
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest

Sede della Liguria

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest: Piemonte e Valle D'Aosta, Lombardia e Liguria

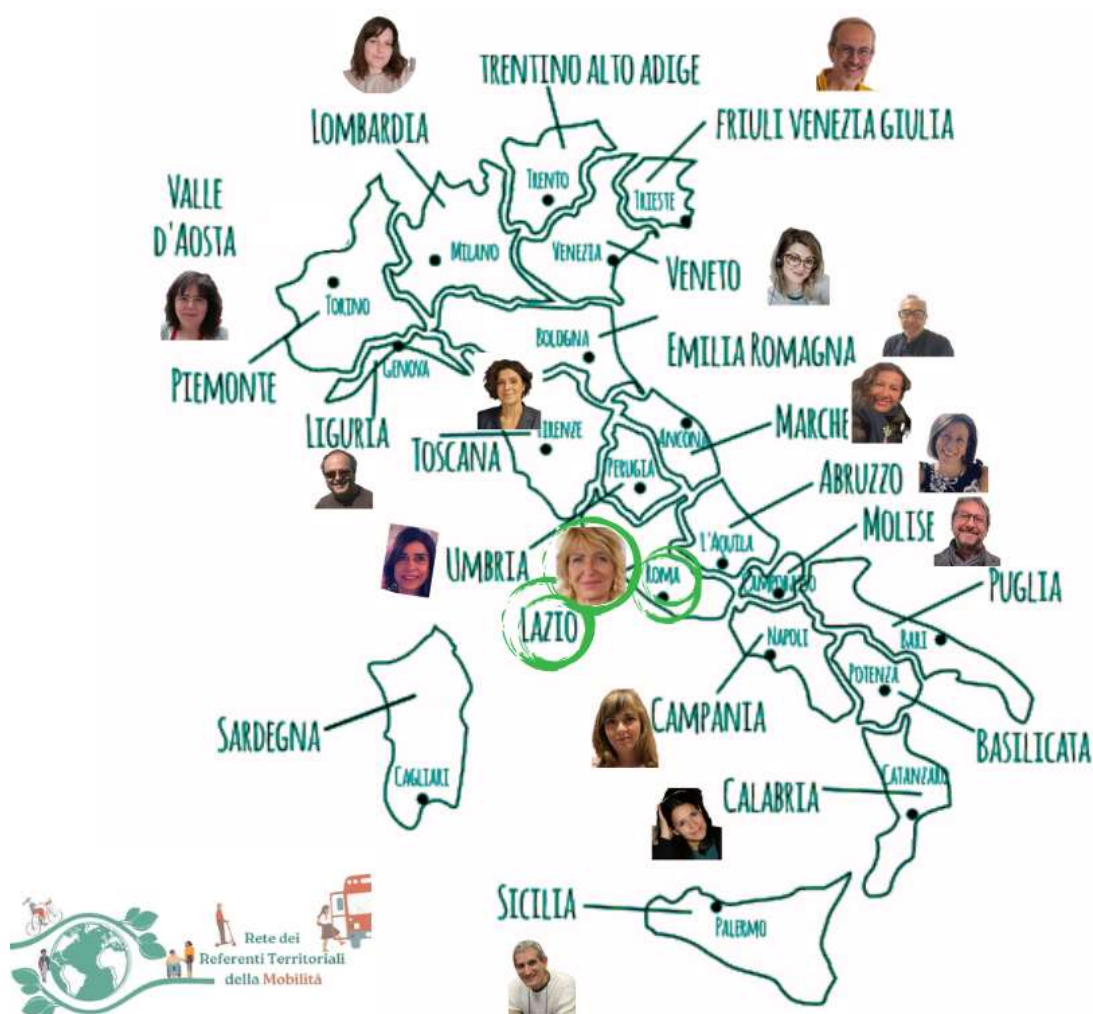
Via San Vincenzo, 4, 16121 Genova

Sede della Liguria

Giuseppe Musolino | musolino@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.

