

---

# PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest  
Sede del Piemonte e della Valle d'Aosta  
2025

---

*Referente territoriale per la Mobilità*

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

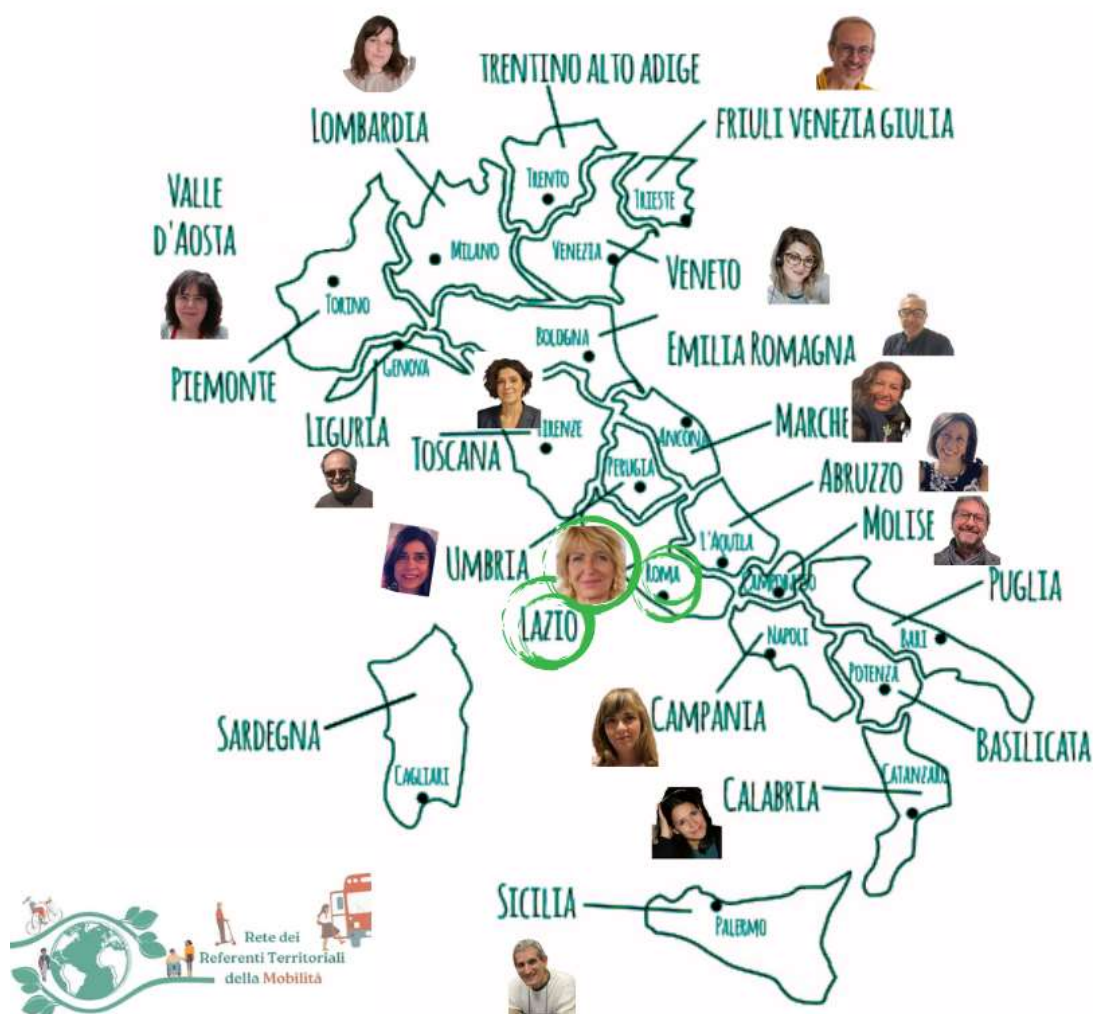
Via Alessandro Volta, 3 10121 Torino

Sede del Piemonte e della Valle d'Aosta

Rosa Anna Sedda | [sedda@Istat.it](mailto:sedda@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

*La sede territoriale*

*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*

### 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*<sup>1</sup>, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dal Comitato Permanente dei Referenti Territoriali per la Mobilità<sup>2</sup> (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 CO<sub>2</sub> 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.

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

<sup>2</sup> Deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 e modificato con Deliberazione del 204 DGEN del 27 febbraio 2024.

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

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

- nominare un *Mobility Manager*, responsabile della pianificazione e promozione della mobilità sostenibile;
- adottare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), con lo scopo di ridurre l'uso del trasporto privato.

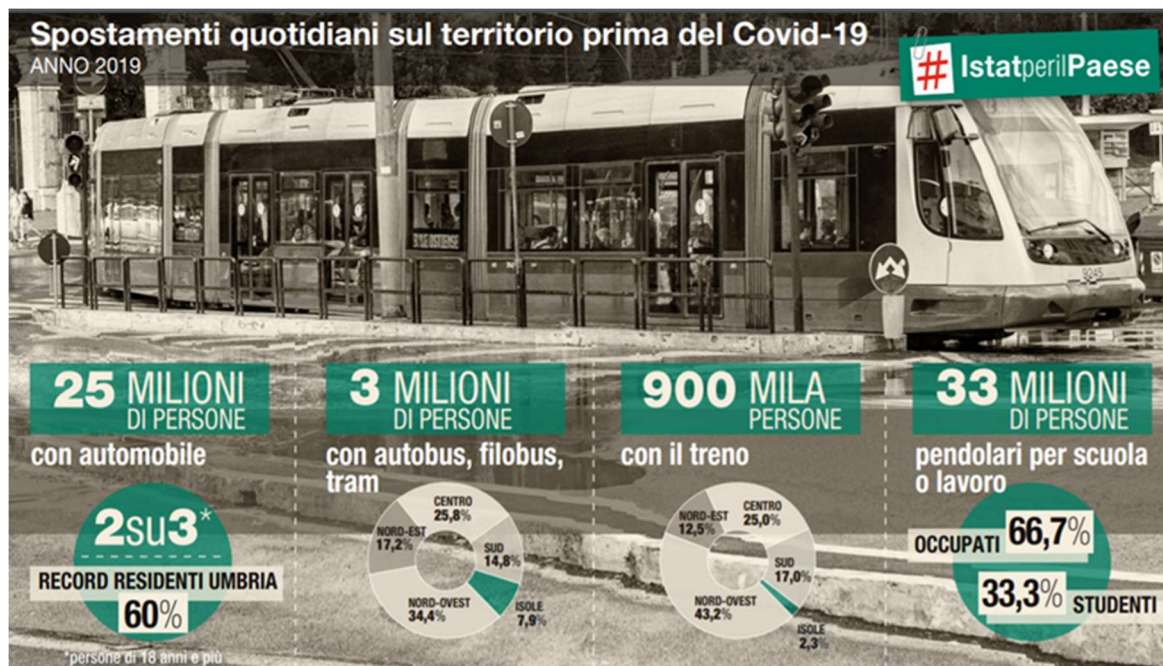
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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

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

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

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

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



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

I dati evidenziano una netta distinzione tra le motivazioni di spostamento:

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

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

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

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



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

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

## **Modello di funzionamento**

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

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

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

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

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

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

## **ANALISI 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.

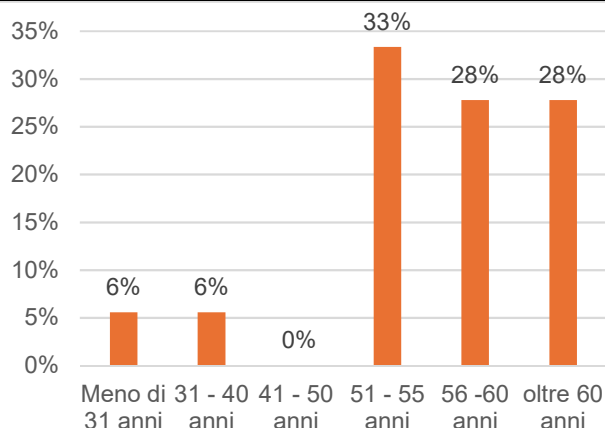




## La Sede Territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta

L'Ufficio Territoriale dell'Istat per il Piemonte e la Valle d'Aosta ha sede a Torino, in via Alessandro Volta n. 3.

