
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Sud

Sede della Puglia

2025

Referente territoriale per la Mobilità

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

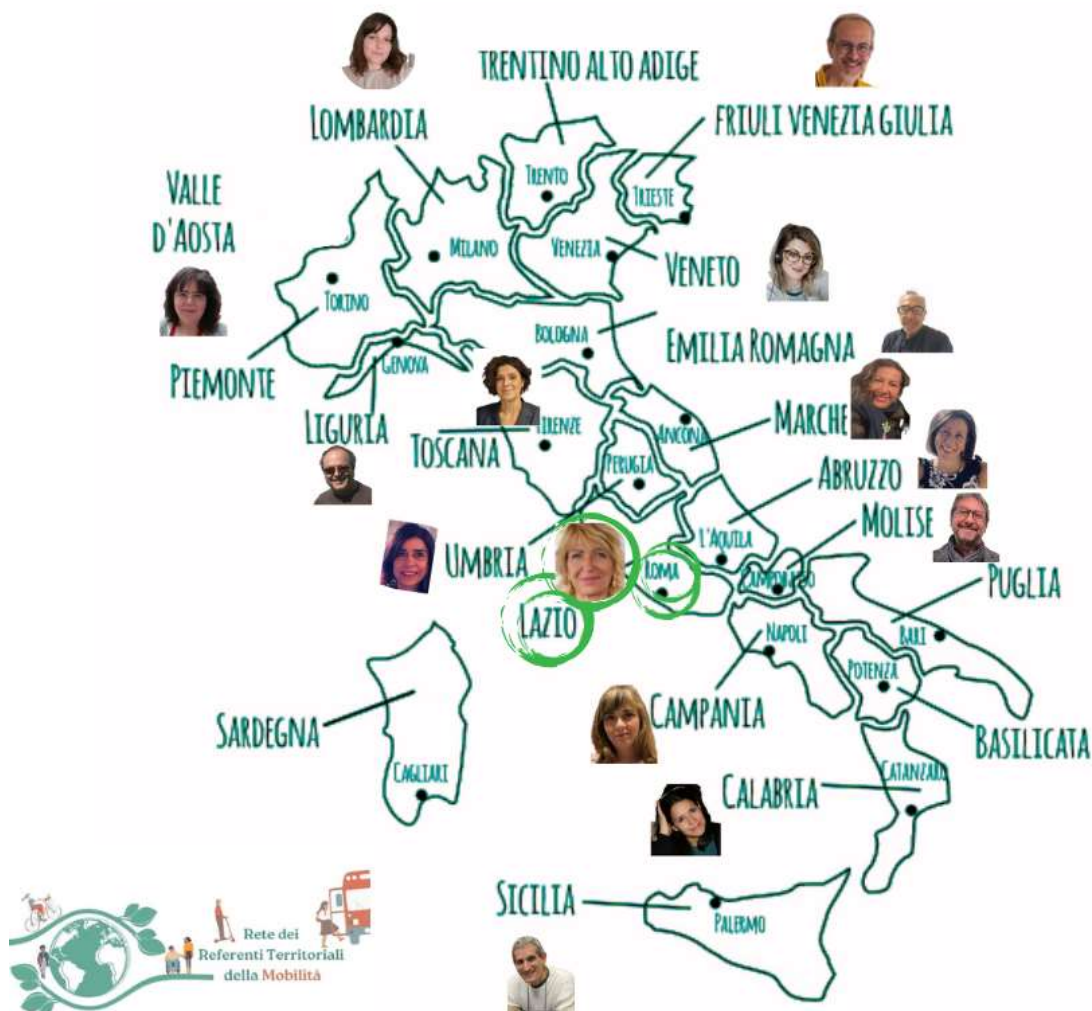
Strada della torretta, 2 - BARI

Sede della Puglia

Roberto Antonello Palumbo | palumbo@istat.it



RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



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

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

Pagina ufficiale



INDICE

INTRODUZIONE

Contesto di riferimento

Modello di funzionamento

ANALISI

La sede territoriale

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

PROGETTAZIONE

Progettazione delle misure

INTERVENTI - MISURE

Incentivi

Campagna di sensibilizzazione

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

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*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.