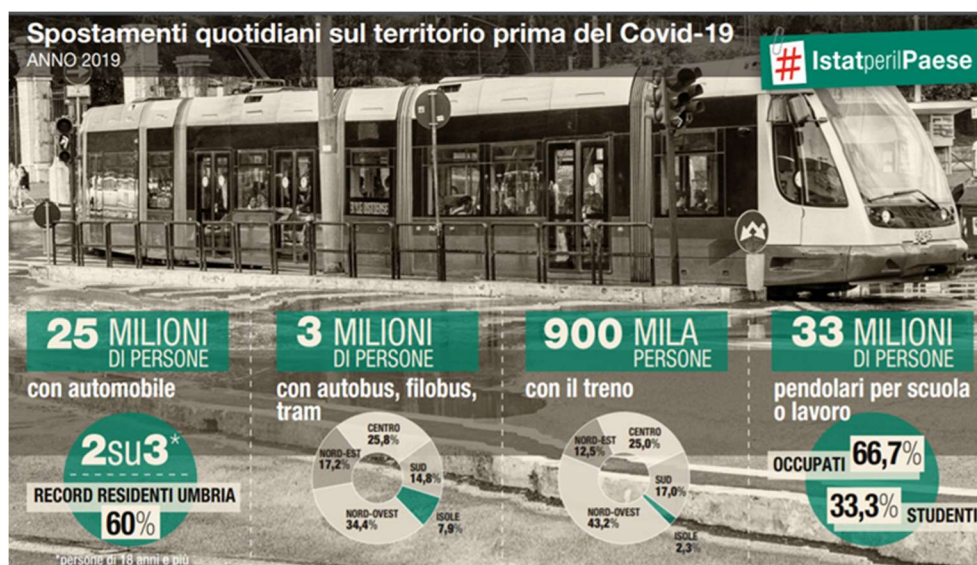
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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

75%.

Nella sede territoriale della Liguria, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025, è passato dal 83% (edizione 2024) al **75%**.

Dall'analisi dei dati raccolti, si osserva che la distribuzione di genere vede una netta prevalenza **maschile** pari al **67%**, sulla quota **femminile**, pari al **33%**.



La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il **56%** dei rispondenti nella fascia d'età compresa tra **56 e 60 anni** e l'**11%** nella fascia **over 60**.

Le quote delle lavoratrici e dei lavoratori che appartengono alla fascia d'età **41-50 anni** risultano tutte pari al **22%**, mentre la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia **51-55** è pari al **11%**.

Tra il personale della sede non vi sono under 40.



Il **78%** dei rispondenti ha il domicilio nella provincia di **Genova**.

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.



Sono stati contattati i posteggi di seguito indicati. Nessuno però ha confermato la possibilità di convenzioni con l'Istat o perché non è previsto oppure per l'esiguo numero di potenziali utenti

Nell'area condominiale della sede si hanno a disposizione di due posti auto riservati all'UT, dove a rotazione possono essere utilizzati dai dipendenti.

Vicino alla Sede pochissimi sono i parcheggi comunali gratuiti:

Via Giacomo Moresco 16121 Genova

a pagamento:

Garage Serra;

autoparking Lambruschini;

autoparking Vittoria;

autoparking Brignole:

Non essendoci comunque richiesta non si attiveranno convenzioni ad hoc.

Per i colleghi che arrivano con i mezzi propri dalle zone non centrali di Genova sono disponibili dei posteggi di interscambio gestiti da AMT.

Park&Ride

Il Codice della Strada (art. 3, comma 1 punto 34 bis), definisce il parcheggio scambiatore come “parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l’intermodalità.” Questa tipologia di parcheggio nasce per diminuire i flussi di traffico nei centri urbani e si basa sul principio che chi arriva dalla periferia o da centri limitrofi possa parcheggiare in opportune aree di interscambio e accedere alla rete di trasporto pubblico in modo semplice e veloce.

Tale tematica è definita “strategica” nel documento finale del Piano Urbano della Mobilità genovese (approvato con DCC1/2010).