L'Ufficio Territoriale di Torino è composto da 18 dipendenti, il **67%** sono **donne** e il **33%** **uomini**.



La distribuzione per fasce d'età dei dipendenti della sede di Torino si caratterizza per una netta prevalenza delle fasce più mature.

Nello specifico, la forza lavoro **al di sotto dei 40 anni** è composta dal **6%** del personale nella fascia **"Meno di 31 anni"** e di un ulteriore **6%** nella fascia **"31-40 anni"**, per un totale complessivo del **12%**. È di particolare rilievo notare che la fascia **"41-50 anni"** risulta **completamente assente (0%)**.

La struttura del personale si concentra in modo significativo nelle età più avanzate. La fascia **"51-55 anni"** costituisce la quota più ampia, raccogliendo il **33%** dei dipendenti. Seguono, con percentuali del **28%** ciascuno, sia il gruppo **"56-60 anni"** che quello **"oltre 60 anni"**. Ne consegue che circa il **90%** dei dipendenti ha **più di 50 anni**.

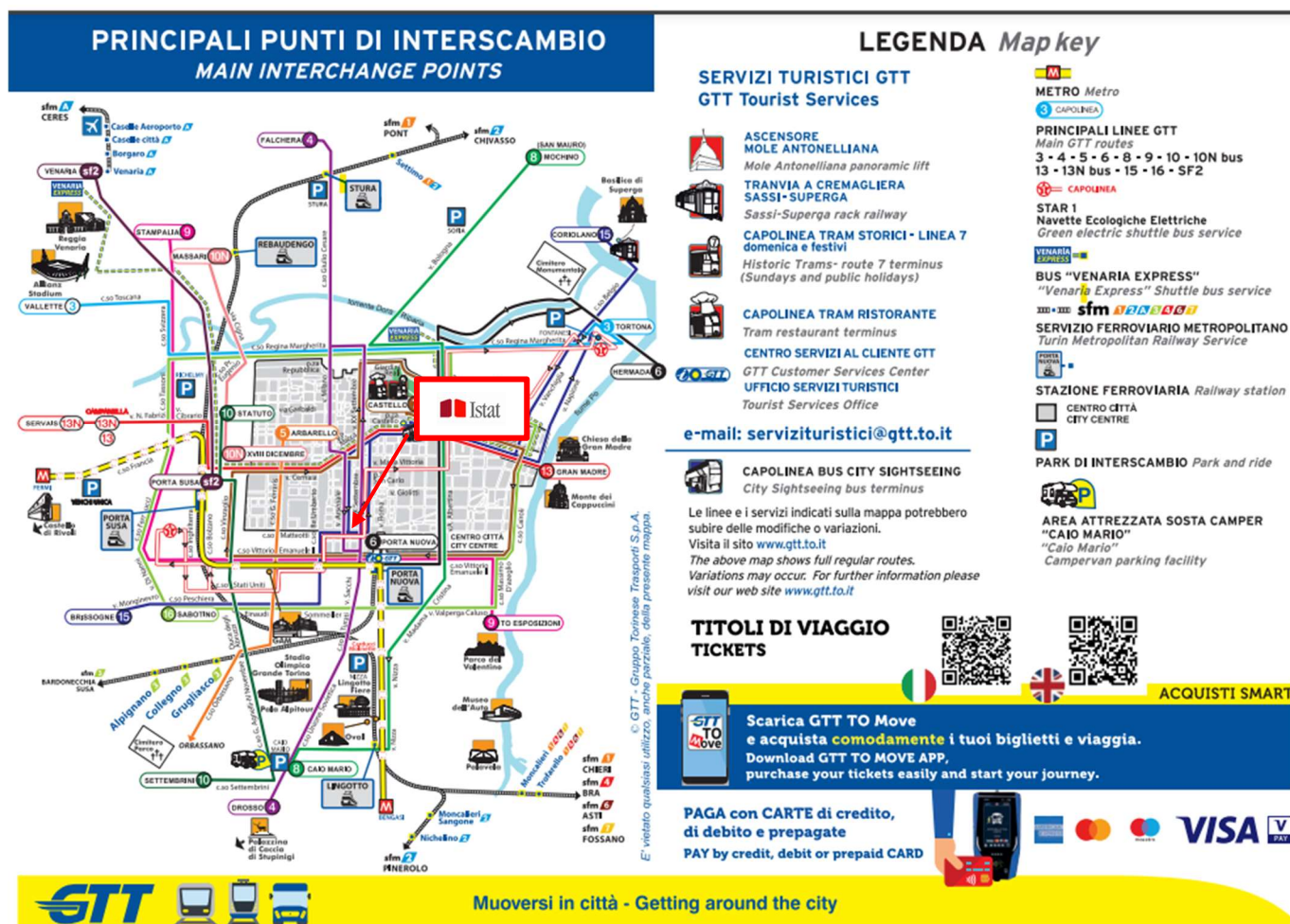
## Analisi dell'offerta

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 sede Istat del Piemonte e della Valle d'Aosta è collocata in una zona strategica di Torino, a pochi passi dalla stazione ferroviaria di Porta Nuova. Grazie a questa posizione, l'ufficio è servito da una rete di trasporto pubblico che collega il centro città con le periferie e con le principali stazioni ferroviarie, come Porta Susa, facilitando gli spostamenti anche da fuori città.







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

Ad oggi la rete ciclabile di Torino offre **290 km** di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità e nei parchi urbani.

Per agevolare gli spostamenti sicuri è possibile consultare [la mappa dei percorsi ciclabili](#) o il [calcola percorso](#) online [BUNET](#)

La Città di Torino ha adottato il suo Piano della Mobilità Ciclabile ([Biciplan](#)), approvato a fine 2013. come strumento per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Tale piano costituisce il riferimento programmatico per l'espansione e la riorganizzazione della rete ciclabile urbana ed è parte integrante del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

L'obiettivo esplicitato nel piano è di sviluppare una rete primaria di direttrici ciclabili che garantisca la connessione tra i quartieri e il centro cittadino, e favorisca l'intermodalità con i nodi di trasporto pubblico (es. sistemi Bike-to-Rail).



