
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Sud
Sede della Campania

2025

Referente territoriale per la Mobilità

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

Sede della Campania

Via Chiaia, 199D – Vicoletto a Chiaia, 5 – 80121 – Napoli

Cira Acampora | acampora@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.

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.

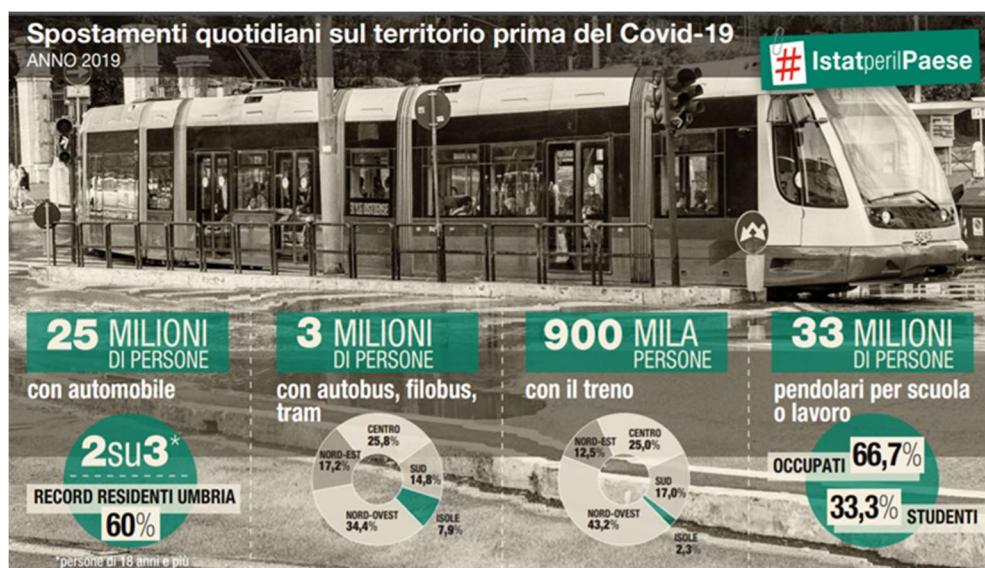
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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



82,4

Al fine di individuare e promuovere interventi rivolti a un percorso verso una mobilità più sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale che rispettino gli obiettivi dell'Agenda 2030 anche quest'anno è stata effettuata una rilevazione in cui è stato coinvolto tutto il personale. Rispetto alla scorsa edizione, nel 2025, il tasso di compilazione è passato dal 69% (22 dipendenti su 32) all' **82,4%** (28 dipendenti su 34).



Dall'analisi dei dati raccolti osserviamo che la percentuale dei maschi è del **54%** (14 persone) e quella delle femmine è del **46%** (12 persone).

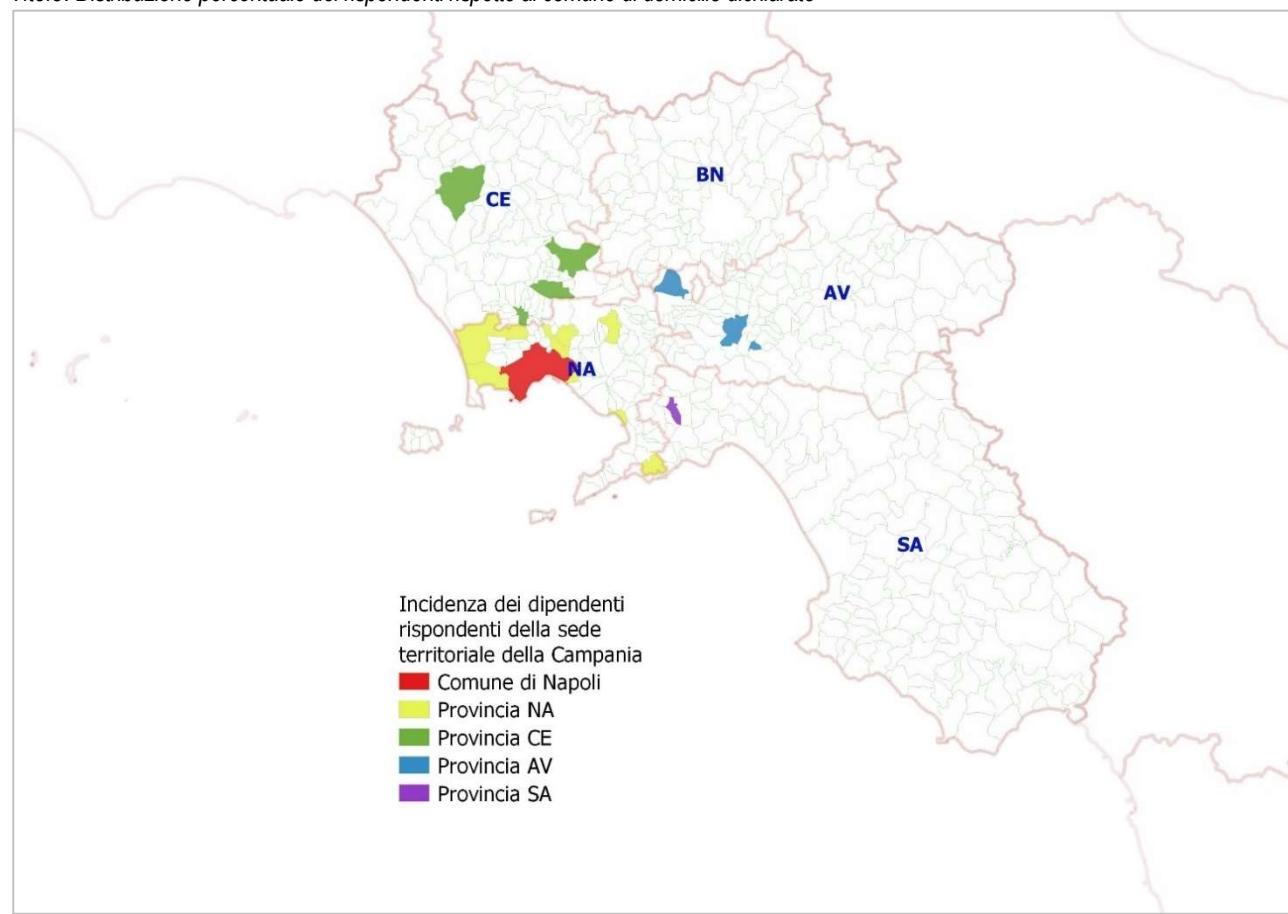


La distribuzione del personale per fasce di età colloca il **39%** dei dipendenti nella fascia di età 41-50 anni, seguono poi i rispondenti appartenenti alla classe di età compresa tra i 51-55 anni **25%** e i 31-40 anni **18%**; oltre i 60 anni si attesta il numero di lavoratori pari al **18%** mentre la quota di quelli tra i 56-60 e degli **under 30** è pari a **0**.