La Civica Amministrazione, in collaborazione con le sue aziende, ha individuato alcune aree funzionali allo sviluppo di tale politica secondo un modello gestionale che in sintesi prevede:

- la gratuità della sosta (entro le ore 24:00) per i possessori di abbonamento annuale AMT;
- la possibilità di usufruire di una tariffa agevolata integrata sosta – trasporto pubblico mirata all’interscambio per i non abbonati AMT;
- la possibilità, per tutti gli utenti, di usufruire delle aree per brevi soste assoggettate al pagamento di una tariffa secondo i principi contenuti nella citata DCC 114/2010;

Le aree di sosta dedicate all’interscambio trasporto privato – trasporto pubblico prevedono l’integrazione dei sistemi di gestione e controllo della sosta con il sistema “citypass”, utilizzato per gli abbonamenti annuali (ed in fase sperimentale per quelli mensili) del trasporto pubblico locale gestito da AMT (ad eccezione del parcheggio “Piastra di Genova Est” e Fleming).

Le aree in oggetto prevedono doppia regolamentazione interscambio / rotazione: la sosta è a titolo gratuito per i possessori di abbonamento AMT, mentre sono disponibili diverse opzioni tariffarie per l’interscambio e la rotazione dei non abbonati.

Le aree di sosta sono allestite con un sistema di controllo accessi in grado di “leggere” la tecnologia “citypass” e da casse automatiche per l’emissione sia di titoli di sosta che di viaggio TPL.

NOME VIA	NUMERO DI STALLI	OPERATIVITA'	FASCIA TARIFFARIA	OPZIONI TARIFFARIE
MOLO ARCHETTI	128	Giorni festivi e feriali (00.00 – 24.00)	3	T1 / T2 / T5
PIAZZALE MARASSI	140	Giorni festivi e feriali (00.00 – 24.00)	2	T1 / T2 / T5
PIASTRA DI GENOVA EST	104	Giorni festivi e feriali (00.00 – 24.00)	n.a	T3
DINEGRO	147 lotto 1-30 lotto 2	Giorni festivi e feriali (00.00 – 24.00)	2	T1 / T2 / T5
FLEMING	150	Giorni festivi e feriali (00.00 – 24.00)	n.a	gratuito
RIVAROLO-PISONI	85	Giorni feriali (07.30-18.30)	3	T1/T2/T4

Per i titolari di tutti gli abbonamenti AMT, compresi quelli a tariffa agevolata:

- T1. Sosta gratuita consentita dall'ora di ingresso alle ore 24:00 del giorno stesso

Per la permanenza nell'area oltre le ore 24:00 vengono applicate le tariffe T5. Per tutti gli altri utenti:

- T2. Titolo integrato sosta – trasporto pubblico alla tariffa di € 6,00 comprendente:

– Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility

I servizi di car sharing richiedono il possesso della patente e prevedono l'uso di internet e di app per localizzare e prenotare le auto 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 a Genova sono: Elettra Car Sharing.

Le stazioni di bike sharing a Genova

- Darsena (alt.Museo del Mare)
- Piazza Caricamento
- Piazza di Negro
- Piazza Principe
- Piazzetta Raggi (inter.via Canevari)
- Piazza Verdi (fronte stazione)
- Piazza Vittorio Veneto
- Via della Marina
- Via di Francia (Matitone)
- Via Diaz

- Via Monnet (scuola Firpo fronte stadio)
- Piazza de Ferrari (temporaneamente non funzionante)
- Fiumara
- Piazza Rossetti
- San Benigno
- Via Buozi

Tariffe

Annuale € 40,00 comprensivo di ricarica di € 5,00 e copertura assicurativa RCT del valore di € 5,00

Settimanale € 12,00 comprensivo di ricarica di € 1,00 e copertura RCT

3 giorni € 10,00 forfait omnicomprendivo

L'Agenda 2030 indirizza gli Stati membri verso la transizione ambientale e uno dei capisaldi del cambiamento è la mobilità sostenibile: infrastrutture e servizi di mobilità sicuri, efficaci, efficienti, ma anche e soprattutto rispettosi dell'ambiente. Su questa linea, la Città Metropolitana con la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha definito le strategie per uno sviluppo sostenibile della mobilità, puntando in particolare alla riqualificazione e al potenziamento del trasporto pubblico, al rafforzamento dell'intermodalità, alla diffusione della mobilità ciclabile. Più recentemente, la necessità di gestire la mobilità urbana in una situazione pandemica ha reso necessario contrastare la tendenza a sostituire il trasporto collettivo con quello individuale motorizzato, nella maggior parte dei casi inquinante.