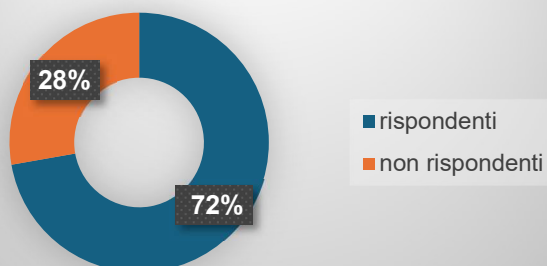
## Mappa delle piste ciclabili di TORINO



I servizi in *sharing* prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu. Sono al momento presenti, sul territorio cittadino diversi operatori per la mobilità in sharing (auto, scooter, biciclette e dispositivi per la micro-mobilità elettrica). La Città di Torino mette a disposizione sul proprio sito ufficiale una sezione dedicata all'elenco dei servizi di *Sharing Mobility* attivi in città. (<https://www.comune.torino.it/schede-informative/sharing-mobility>). Tale risorsa ufficiale fornisce un quadro degli operatori e delle modalità di sharing autorizzate.

## Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa

Tasso di risposta al questionario sulla mobilità



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

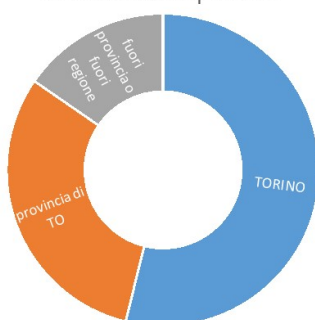


### Il tasso di compilazione

dell'indagine sulla Mobilità 2025 per la sede territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta si è attestato al **72%**.

L'analisi dei dati evidenzia che la percentuale delle dipendenti **femmine** che hanno risposto, sul totale dei rispondenti della Sede, ammonta al **62%**, mentre la quota dei **maschi** si attesta al **38%**.



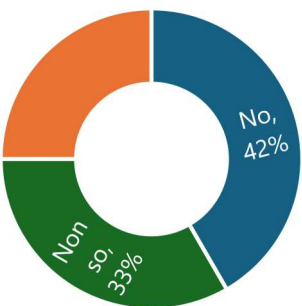
Domicilio dei rispondenti



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

I dati relativi al domicilio dei colleghi che hanno risposto all'indagine mostrano che la maggioranza vive nel comune sede dell'Ufficio territoriale.

In dettaglio, il **54%** dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di **Torino**. Il **31%** dei colleghi proviene invece da **altri comuni della città metropolitana**. Infine, il restante **15%** risiede in località situate **al di fuori della Città Metropolitana o in zone più distanti**.

<p><b>Ripartizione delle giornate lavorative</b></p>  <p>giornate in lavoro agile 48%</p> <p>giornate in sede 52%</p> <p>Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025</p>	<p>Sulla base delle risposte raccolte, le <b>presenze annue</b> dei dipendenti si distribuiscono quasi equamente tra le due modalità.</p> <p>Si stima che il <b>lavoro in presenza (presso la Sede)</b> rappresenti circa il <b>52%</b> delle giornate lavorative annue, equivalenti a circa <b>2.050 giornate</b>. Questo implica la generazione di spostamenti casa-lavoro-casa.</p> <p>Il lavoro svolto <b>da remoto</b> (comprendente lavoro agile e part-time) costituisce la restante quota, pari a circa il <b>48%</b> delle giornate lavorative annue, per un totale stimato di <b>1.910 giornate</b>.</p>
  <p>Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025</p>	<p>L'analisi dell'interesse verso il <b>coworking</b> – inteso come l'utilizzo, nei giorni di lavoro in presenza, di spazi condivisi presso altre sedi della Pubblica Amministrazione vicine al domicilio, in cambio della rinuncia alla propria postazione riservata – ha rivelato un <b>quadro frammentato</b> tra i partecipanti all'indagine.</p> <p>Il <b>25%</b> dei rispondenti si è dichiarato <b>interessato</b>. Di contro, la maggioranza relativa, pari al <b>42%</b>, si è dichiarata <b>non interessata</b> a tale modello lavorativo. La distribuzione dei dati è completata da una significativa <b>incertezza</b>, in quanto il <b>33%</b> ha indicato l'opzione "Non so".</p>

Il lavoro in presenza presso le sedi Istat è disciplinato da un regime di flessibilità in ingresso e in uscita, come stabilito dal regolamento interno sull'orario di lavoro e prevede la seguente articolazione:

Lun – Ven: 7:45 – 19:00  
Sab – Dom: CHIUSO

La determinazione dell'orario di lavoro varia in base al livello professionale del personale:

- Personale di Livello I-III: Tali figure godono di autonomia nella determinazione del proprio tempo di lavoro, in relazione alle attività svolte.
- Personale di Livello IV-IX: L'orario di entrata e uscita dalle sedi è disciplinato nel dettaglio che segue (in ottemperanza all'Ordine di Servizio n. 74 del 3 maggio 2022).
- 07:45 – 11:00 Flessibilità in entrata

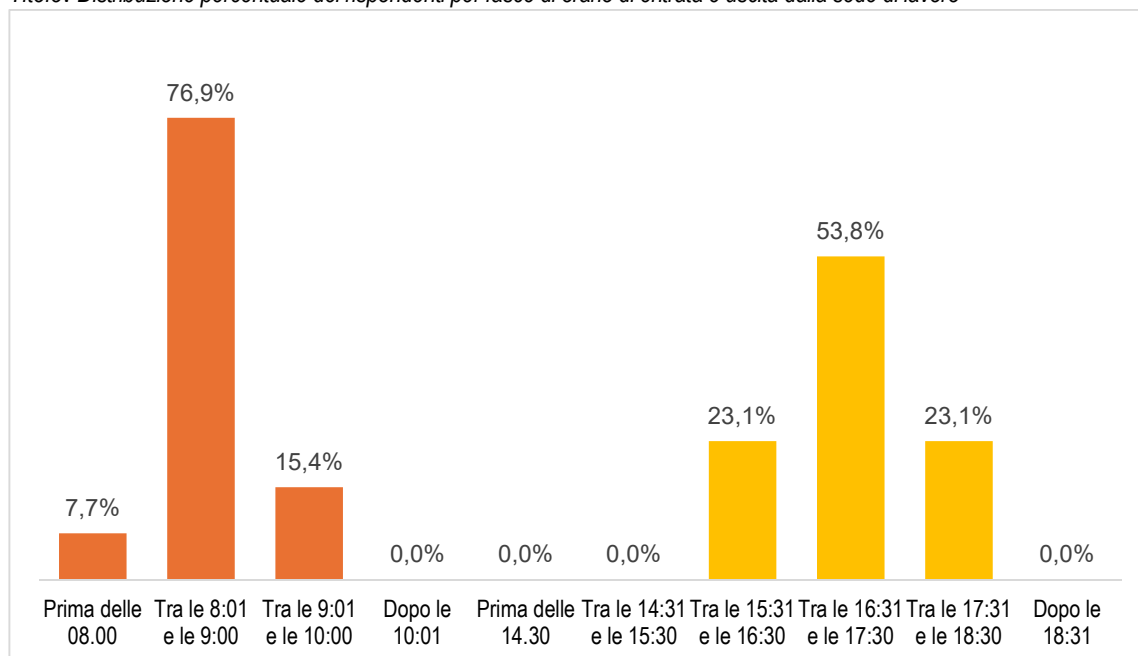


- 11:00 – 12:30 Fascia obbligatoria di presenza
- 12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti
- 15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00- 19.00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in <b>ENTRATA</b> , il <b>76,9%</b> dei colleghi rispondenti dichiara di timbrare nella fascia oraria compresa tra le ore <b>8:01</b> e le <b>9:00</b>	in <b>USCITA</b> , il <b>53,8%</b> delle timbrature dei colleghi rispondenti si concentra nella fascia oraria tra le <b>16:31</b> e le <b>17:30</b>
--	---