Poco più di **un terzo** dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di Napoli, mentre quasi **due terzi** risiede al di fuori dei confini del capoluogo campano, in altri comuni della città metropolitana di Napoli o in località più distanti.



Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti rispetto al comune di domicilio dichiarato

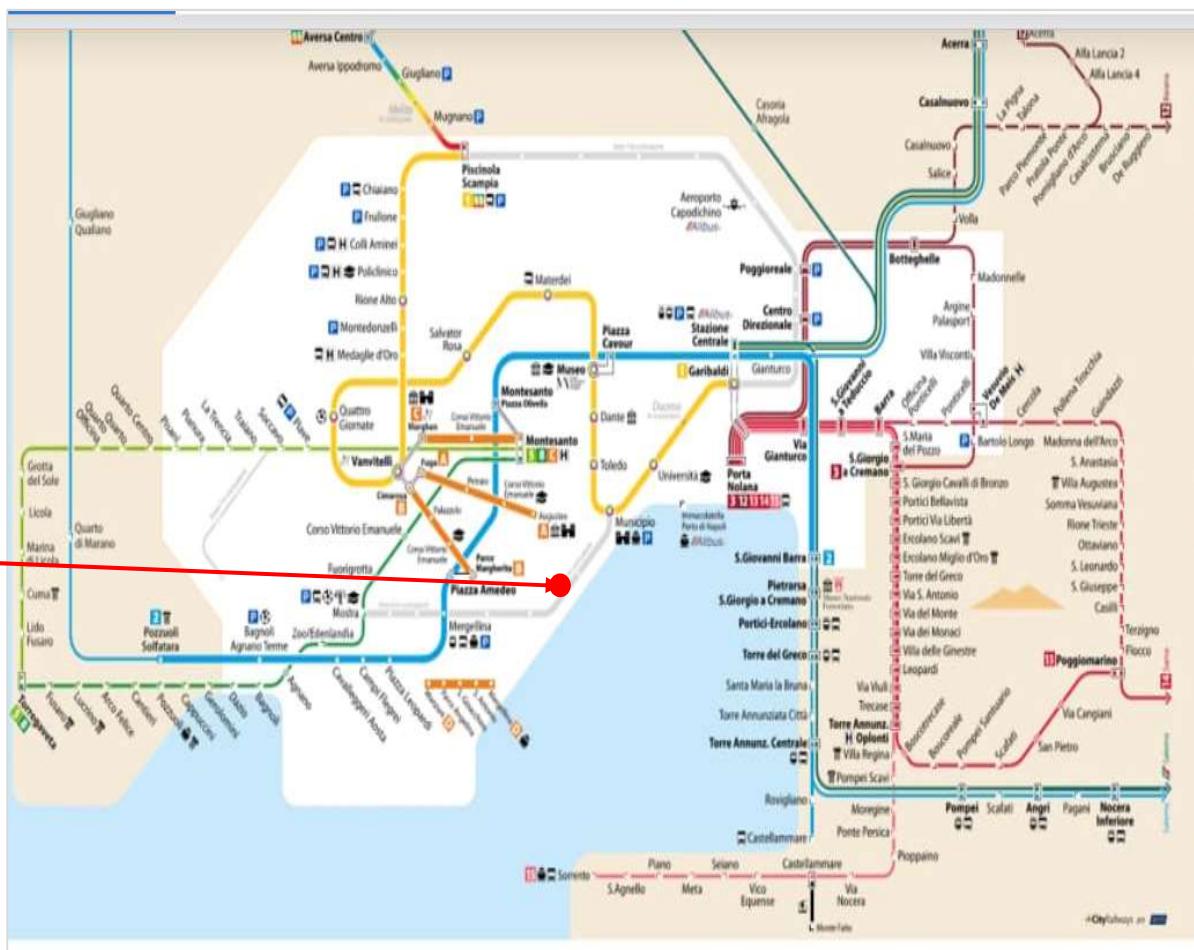


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

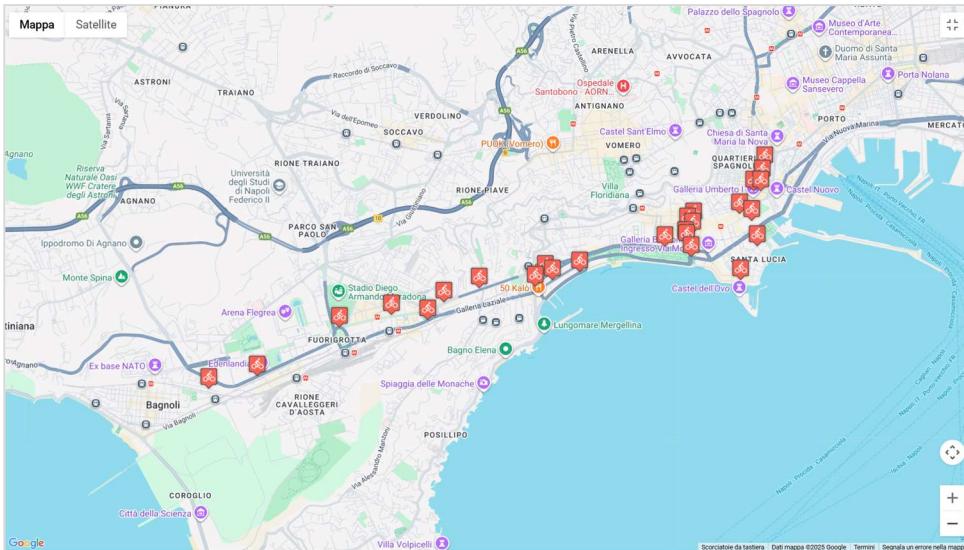
Analisi dell'offerta

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 della Campania gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. Nei pressi della sede sono presenti varie fermate dei mezzi pubblici (Linea 1 e 2 della Metropolitana, autobus, funicolare di Chiaia) e dei taxi ben collegati sia con la Stazione centrale di Piazza Garibaldi che con altre zone della città. In via Chiaia, a poca distanza dalla sede, è stata aperta a luglio del 2024 una nuova linea della Metropolitana (linea 6) che collega la Linea 1 (fermata Municipio) con la zona di Fuorigrotta (ultima fermata Mostra).