Per questo motivo il Governo nazionale (Decreto Rilancio 34/2020 e Decreto Semplificazioni 76/2020 ora Legge 20/2020) ha deciso di puntare, tra gli altri aspetti, sulla mobilità ciclistica sostenendo interventi di rapida realizzazione e promuovendo azioni volte ad incentivarne l'uso e ad aumentarne la sicurezza. Data l'emergenza, è stato necessario modificare le norme, semplificare le regole, adattare le strade ai nuovi usi ed educare gli utenti a nuovi comportamenti.

Genova ha avuto così la possibilità di anticipare azioni già previste nel PUMS realizzando un'estesa rete di "corsie di emergenza", permettendo così ai ciclisti di muoversi con maggiore sicurezza e visibilità, offrendo un'alternativa all'utilizzo dei mezzi privati, soprattutto per gli spostamenti di breve distanza e come modalità complementare al trasporto pubblico urbano. A seguito della decisione di Giunta n. 6 del 21/05/2020 sono state tracciate le "Bike line", evidenziate di colore rosso, per darne maggiore risalto, che indirizzano bici e monopattini ad occupare lo spazio loro destinato e indicano agli automobilisti la presenza dei mezzi più leggeri con cui condividere la strada nel rispetto reciproco. A partire da queste prime soluzioni, l'Amministrazione ha inoltre composto un piano di sviluppo di una RETE CICLABILE GENOVESE strutturata, che in parte ricalca ed in parte sostituisce i percorsi d'emergenza.

Di seguito una mappa delle piste ciclabili presenti sul territorio e delle Zone 30:



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

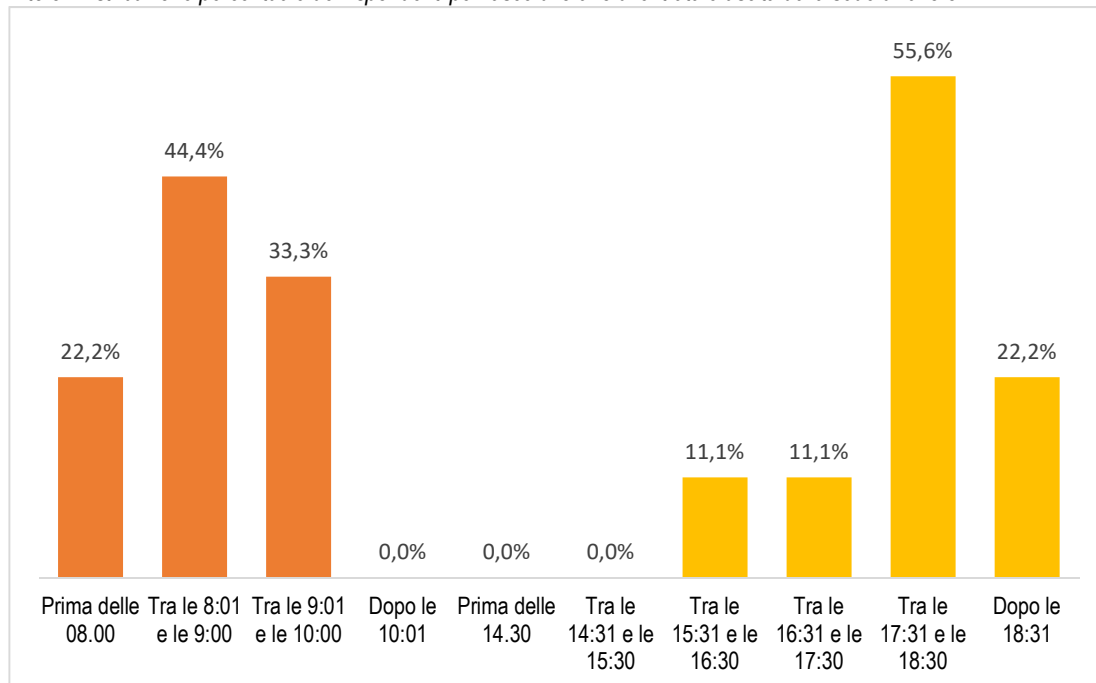
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 – 19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, il **44%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 08:00 e le 09:00