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

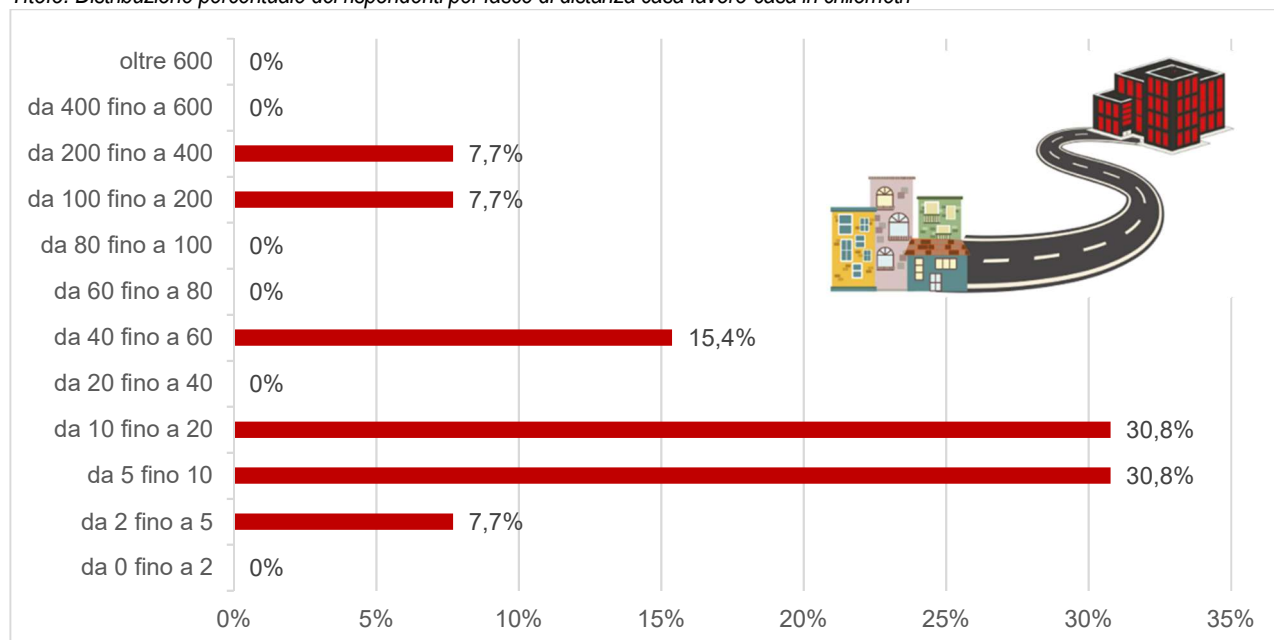


Fonte:

Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **49,5 chilometri**. Oltre il **15%** dei rispondenti percorre giornalmente più di **100 chilometri**.

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

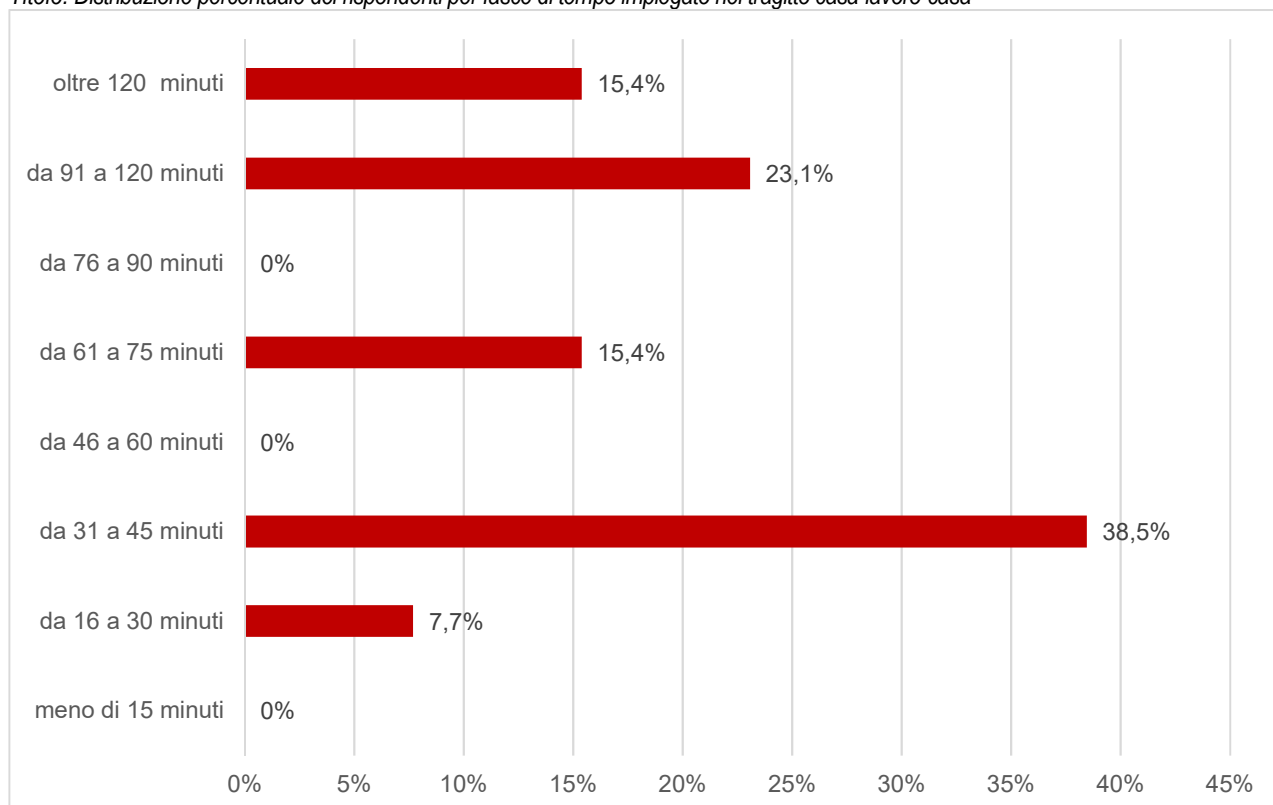


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Analizzando i **tempi di percorrenza** dichiarati dai colleghi per gli spostamenti casa-lavoro-casa, emerge che la fascia con la percentuale più elevata è quella tra 31 e 45 minuti (38,5%). Tuttavia, oltre la metà dei rispondenti (53,9%) impiega più di un'ora complessiva, con il 23,1% tra 91 e 120 minuti e il 15,4% oltre le due ore. Solo il 7,7% dichiara tempi inferiori a 30 minuti.

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **pari a 1 ora e 15 minuti**, con picchi anche superiori alle 2 ore.