La Mappa delle piste ciclabili di Napoli



Decisamente ricca è l'offerta di piste ciclabili nella città di Napoli: i percorsi dedicati, segnalati e protetti, si snodano da Agnano fino a via Medina, attraversando il lungomare e permettendo di percorrere la città da Est a Ovest. A supporto di chi si sposta in bici, è inoltre attiva sul territorio comunale l'iniziativa **“Bike Parking”**, che offre condizioni vantaggiose per la sosta di breve durata. Il servizio consente di parcheggiare la propria bicicletta in modo sicuro in vari punti della città, a tariffe convenienti.

Alcuni servizi in **sharing** prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Di seguito si riportano i principali servizi attivi a Napoli.



È attivo a Napoli il **servizio di monopattini elettrici in sharing targati BIT Mobility**. Il servizio punta a offrire alternative smart ai classici mezzi di trasporto, coniugando l'attenzione per l'ambiente e la riduzione dei consumi a forme di mobilità urbana flessibili e altamente tecnologiche, semplici e comodo da usare attraverso la App di BIT MOBILITY scaricabile su IOS e Android o dal sito web www.bitmobility.it. La flotta è composta in totale da **700 monopattini Segway S3 e Segway S90L**.



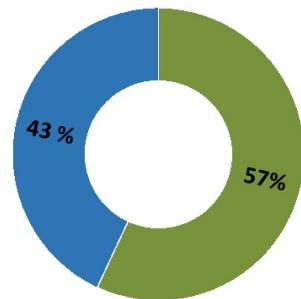
Amicar sharing si propone ai cittadini come una valida integrazione al TPL e con questo spirito sono state realizzate politiche commerciali e campagne idonee a stimolare l'uso delle auto contribuendo a migliorare le condizioni di vivibilità nel contesto urbano ed aumentare l'offerta a supporto di particolari esigenze di tutti i cittadini. Costi: 25 euro a corsa per la tratta urbana (città di Napoli); 25 euro per singola corsa extraurbana più 0,50 cent. per chilometro di percorrenza (calcolato a partire dal parco auto sito in via Nuova Poggioreale); 20 euro per ogni ora di ausilio di un ulteriore operatore sia per il percorso urbano sia per quello extraurbano da sommare al costo della corsa (urbana o extraurbana). Ai costi su indicati vanno sommati eventuali supplementi per spese di autostrada, tangenziale ecc. Maggiorazione del 20% nei seguenti casi: - tra le 22.00 e le 7.00 dei giorni feriali - per tutti i giorni festivi. È possibile prenotare abbonamenti da dieci corsie da spendersi entro tre mesi, sulle quali si riceverà il 10% di sconto



Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Annualmente si stima che siano circa **4.253** le giornate lavorate in modalità agile, telelavoro o remoto, pari al **57%** del totale.

Circa **3.200** le giornate annue lavorate in presenza che prevedono lo **spostamento casa-lavoro-casa**.



Il **68%** 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.

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

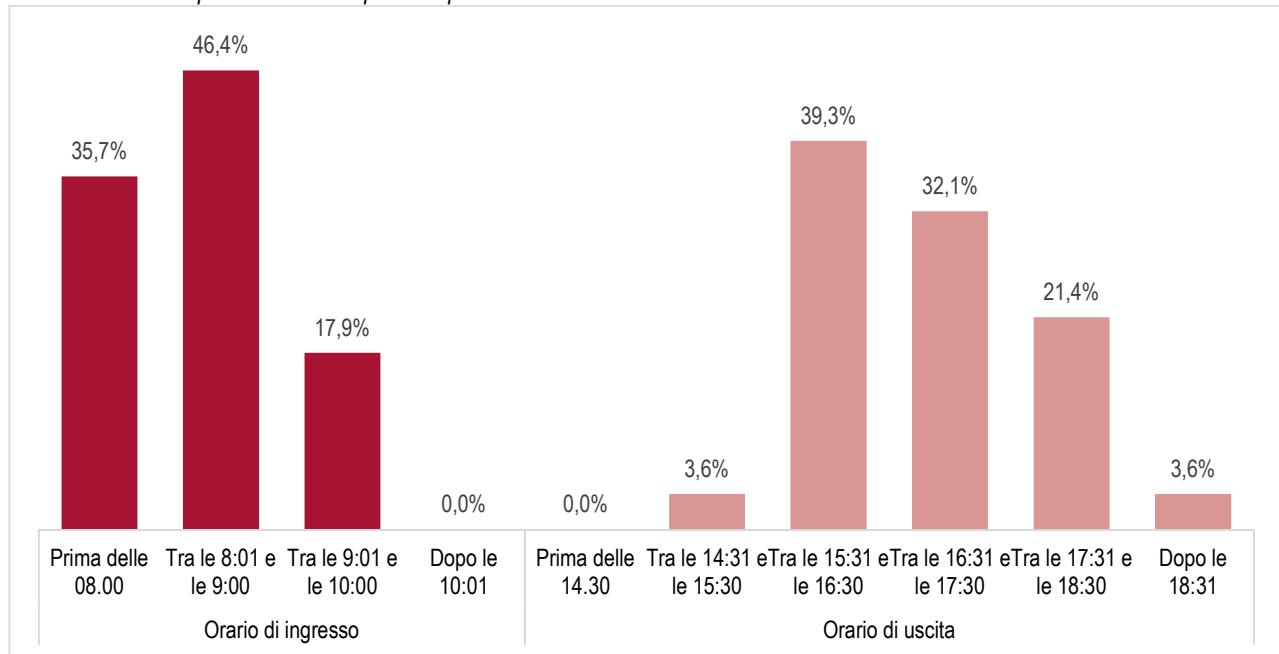
12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti