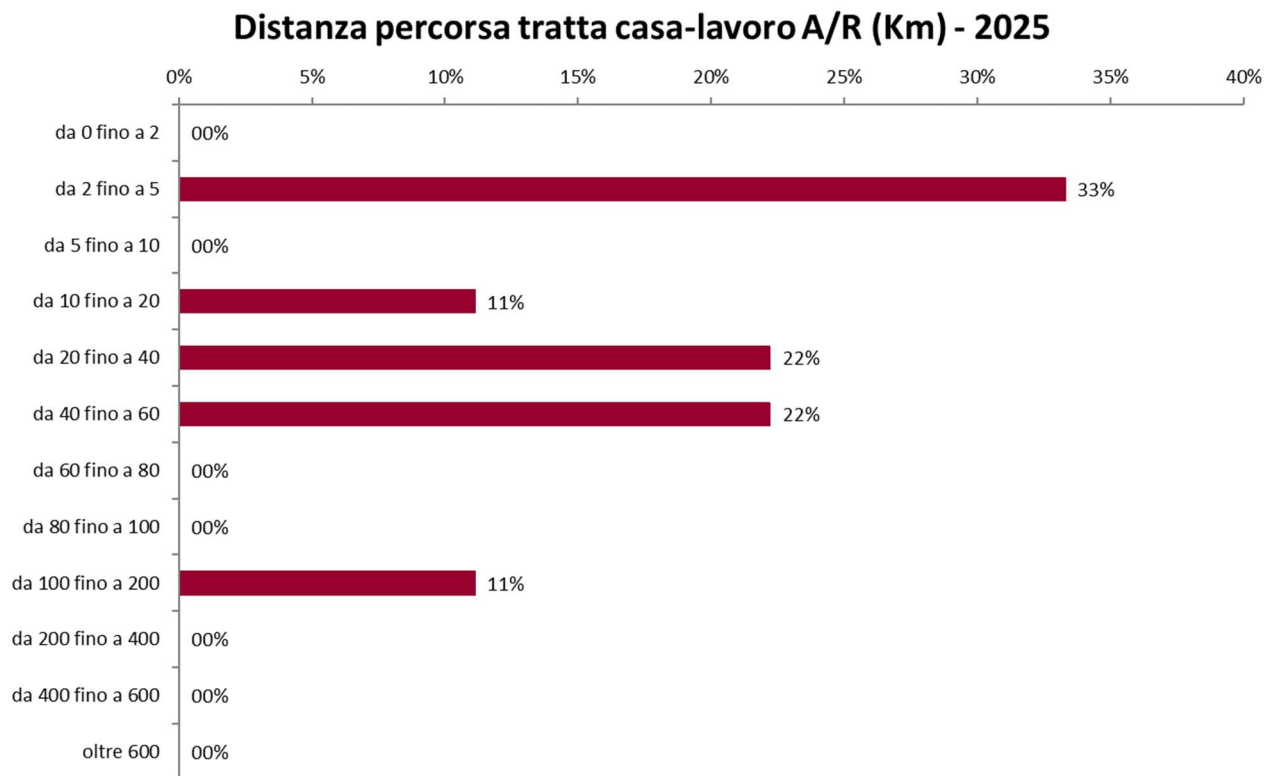
in **USCITA**, il **56%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 17:30 e le 18:30

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 **60 chilometri**. Il **11%** dei rispondenti percorre **oltre 60 chilometri al giorno**.