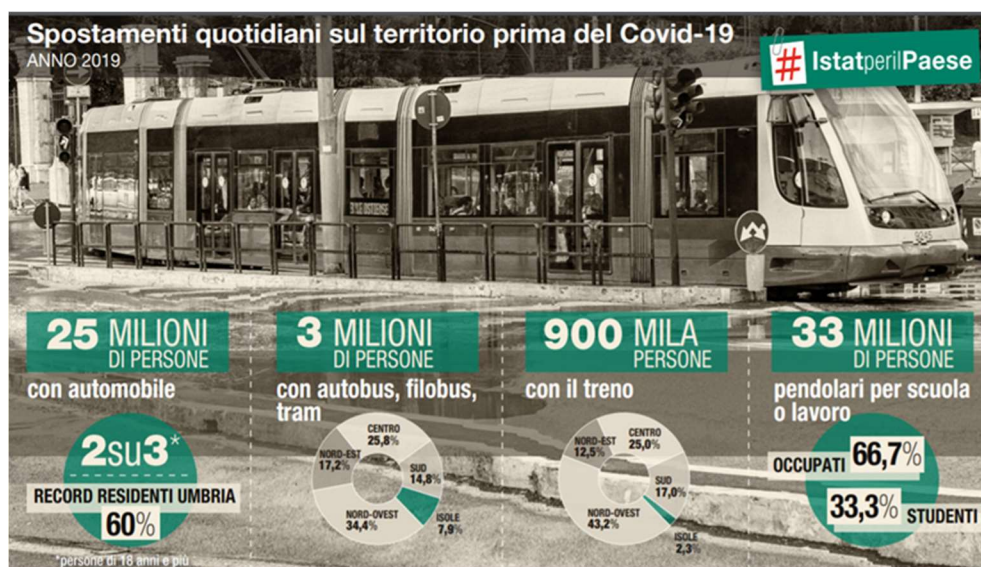
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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




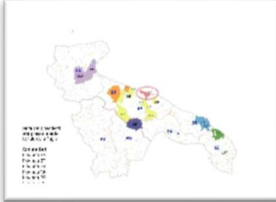
ANALISI GENERALE

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.

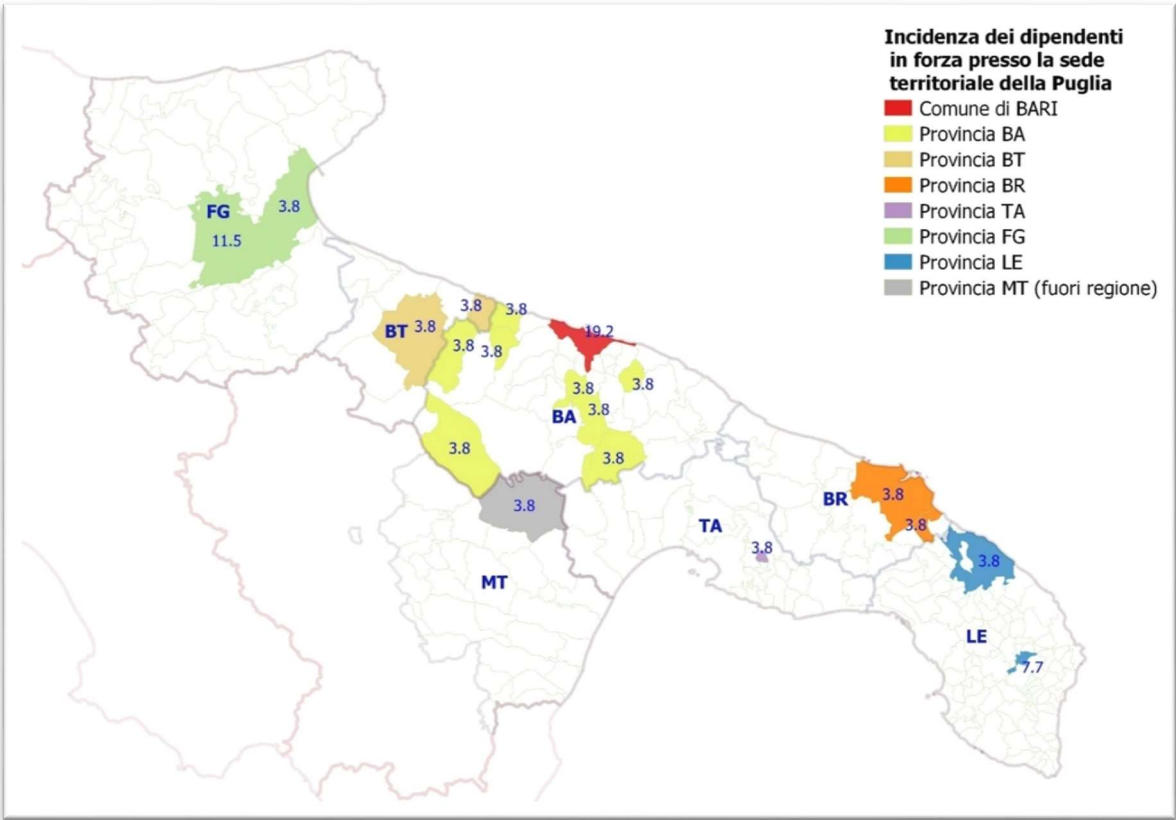
Per ciascuna sede di competenza vengono redatti 18 PSCL dai referenti territoriali per la mobilità, al fine di contribuire alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare di tutte le aree urbane e metropolitane.