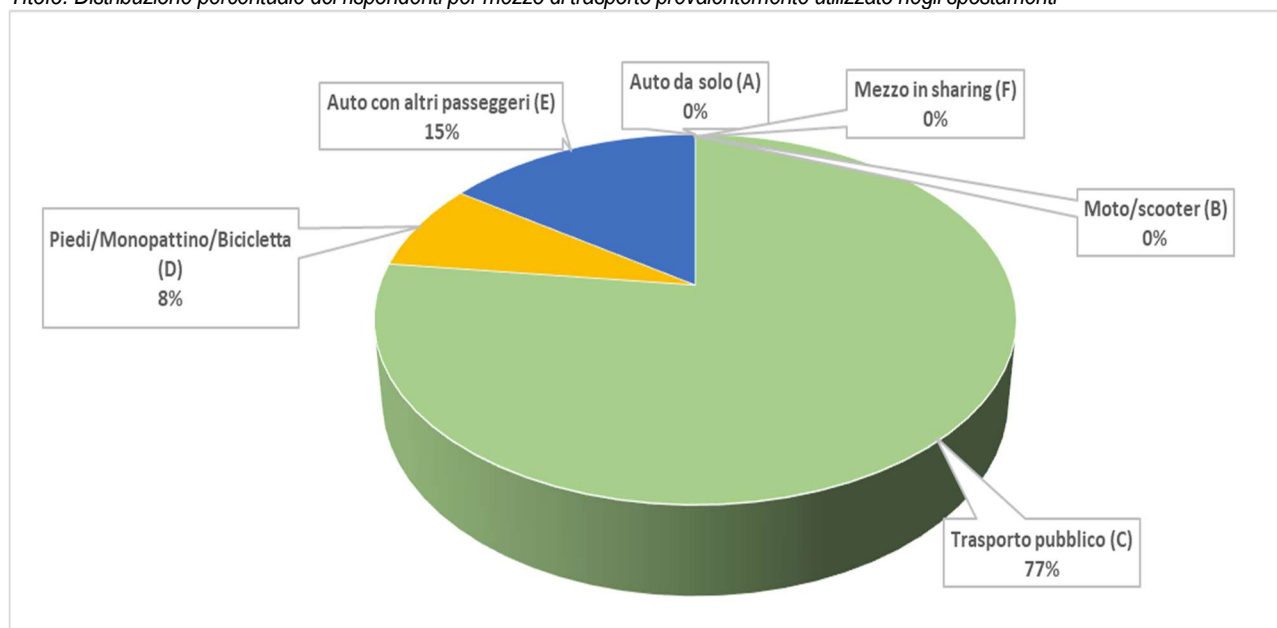
*Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa*



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Quasi il **77%** dei rispondenti dichiara di utilizzare il **mezzo di trasporto pubblico** come mezzo abituale e prevalente negli spostamenti casa-lavoro-casa anche combinato con altri mezzi. La **mobilità dolce** (piedi, bici, monopattino) rappresenta la scelta di quasi l'**8%**. L'**uso dell'auto privata con altri passeggeri** è l'opzione meno diffusa con poco più del **15%** che vi ricorre.

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



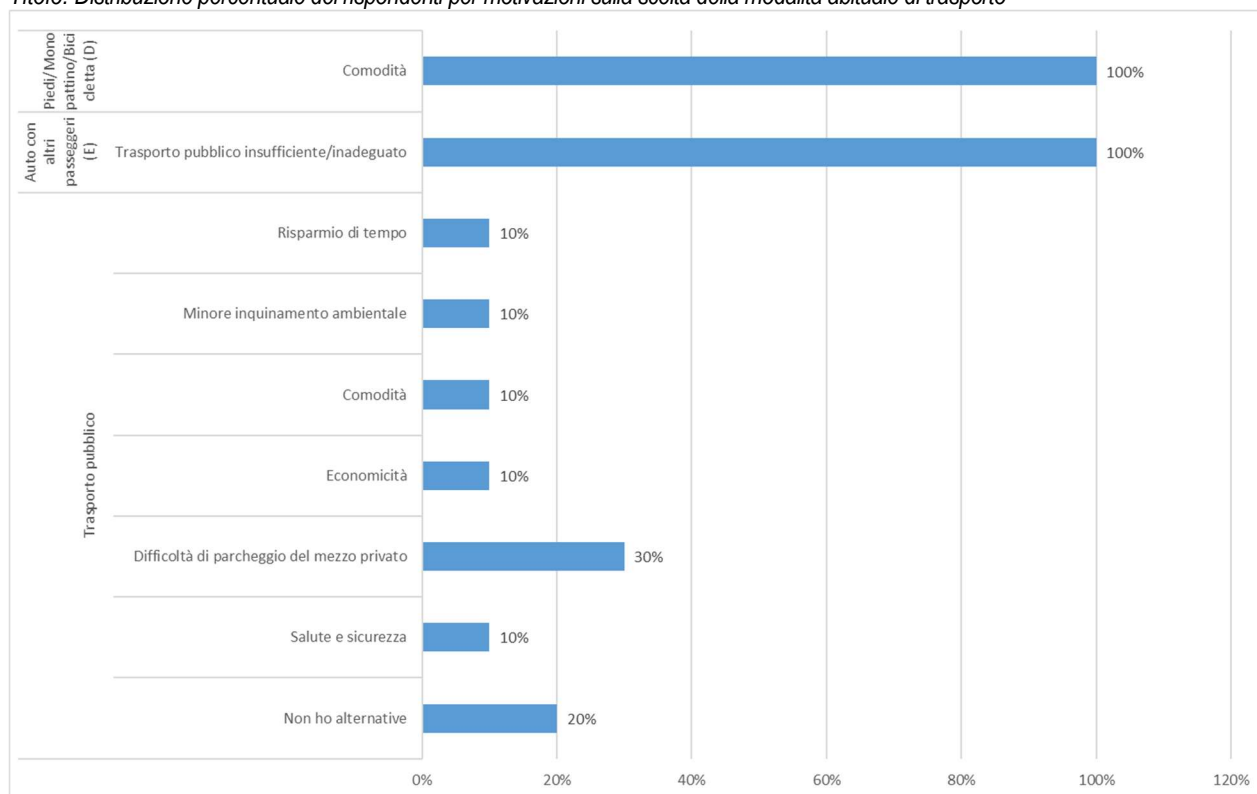
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **23%** dei rispondenti dichiara di utilizzare mezzi di trasporto differenti a seconda delle condizioni meteo/stagioni.

L'analisi delle **motivazioni** sulla scelta del mezzo di trasporto da parte dei colleghi rispondenti evidenzia che: chi sceglie il **trasporto pubblico** è influenzato principalmente dalla **Difficoltà di parcheggio del mezzo privato (30% di chi utilizza il TPL)**. Un ulteriore **20%** dichiara inoltre di **non avere alternative disponibili**. Fattori come **Salute e sicurezza**, **Economicità**, **Comodità**, **Minore inquinamento ambientale** e **Risparmio di tempo** registrano un'incidenza uniforme del **10%** ciascuno.

La totalità (**100%**) dei colleghi che utilizzano l'**Auto con altri passeggeri (E)** indica come ragione principale **l'insufficienza del trasporto pubblico**. Analogamente, il **100%** dei colleghi di **Mobilità Dolce (Piedi/Monopattino/Bicicletta)** è spinto dalla **Comodità**.