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:

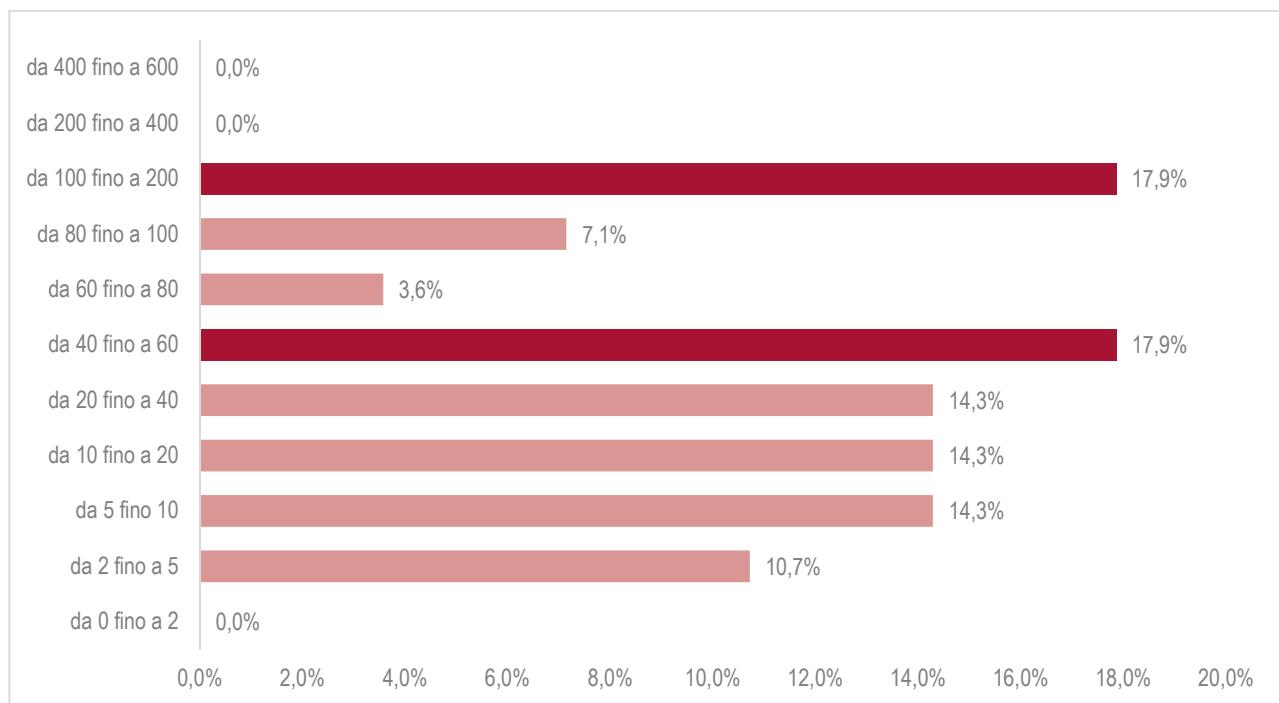
in **ENTRATA**, il **46,4%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria **tra le 8:01 e le 9:00**

in **USCITA**, il **39,3%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria **tra le 15.31 e le 16.30**

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

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

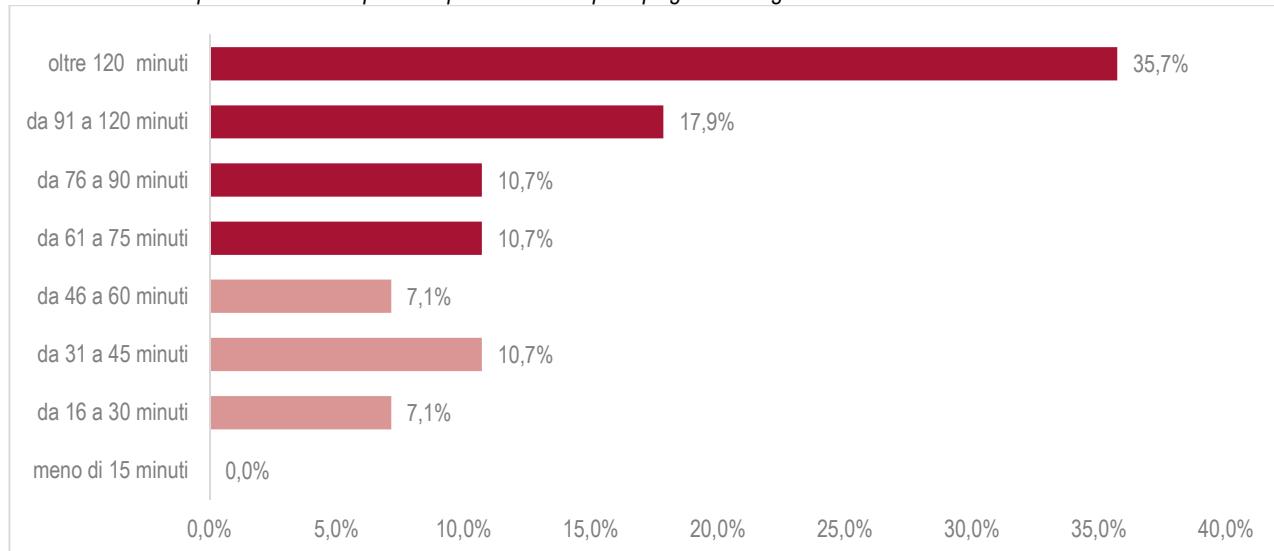
La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **52,5 chilometri**. Il 17,9% dei dipendenti rispondenti si concentra nelle fasce di percorrenza dai **40 ai 60 chilometri** e dai **100 ai 200 chilometri** al giorno.

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 **in media pari a 1 ora e 38 minuti**, con picchi di tempo impiegato oltre le 2 ore pari al 35,7% dei dipendenti.