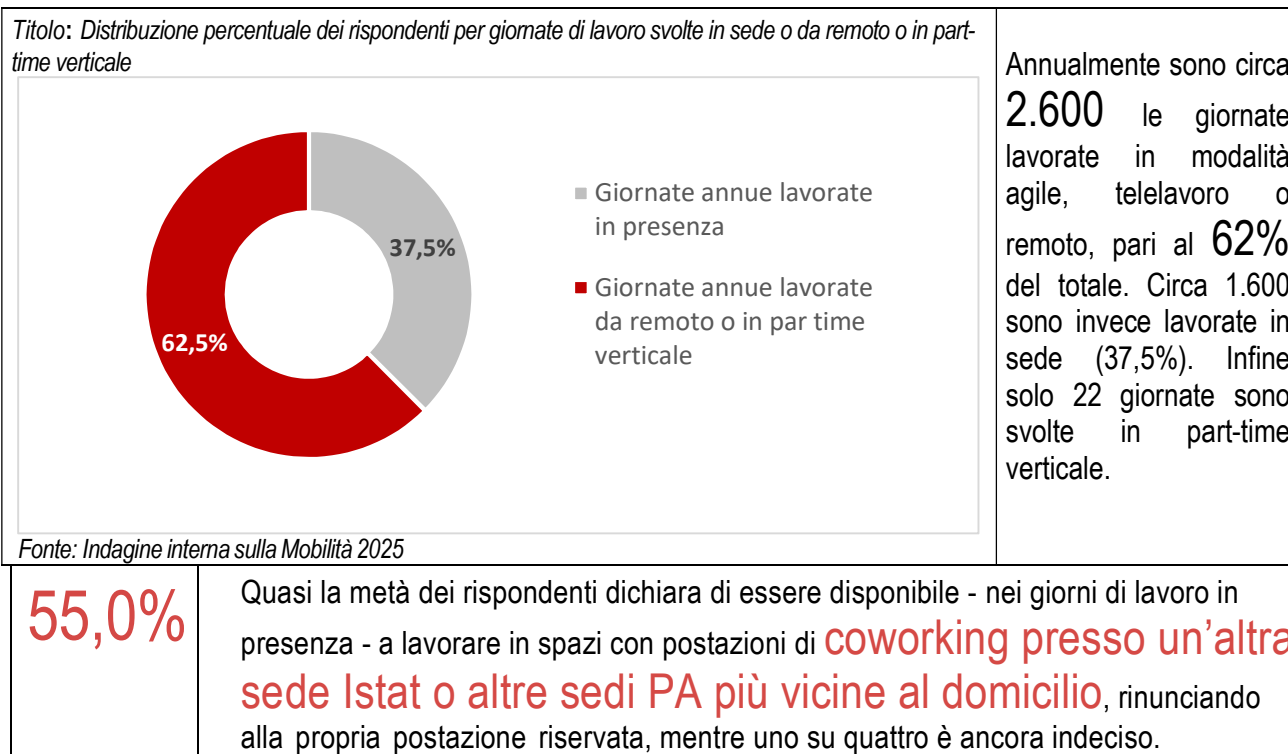
La sede territoriale della Puglia

	Nella sede territoriale della Puglia il tasso di risposta dell'indagine sulla Mobilità 2025, è passato dal 73% (edizione 2024) al 76,9% , in valori assoluti hanno risposto 20 lavoratori su 26.	
Dall'analisi dei dati raccolti non emerge alcuna prevalenza di genere (50% femmine e 50% maschi).		
	Tra i rispondenti, poco meno di un dipendente su due appartiene alla fascia d'età 56–60 anni. Seguono il 30% dei dipendenti di età compresa tra 51–55 anni e il 15% tra 41–50 anni; è invece ridotta la quota dei 31–40enni (10%). Non risultano presenti né under 30 né over 60..	
Il 50% dei dipendenti ha domicilio nella Città Metropolitana di Bari , di cui il 19% nel comune di Bari. Seguono il 15% dei residenti nella provincia di Foggia , l' 11,5% in quella di Lecce e l' 8% rispettivamente nelle province della BAT e di Brindisi . Solo il 4% dei dipendenti risiede fuori regione .		

Titolo: Incidenza delle dipendenti in forza presso la sede territoriale della Puglia – Anno ottobre 2025



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.

L'Ufficio territoriale ISTAT per la Puglia ha sede in via della Torretta in Bari. L'edificio è situato all'interno del centro storico di Bari, quasi a ridosso di quelle che furono le più antiche mura nella zona meridionale della città. È in posizione laterale, aggregato a schiera con altri edifici a definire l'isolato noto con l'appellativo di "isolato 45", definito da via Torretta, strada Gironda e strada S. Teresa dei Maschi.

L'immobile, certificato attraverso l'applicazione del Protocollo di sostenibilità GBC Historic Building, è stato oggetto di una profonda ristrutturazione e rifunzionalizzazione.

Alla base dello sviluppo del progetto in termini di sostenibilità vi è stata un'attenzione particolare nella scelta delle soluzioni tecniche, tecnologiche e impiantistiche adottate. Si è data priorità all'uso di materiali altamente performanti e dall'alto pregio tecnico-estetico nonché eco-compatibili e certificati durante il loro ciclo di vita.



L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nell'intorno di 500 mt dalla 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 al fine di individuare le modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede, tenendo in considerazione la distanza degli spostamenti casa lavoro.