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



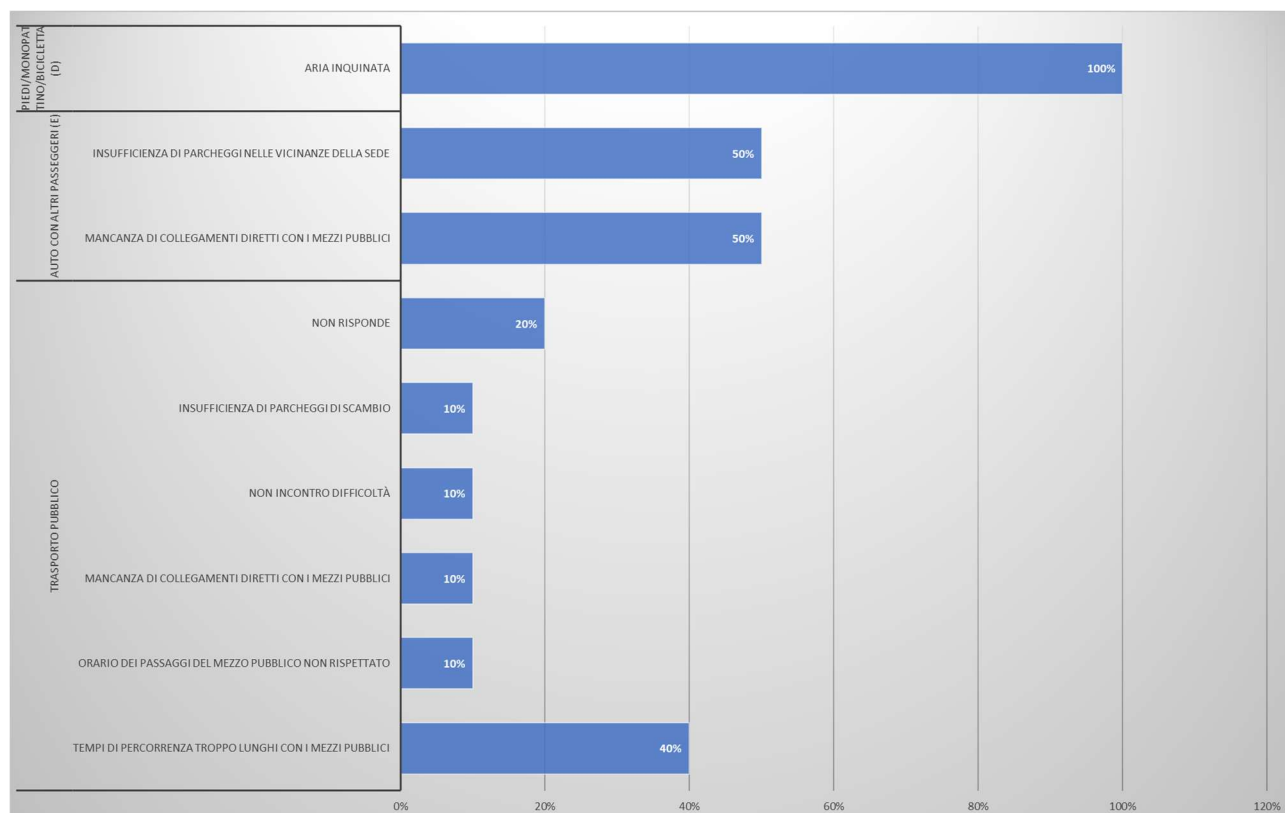
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

L'analisi delle **difficoltà** incontrate nell'utilizzo della modalità abituale di trasporto dai colleghi rispondenti evidenzia che tra coloro che **utilizzano il TPL**, la criticità più sentita è quella legata ai **Tempi di percorrenza troppo lunghi**, che influenza il **40%** dei rispondenti. Le difficoltà come l'**Orario dei passaggi del mezzo non rispettato**, la **Mancanza** di collegamenti diretti con i mezzi pubblici, l'**Insufficienza** dei parcheggi di scambio, incidono tutte in egual misura, registrando ciascuna il **10%** dei colleghi che usano questo mezzo. Il **20%** non risponde e il **10%** dichiara di non avere difficoltà.

I colleghi che optano per **l'Auto con altri passeggeri** indicano due problematiche principali che si equivalgono perfettamente: il **50%** lamenta la **Mancanza** di collegamenti diretti con i mezzi pubblici, mentre l'altro **50%** riporta **Insufficienza di parcheggi** nelle vicinanze della sede

Infine, per coloro che scelgono la **Mobilità dolce**, l'unica difficoltà riscontrata, e sentita dal **100%** dei rispondenti, è l'impatto dell'**Aria inquinata** durante gli spostamenti.

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



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

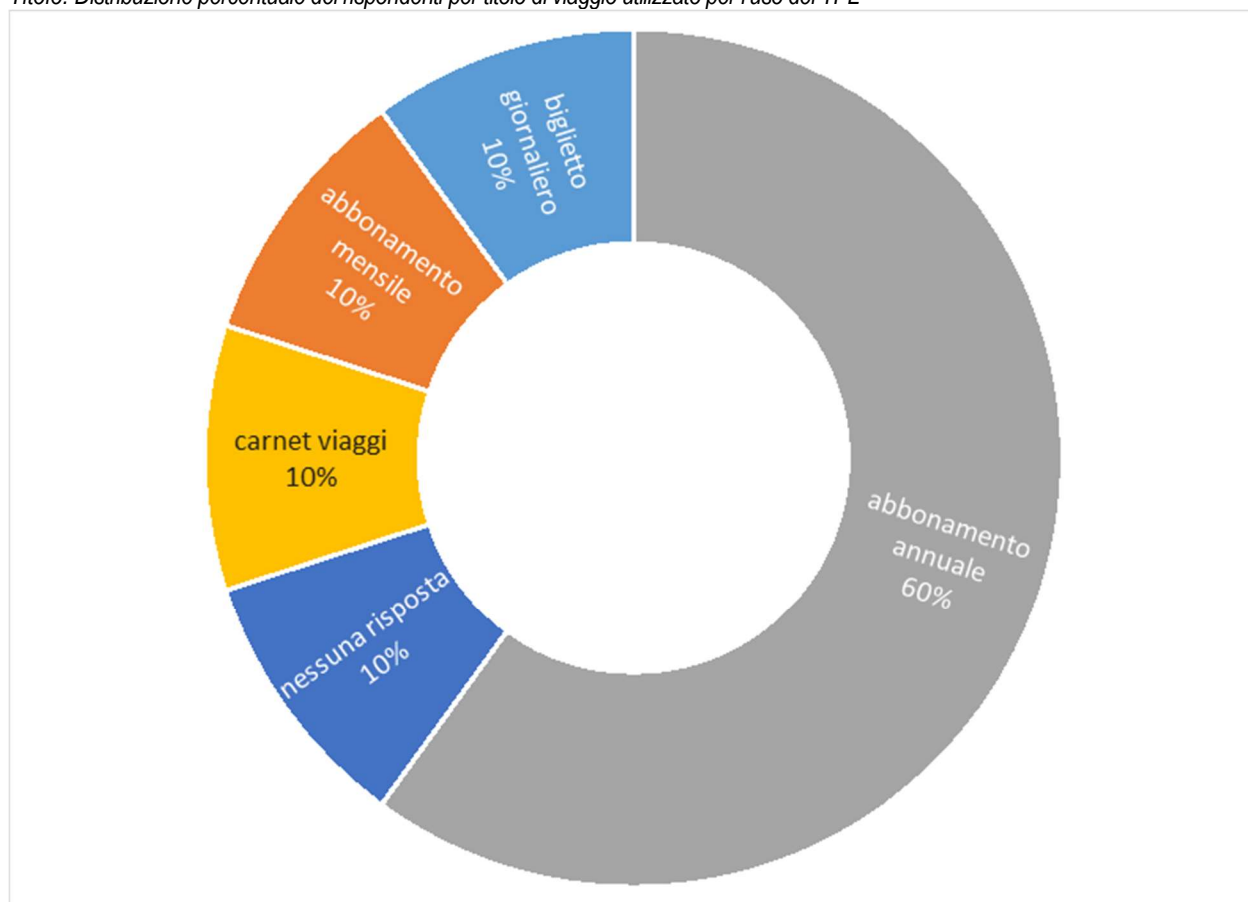
I **titoli di viaggio** utilizzati dai colleghi che si recano in sede utilizzando il trasporto pubblico (TPL) mostra una netta concentrazione sulle soluzioni a lungo termine.