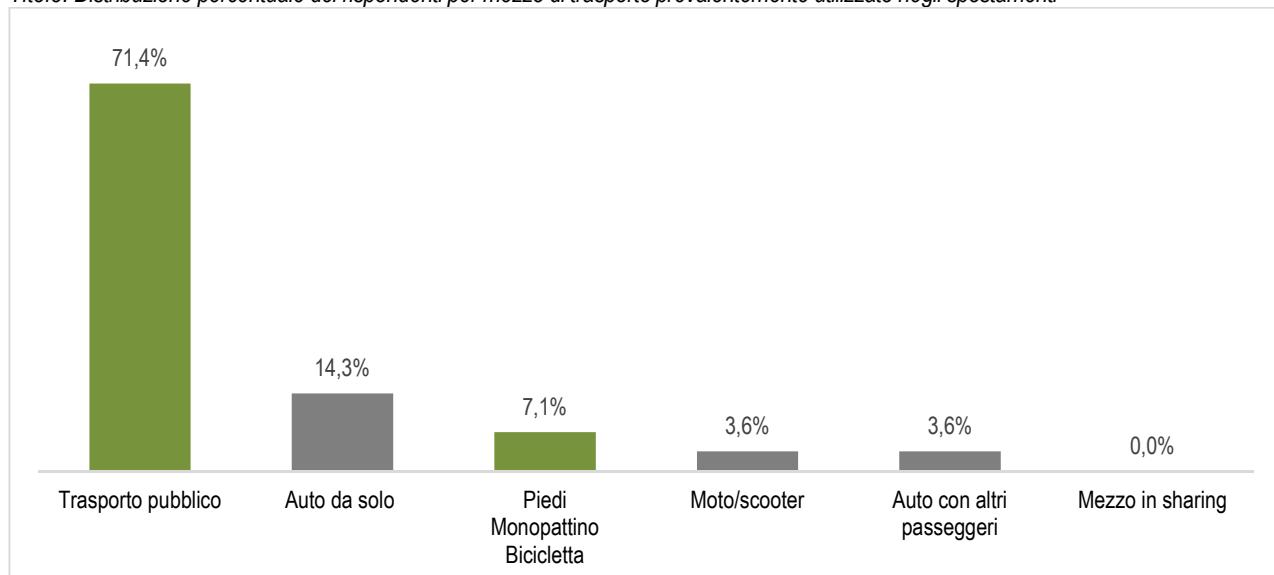
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

In linea con il dato del 2024, si conferma la prevalenza dell'uso del **mezzo di trasporto pubblico** da parte dei dipendenti per raggiungere la sede di lavoro (71,4%) mentre il 17,9% dei rispondenti dichiara di ricorrere all'uso **dell'auto privata** come mezzo di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa, di cui il 3,6% condivide il viaggio **con altri passeggeri**. Solo il 7,1% si reca a lavoro a **piedi/monopattino/bicicletta**.

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



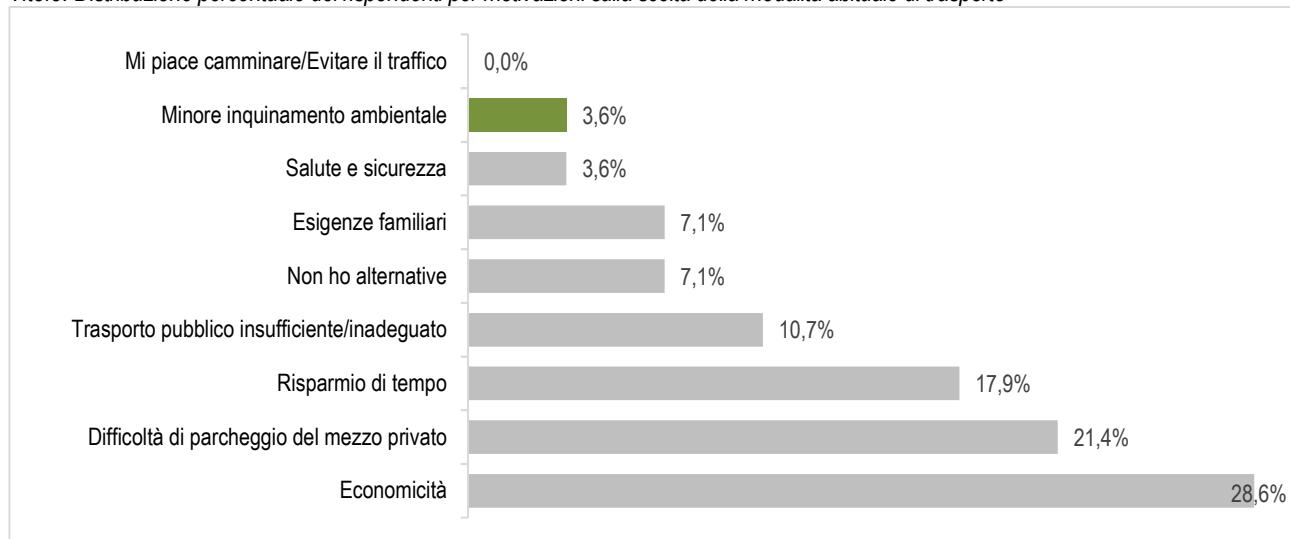
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il 42,9% dei rispondenti dichiara di non cambiare modalità di trasporto in base alle stagioni o alle condizioni meteorologiche.

Tra coloro che utilizzano l'automobile in modo individuale, il 50% utilizza un'auto a **gasolio**, mentre l'altra metà dispone di veicoli alimentati a **benzina o GPL**, in entrambi i casi pari al 25%. Nessuno possiede un'auto elettrica, ibrida o a metano. Per quanto riguarda la classe ambientale di appartenenza, la metà degli intervistati dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, mentre il restante 50% si divide equamente tra veicoli **Euro 1** ed **Euro 4** pari rispettivamente al 25% ciascuno. Per chi utilizza la moto o lo scooter, l'alimentazione non è di tipo elettrico.