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **pari a 1 ora e 50 minuti**, con picchi anche superiori alle 2 ore.

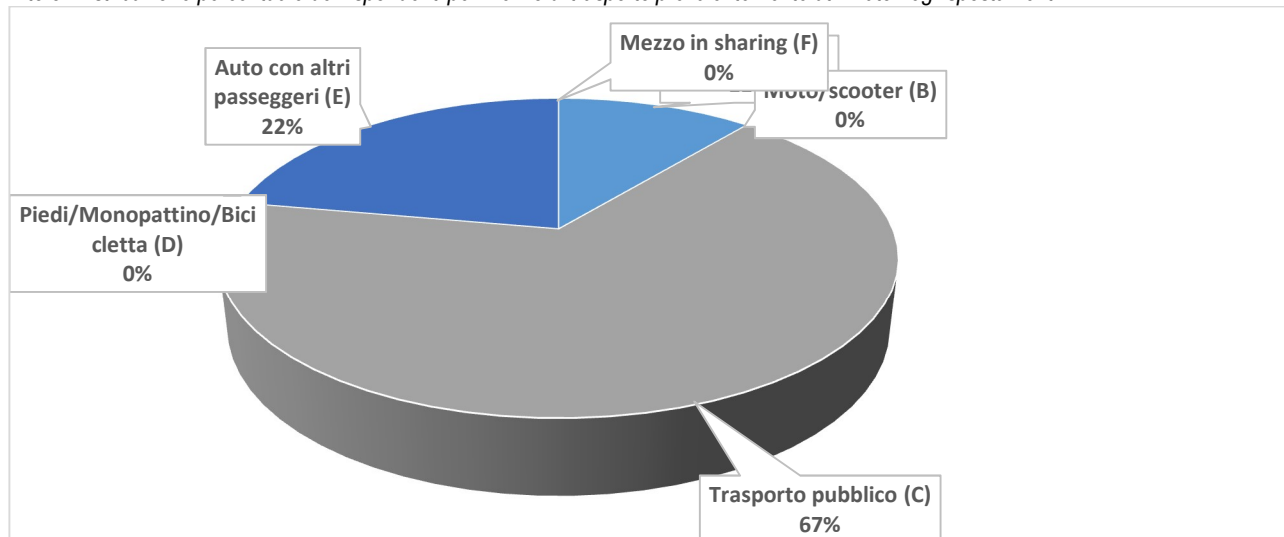
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **67%** dei rispondenti dichiara di utilizzare il **mezzo di trasporto pubblico** come mezzo di trasporto abituale negli spostamenti casa-lavoro-casa.

Il **22%** ricorre all'auto con altri passeggeri; il **11%** ricorre all'uso di mezzo privato.

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



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono sia le esigenze di conciliazione familiare **29%**. La **sensibilità ambientale** non è misurata e così risulta pari al **0%** dei rispondenti.

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.



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.