L'**abbonamento annuale** rappresenta la scelta predominante, essendo utilizzato dal **60%** dei colleghi.

Le quote rimanenti si distribuiscono uniformemente tra le altre tipologie, con il **biglietto giornaliero**, l'**abbonamento mensile** e il **carnet viaggi** che registrano ciascuno un utilizzo pari al **10%** dei rispondenti. È da notare che l'**abbonamento settimanale** non risulta utilizzato da alcun collega (**0%**). Infine, il **10%** dei colleghi rispondenti non ha fornito una risposta riguardo al titolo di viaggio utilizzato.



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



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

I dati raccolti sul livello di **informazione** dei colleghi che hanno partecipato all'indagine in merito alle iniziative di mobilità sostenibile in Istat evidenziano una piena conoscenza degli strumenti informativi ufficiali, sebbene permangano margini di miglioramento nella diffusione dei documenti specifici e delle iniziative locali. In particolare, **tutti** i colleghi che hanno risposto al quesito hanno dichiarato di **essere a conoscenza della pagina Internet/Intranet** dedicata alla mobilità sostenibile in Istat. Per quanto riguarda il **Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)**, la sua lettura presenta un buon livello ma non è ancora universale: il **64%** dei colleghi ha dichiarato di aver letto il documento relativo alla propria sede. Infine, la consapevolezza riguardo **alle opportunità specifiche attive sul territorio** è meno diffusa. Il **45%** dei colleghi ha dichiarato di **essere a conoscenza di eventuali iniziative di mobilità sostenibile attivabili nella città** della propria sede di lavoro.

## 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.



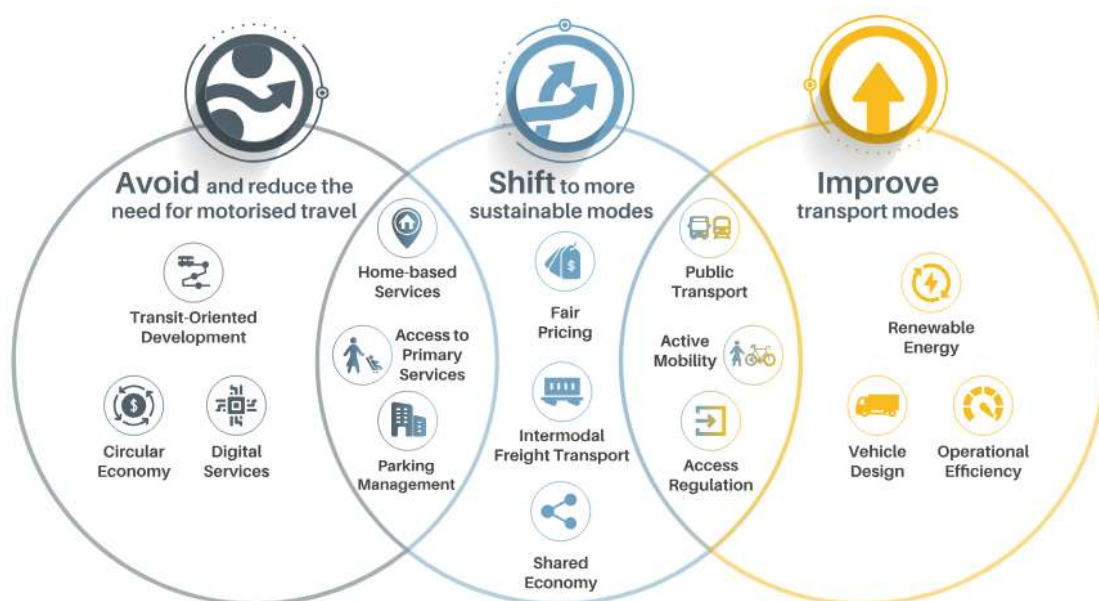
#### **Shift**

*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. Riconoscizione rastrelliere

In prossimità della sede sono disponibili rastrelliere comunali per il parcheggio delle biciclette, non riservate ai dipendenti. La realizzazione di stalli per biciclette all'interno del cortile dove ha sede l'Ufficio, pur essendo oggetto di valutazione da tempo, incontra resistenze da parte dell'amministratore condominiale.

**SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE**

NO

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

###### Convenzioni operatori SHARING

4. Convenzione monopattini sharing con LINK
3. Convenzione Scooter Ecooltra
2. Convenzione Share Now=Car2go
1. Convenzione Car Sharing Roma

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"<sup>3</sup> 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. Riconoscimento ampliamento offerta trasporto locale

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo è stato interpellato l'ufficio preposto dell'azienda dei trasporti (GTT) sulla possibilità di sottoscrivere delle convenzioni per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico, le convenzioni al momento sottoscrivibili sono:

- La Convenzione Standard che prevede la fornitura di abbonamenti per il TPL (senza alcuno sconto), alle aziende e amministrazioni pubbliche che ne fanno richiesta a favore dei propri dipendenti con possibilità da parte dell'amministrazione di rateizzare il costo dell'abbonamento annuale nei cedolini dei dipendenti.
- La Convenzione Mobility dedicata a enti/aziende con almeno 100 dipendenti e dotate di *Mobility Manager*, che oltre alla fornitura a prezzo pieno degli abbonamenti Formula, prevede uno sconto minimo del 10% (in parte riconosciuto da GTT e in parte dall'Ente/Azienda che la sottoscrive) solo sugli abbonamenti annuali urbani, più precisamente così ripartito:

Contributo Aziende (minimo richiesto)

- 2% in caso di nuova emissione
- 6% in caso di rinnovo

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

**Sconto GTT**

- 8% in caso di nuova emissione
- 4% in caso di rinnovo

La **Regione Piemonte** introduce il Bonus Trasporto Pubblico Locale (**Bonus TPL**), in attuazione del Piano Regionale di Qualità dell'Aria, al fine di promuovere l'uso del trasporto pubblico e della mobilità collettiva e ridurre le emissioni degli inquinanti in atmosfera (principalmente polveri sottili e ossidi di azoto).

Questo bonus prevede lo sconto o il rimborso (pari a 100 euro) sull'acquisto di abbonamenti annuali/plurimensili per il trasporto pubblico locale su ferro e gomma (autobus, tram, metropolitana e treni) per i proprietari di veicoli diesel Euro 3, Euro 4 ed Euro 5.

**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 CO<sub>2</sub>, motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici di classe di omologazione uguale o superiore a Euro 5, veicoli commerciali elettrici).

## Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina<sup>4</sup> 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 intranet<sup>5</sup>.

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.

