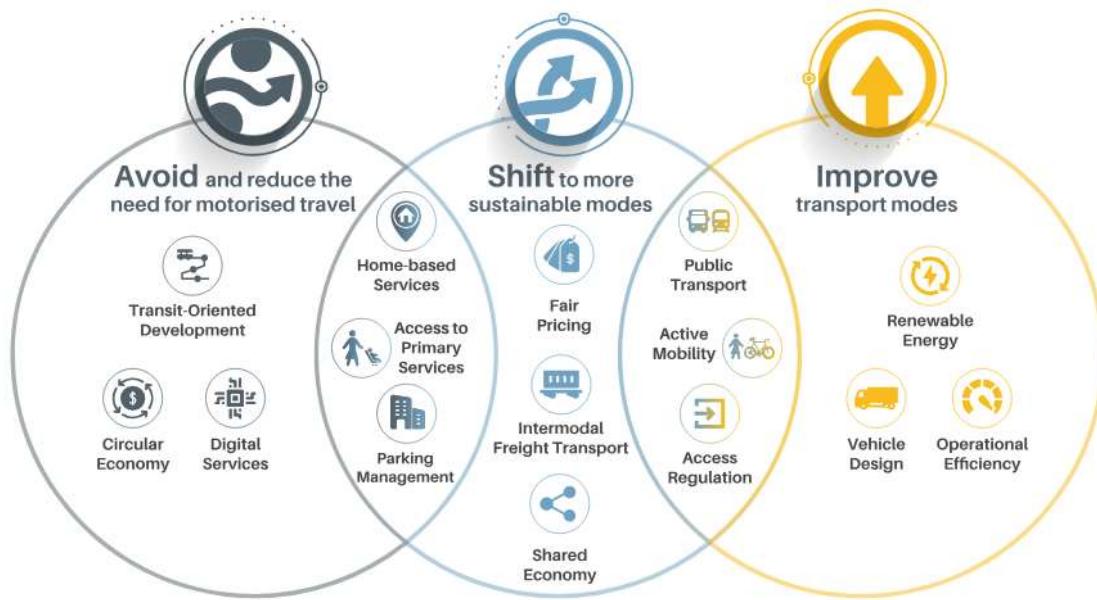
Avoid
Evitare spostamenti motorizzati non necessari in base alla prossimità e all'accessibilità.



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.



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 coscenze.

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#InpviewHashe461da36-7f1c-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).

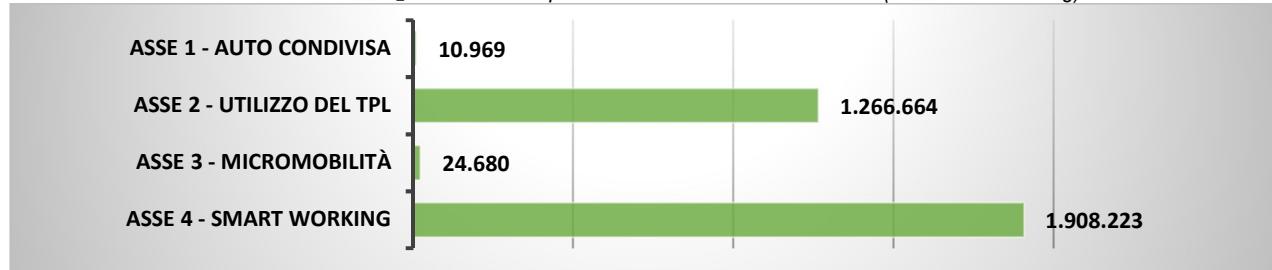
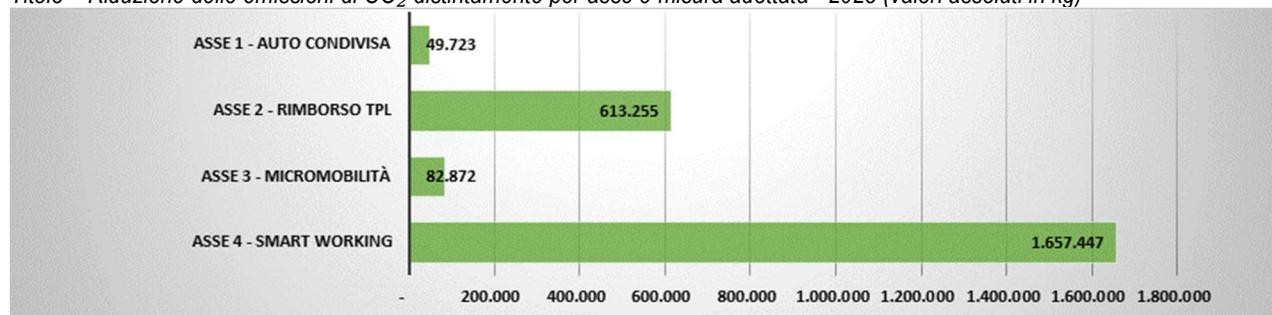
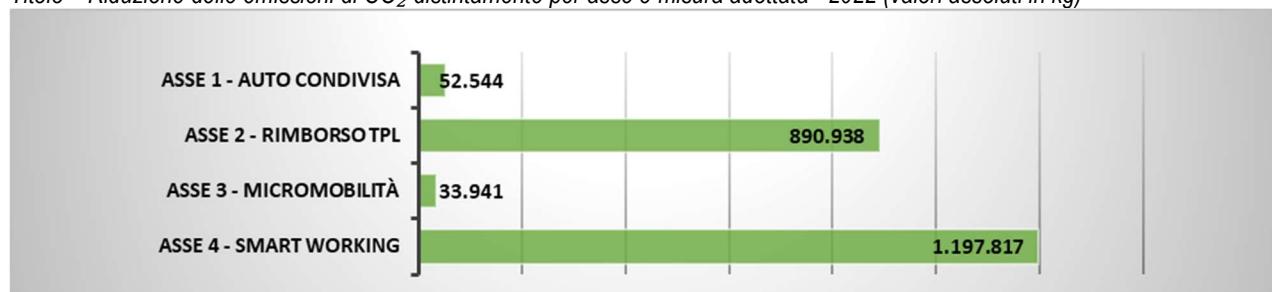
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

- **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 217 mila 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 | | |
| $FeCO2$ | g/km | 187,04 | | |
| $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$ | kg/anno | 1.266.663,95 | | Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| $FeNOX$ | g/km | 0,38 | | |
| $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$ | kg/anno | 2.573,42 | | Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| $FePM10$ | g/km | 0,03 | | |
| $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$ | kg/anno | 203,16 | | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
| 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 | | |
| $FeCO2$ | g/km | 187,04 | | |
| $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$ | kg/anno | 24.679,86 | | Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| $FeNOX$ | g/km | 0,38 | | |
| $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$ | kg/anno | 50,14 | | Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| $FePM10$ | g/km | 0,03 | | |
| $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$ | kg/anno | 3,96 | | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
| 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 | | |
| $FeCO2$ | g/km | 187,04 | | |
| $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$ | kg/anno | 1.908.222,96 | | Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| $FeNOX$ | g/km | 0,38 | | |
| $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$ | kg/anno | 3.876,84 | | Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| $FePM10$ | g/km | 0,03 | | |
| $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$ | kg/anno | 306,07 | | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |

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% |
| $\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$ | 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

SITOGRAFIA



Scan me

26