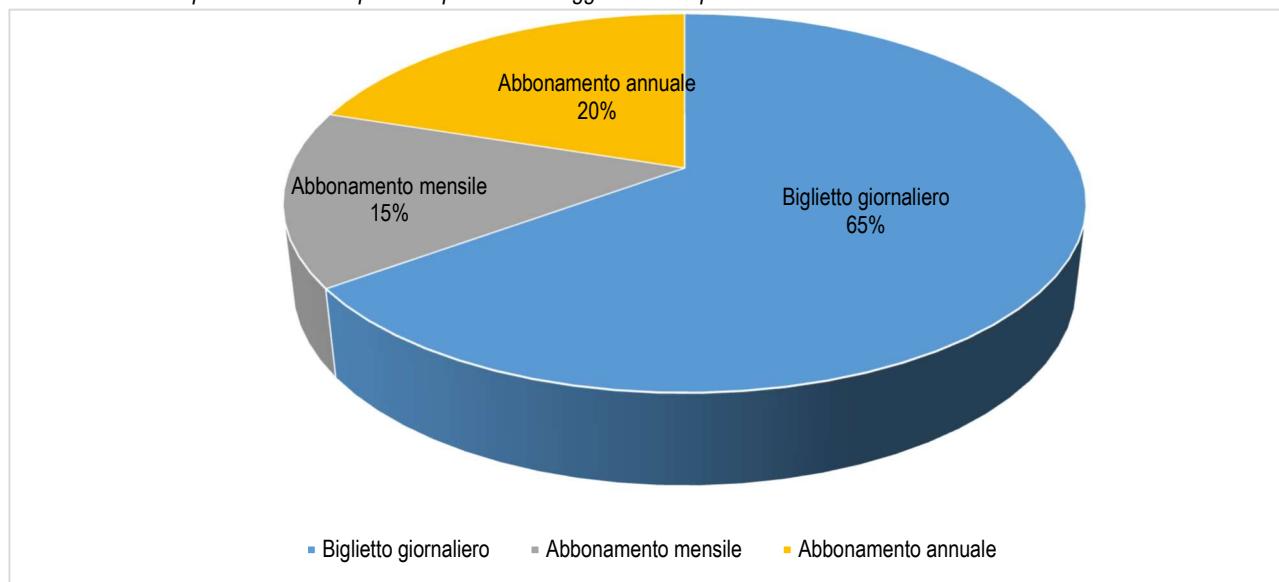
Le **motivazioni** che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono sia l'**economicità** (28,6%) che la **difficoltà di parcheggio del mezzo privato** (21,4%). La **sensibilità ambientale** può contare solo sul 3,6% dei rispondenti.

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



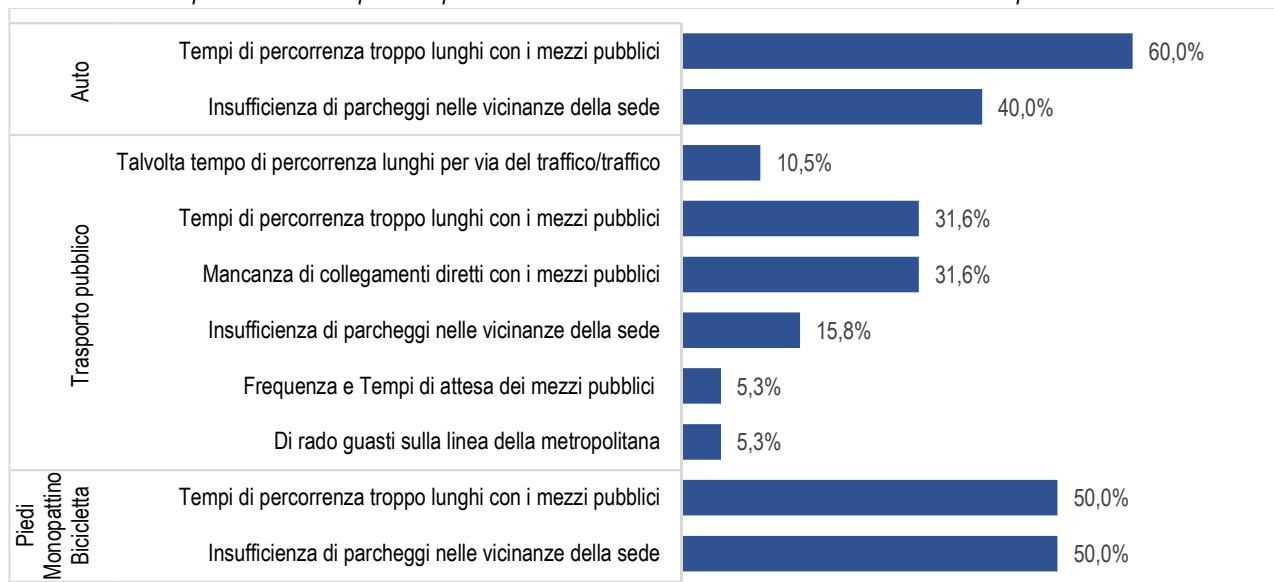
Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Il **titolo di viaggio** più utilizzato dai colleghi che si recano in sede con il trasporto pubblico locale (**TPL**) è il **biglietto giornaliero**, scelto dal 65% dei rispondenti, a fronte di una minore adesione a formule continuative come **l'abbonamento annuale (20%)** e **mensile (15%)**. Questo dato evidenzia la necessità di introdurre misure che aumentino maggiormente la convenienza e l'accessibilità economica degli abbonamenti.

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per titolo di viaggio utilizzato per l'uso del TPL