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

:

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

<sup>5</sup> [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](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 del Comitato Permanente 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 complicano 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, CO<sub>2</sub>)
- 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 (CO<sub>2</sub>)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

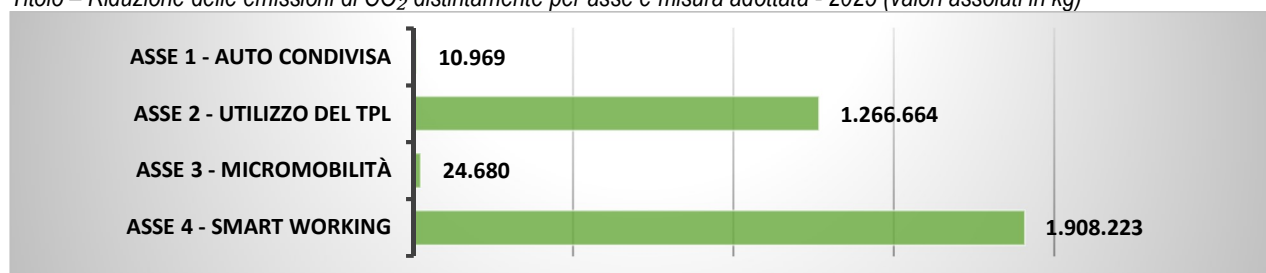
Emerge che l'Istat, nell'anno **2025** ha contribuito a **ridurre emissioni di CO<sub>2</sub>** per un totale di **3.210,5** (-237,5 kg rispetto al 2024=3.448) tonnellate, distintamente per asse e per misura adottata.

La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- oltre **1.908** (**+151** kg rispetto al 2024=1.757) tonnellate di CO<sub>2</sub> a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.266** (**-396** kg rispetto al 2024=1.662) tonnellate di CO<sub>2</sub> a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila** (**stesso valore** rispetto al 2024) chilogrammi di CO<sub>2</sub> per **micromobilità**

oltre **10mila** (**+7** kg rispetto al 2024=3mila) chilogrammi di CO<sub>2</sub> per **car pooling**

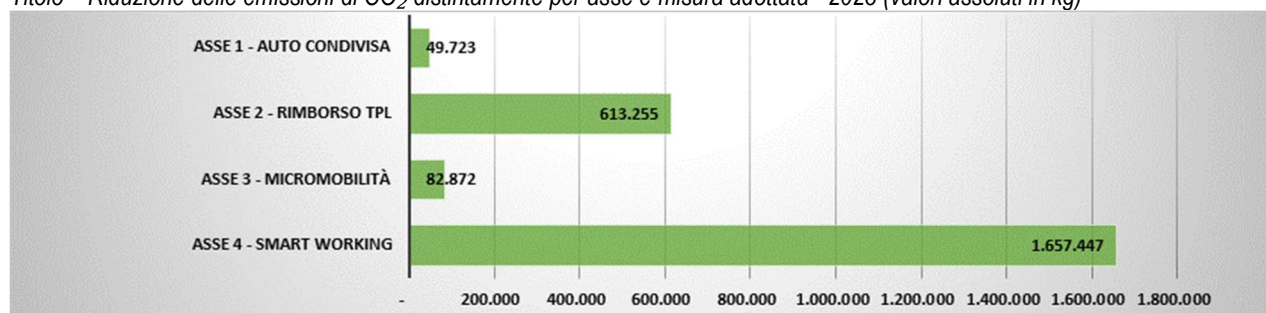
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



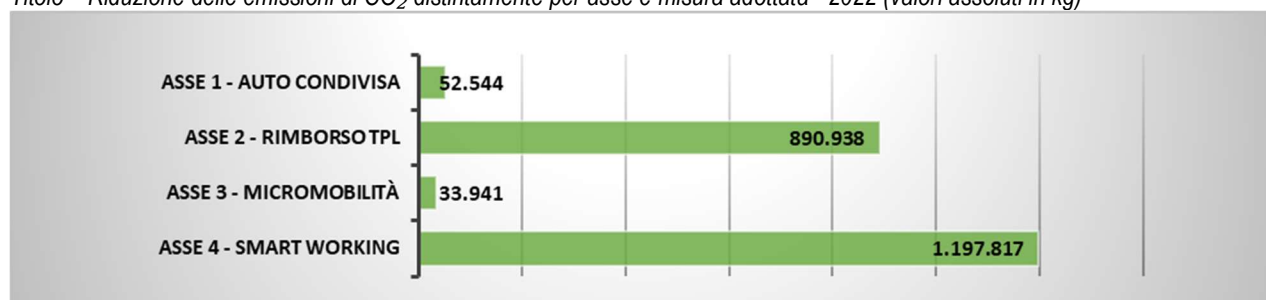
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2023 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 (KPI<sup>6</sup>)

- **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 CO<sub>2</sub>**

**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 CO<sub>2</sub>**.

---

<sup>6</sup> 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%
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$		km/giorno	30.782,52	
Op		giorni/anno	220	
FeCO <sub>2</sub>		g/km	187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$		kg/anno	1.266.663,95	Stima della riduzione dell'inquinante CO <sub>2</sub>
FeNO <sub>x</sub>		g/km	0,38	
$\Delta \text{EmiNO}_x = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * Op) / 1000$		kg/anno	2.573,42	Stima della riduzione dell'inquinante NO <sub>x</sub>
FePM <sub>10</sub>		g/km	0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$		kg/anno	203,16	Stima della riduzione dell'inquinante PM <sub>10</sub>
		UM	Micromobilità 2025	
Ut	num.		72	1808
δ	num.		1,2	7,5%
L	km/giorno		6,12	53%
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$		km/giorno	527,80	
Δk <sub>mauto</sub>		km/giorno	527,80	
Op		giorni/anno	250	
FeCO <sub>2</sub>		g/km	187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$		kg/anno	24.679,86	Stima della riduzione dell'inquinante CO <sub>2</sub>
FeNO <sub>x</sub>		g/km	0,38	
$\Delta \text{EmiNO}_x = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * Op) / 1000$		kg/anno	50,14	Stima della riduzione dell'inquinante NO <sub>x</sub>
FePM <sub>10</sub>		g/km	0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$		kg/anno	3,96	Stima della riduzione dell'inquinante PM <sub>10</sub>
		UM	SW 2025	
Ut	num.		850	1808
δ	num.		1,2	47%
L	km/giorno		40,02	
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$		km/giorno	40.808,87	
Δk <sub>mauto</sub>		km/giorno	40.808,87	
Op		giorni/anno	250	
		KM/anno	10202218,56	
FeCO <sub>2</sub>		g/km	187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$		kg/anno	1.908.222,96	Stima della riduzione dell'inquinante CO <sub>2</sub>
FeNO <sub>x</sub>		g/km	0,38	
$\Delta \text{EmiNO}_x = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * Op) / 1000$		kg/anno	3.876,84	Stima della riduzione dell'inquinante NO <sub>x</sub>
FePM <sub>10</sub>		g/km	0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$		kg/anno	306,07	Stima della riduzione dell'inquinante PM <sub>10</sub>

**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 δ L		num.	34	1808
		num.	1,2	3,6%
		km/giorno	68,16	53%
$\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$		km/giorno	1.959,41	

Nol Km_nol		num. Nol/giorno	34
		km	50,00
$Km_{sm} = Nol * Km_{nol}$		km/giorno	1.724,83

$\Delta km_{auto}$ Gs Km_sm		km/giorno	1.959,41
		giorni/anno	250
		km/giorno	1.724,83

$FeCO_2$		g/km	187,04
$\Delta EmiCO_2 = \frac{\Delta km_{auto} * FeCO_2 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeCO_2 * Gs}{1000}$		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

<p><b>QUESTIONARIO 2025</b></p>  <p>Scan me</p>	<p><b>MOBILITÀ</b></p>  <p>Scan me</p>	<p><b>GLOSSARIO</b></p>  <p>Scan me</p>	<p><b>SITOGRAFIA</b></p>  <p>Scan me</p>
--	---	--	---