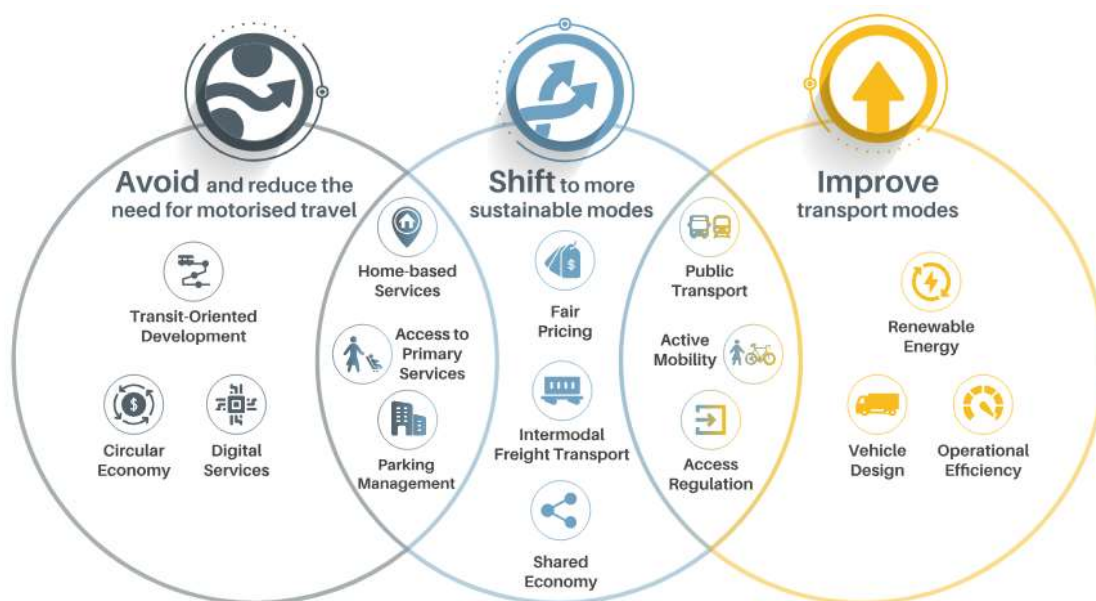
Shift

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
- 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

La sede territoriale Istat della Lombardia si trova all'interno del palazzo di Unioncamere Lombardia e gode di n. 2 rastrelliere riservate ai dipendenti Istat e concesse dalla proprietà.

SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE

NO

b. Convenzioni con fornitori di bike, scooter e car 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. Alcuni dei servizi sono su descritti.

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 viene monitorata la possibilità di avere incentivi al trasporto pubblico.

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 Liguria con la delibera di Giunta regionale n. 232 del 3 maggio 2023, ha approvato lo stanziamento di € 11 milioni e 848 mila per il bando "Rinnova Autovetture 2023", al fine di incentivare la sostituzione di veicoli inquinanti con autovetture a zero o bassissime emissioni, per il miglioramento della qualità dell'aria ed in attuazione del Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) e degli accordi di bacino padano. Con contributo ridotto, è possibile acquistare senza radiazione esclusivamente un'autovettura elettrica pura o alimentata a idrogeno.

bando "Eco Bonus Auto" (chiuso) per l'acquisto di veicoli a basse emissioni.

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 ostacolano 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:

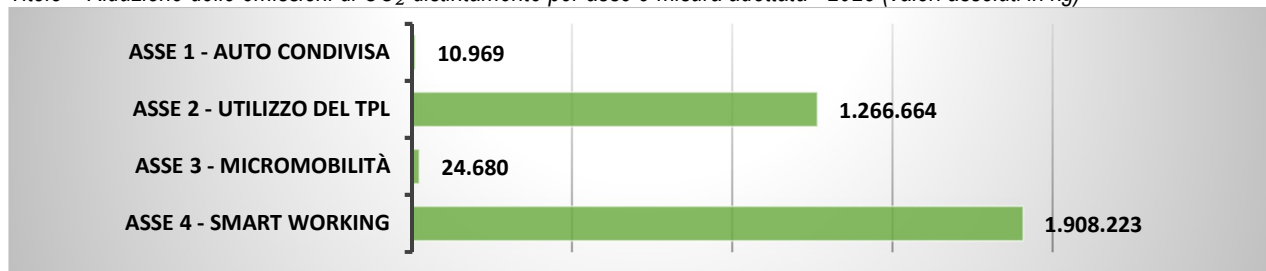
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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.

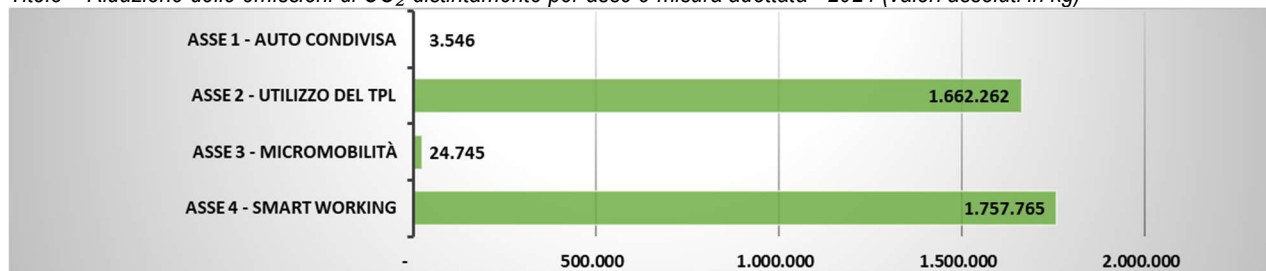
La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- 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*.