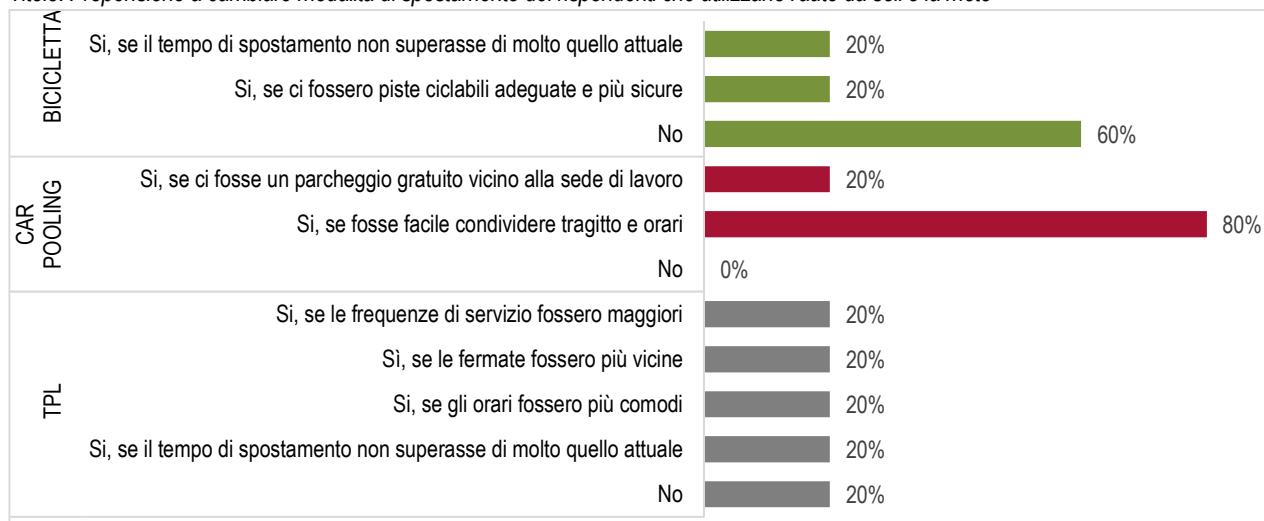
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le **difficoltà** più frequentemente segnalate dai rispondenti riguardano principalmente i **tempi di percorrenza** e la **qualità dei collegamenti con i mezzi pubblici**. In particolare, tra coloro che utilizzano il **trasporto pubblico**, emergono come problemi più comuni i **tempi di percorrenza troppo lunghi (31,6%)** e la **mancanza di collegamenti diretti con la sede di lavoro (31,6%)**. Seguono, con una quota più contenuta, l'**insufficienza di parcheggi nelle vicinanze della sede (15,8%)** e, in misura minore, guasti o frequenza non ottimale dei mezzi (5,3% ciascuno). Per chi utilizza **l'auto privata**, sia da solo sia in condivisione, la criticità più ricorrente è rappresentata ancora una volta dai **tempi di percorrenza eccessivi (60,0%)**. Per coloro che invece scelgono la **mobilità dolce** le principali difficoltà risultano essere, in egual misura, i **tempi di percorrenza troppo lunghi** e la **carenza di parcheggi nelle vicinanze della sede (50,0% ciascuno)**. In generale emerge come la lentezza degli spostamenti e la scarsa integrazione dei collegamenti pubblici costituiscano gli ostacoli principali per la maggior parte dei rispondenti.

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

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Tra coloro che si recano al lavoro da soli in auto o in moto, **tutti si dichiarano disponibili a cambiare modalità di spostamento** a favore del **car pooling**. La maggior parte lo farebbe soprattutto se potesse trovare compagni di viaggio con lo stesso tragitto e orari (80%), mentre il restante 20% sarebbe motivato dalla disponibilità di un parcheggio gratuito vicino alla sede di lavoro. L'80% sarebbe disposto a prendere i **mezzi di trasporto pubblico** qualora si verificassero alcune condizioni favorevoli: un tempo di percorrenza casa-lavoro-casa non troppo superiore a quello attuale, orari più comodi, fermate più vicine e una maggiore frequenza del servizio (20%). Solo il 40% ritiene che la **bicicletta** possa rappresentare un'alternativa di trasporto a condizione che esistano piste ciclabili adeguate e più sicure (20%) o che il tempo di spostamento non superi di molto quello attuale (20%).

Titolo: Propensione a cambiare modalità di spostamento dei rispondenti che utilizzano l'auto da soli o la moto

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

PROGETTAZIONE

Progettazione delle misure

Nell'ambito di un PSCL, possono essere previste diverse misure 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.



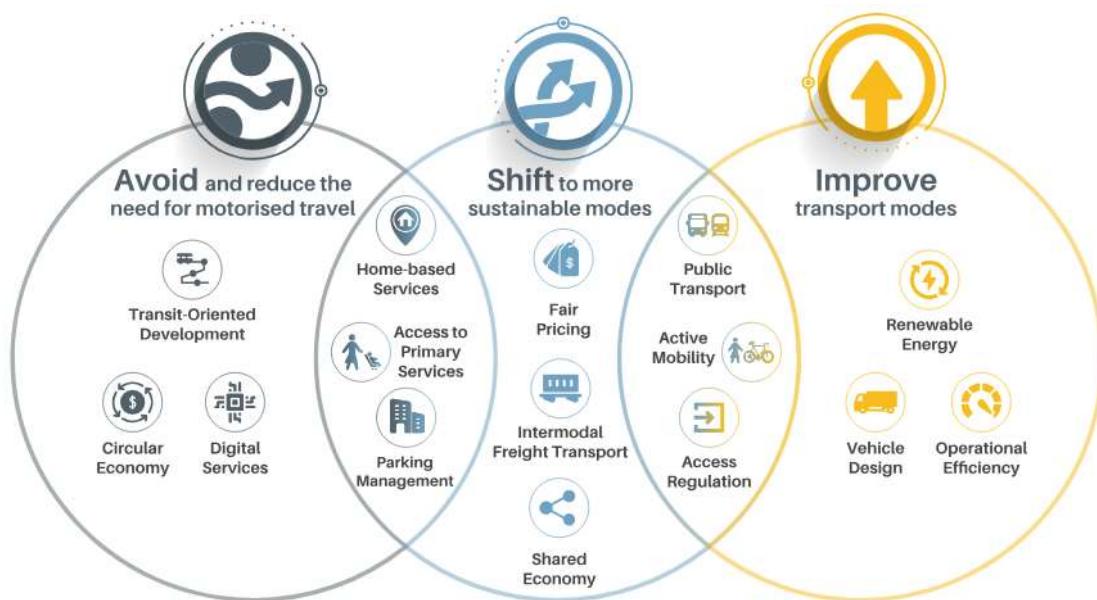
Shift

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

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
- Garanzia del servizio di car sharing, promozione car pooling e mobilità dolce

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 la mobilità dolce*

a. Ricognizione rastrelliere

In prossimità della sede non sono allo stato previste rastrelliere comunali per il parcheggio delle biciclette, non riservate ai dipendenti.

SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE

NO

b. Convenzioni con fornitori di bike, scooter e car sharing

Al momento non sono attive convenzioni per i servizi in sharing

Lo sharing rappresenta un'innovativa forma di noleggio a breve termine. Le auto, gli scooter e le biciclette, infatti, si prenotano e si utilizzano per il solo tempo necessario, poi tornano libere e a disposizione di altri utenti.

2. *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.

3. *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).

b. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione regionale

La Regione Campania con Legge Regionale 3 agosto 2020 n. 36 "Disposizioni urgenti in materia di qualità dell'aria", entrata in vigore il 18 agosto 2020, ha introdotto alcune misure di agevolazione fiscale finalizzate alla rottamazione degli autoveicoli c.d. "inquinanti" ed al contestuale acquisto in sostituzione di autoveicoli elettrici o ibridi. Con delibera n.23 del 19 gennaio 2021, pubblicata su BURC n. 14 dell'8 febbraio 2021, sono state emanate le disposizioni attuative.

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 PSL	...	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.

21

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

⁵ https://intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx#InlviewHashe461da36-7f1c-4759-b31e-3ea6ec1c1cce=Paged%3DTRUE-p_SortBehavior%3D0-p_ID%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:

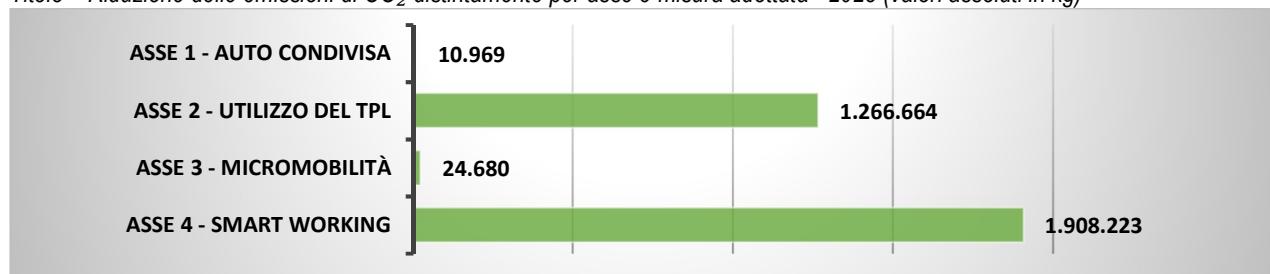
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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**.

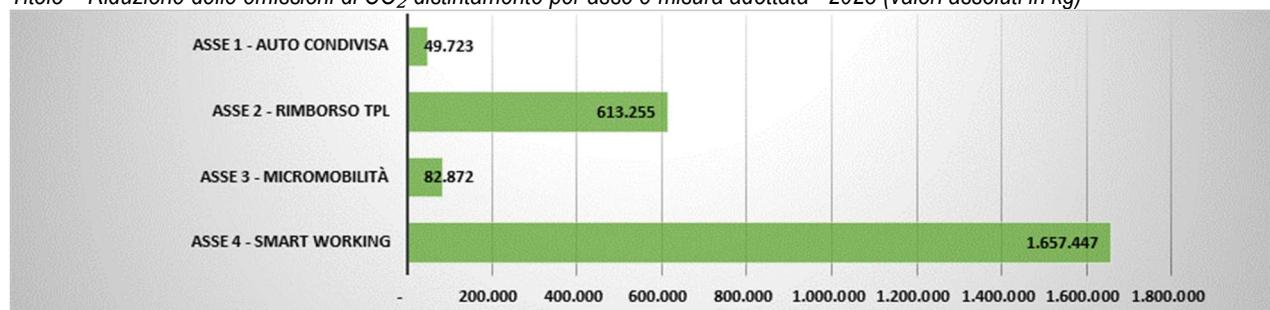
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



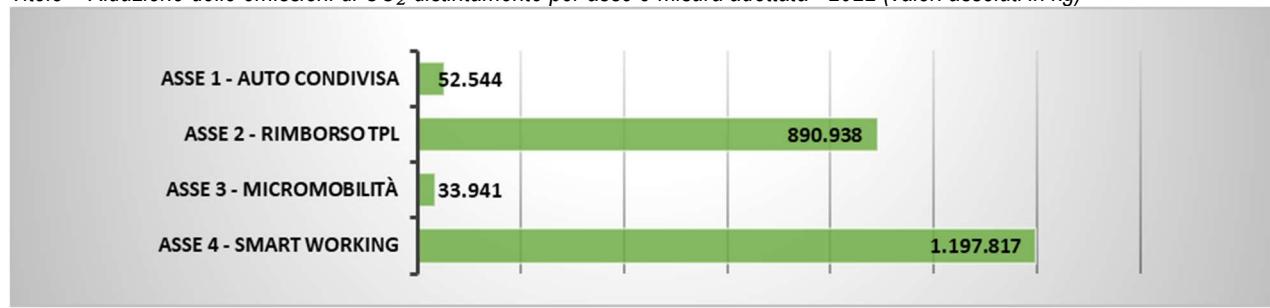
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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		
Op	km/giorno	527,80		
	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		
Op	km/giorno	40.808,87		
	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%
$\Delta k_{auto} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	1.959,41	
N_{ol}	num. $N_{ol}/giorno$	34	
Km_{nol}	km	50,00	
$Km_{sm} = N_{ol} * Km_{nol}$	km/giorno	1.724,83	
Δk_{auto}	km/giorno	1.959,41	
G_s	giorni/anno	250	
Km_{sm}	km/giorno	1.724,83	
$FeCO2$	g/km	187,04	
$\Delta E_{CO2} = \frac{\Delta k_{auto} * FeCO2 * G_s}{1000} - \frac{\Delta k_{sm} * FeCO2 * G_s}{1000}$	kg/anno	10.968,83	Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$FeNOX$	g/km	0,38	
$\Delta E_{NOX} = \frac{\Delta k_{auto} * FeNOX * G_s}{1000} - \frac{\Delta k_{sm} * FeNOX * G_s}{1000}$	kg/anno	22,28	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$FePM10$	g/km	0,03	
$\Delta E_{PM10} = \frac{\Delta k_{auto} * FePM10 * G_s}{1000} - \frac{\Delta k_{sm} * FePM10 * G_s}{1000}$	kg/anno	1,76	Stima della riduzione dell'inquinante PM10

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025



Scan me

GLOSSARIO



Scan me

SITOGRAFIA



Scan me