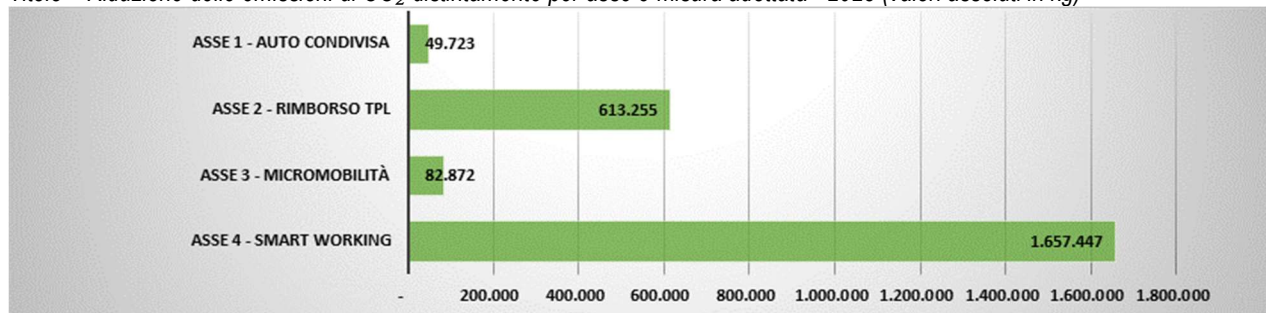
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



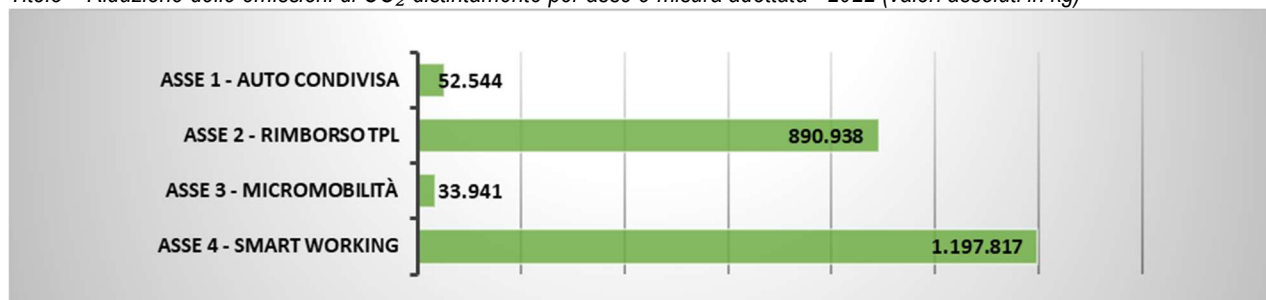
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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		
$\Delta EmiCO_2 = (\Delta kmauto * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		1.266.663,95		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		2.573,42		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta EmiPM_{10} = (\Delta kmauto * FePM_{10} * Op) / 1000$	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	giorni/anno		250		
$\Delta EmiCO_2 = (\Delta kmauto * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		24.679,86		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		50,14		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta EmiPM_{10} = (\Delta kmauto * FePM_{10} * Op) / 1000$	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	giorni/anno		250		
$\Delta EmiCO_2 = (\Delta kmauto * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		1.908.222,96		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		3.876,84		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta EmiPM_{10} = (\Delta kmauto * FePM_{10} * Op) / 1000$	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%
$\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$		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

Δkm_{auto}	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

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

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

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

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 PM10

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025



Scan me

GLOSSARIO



Scan me

SITOGRAFIA



Scan me