NODI DI INTERSCAMBIO (park & ride)	NO (distanza 2.7 km)
STAZIONI FERROVIARIE	NO (distanza 1.2 km)
STAZIONI METRO	NO (servizio non erogato)
FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM	NO (servizio non erogato)
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	SI
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	SI (servizio sospeso)
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	SI
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	SI
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI
AREE DI SOSTA AUTO	SI
AREA PEDONALE / ZTL	SI

I garage privati presenti nell'intorno dei 500 mt dalla sede sono:

- Garage Ceglie Via Melo da Bari, 10/14, 70122 Bari BA
- Garage Jolly Via Argiro, 29, 70122 Bari BA

In considerazione dei costi orari e giornalieri previsti l'utilizzo del servizio non è economicamente conveniente, in quanto più costosi del parcheggio su area pubblica (2€/ora). Tale servizio è utilizzato dai residenti abbonati o per soste di brevissima durata.

Tutti i parcheggi di scambio, destinati soprattutto a quegli utenti che prevedono di effettuare soste di lunga

durata (pendolari per motivi di studio o lavoro), arrivando con la propria auto ha la possibilità di utilizzare le aree di sosta 'Park&Ride' (Lungomare Vittorio Veneto (Navetta A); Corso Trieste Pane e Pomodoro (Navetta B); Largo 2 Giugno (Navetta C) e prendere una navetta per il centro cittadino.

La tariffa applicata per il Park & Ride consiste in un biglietto giornaliero di € 1,00 (Abbonamento settimanale lun-sab: € 5,00; Abbonamento mensile esclusi i festivi: € 15,00) che comprende, oltre al costo della sosta nei parcheggi di interscambio, anche la possibilità, per il conducente del veicolo, di utilizzare gratuitamente i bus navetta lungo i tre itinerari che portano nel centro della città. Gli altri passeggeri del veicolo, per utilizzare i bus navetta, devono acquistare un mini-biglietto da 30 centesimi direttamente dagli addetti al servizio presso le aree di sosta.

Le aree di sosta sono aperte dalle ore 05:30 alle ore 23:00 dal lunedì al sabato, esclusi i festivi.

Frequenza dei bus:

dalle ore 05:30 alle ore 07:10, con frequenza di 20';

dalle ore 07:10 alle ore 21:00, con frequenza di 10';

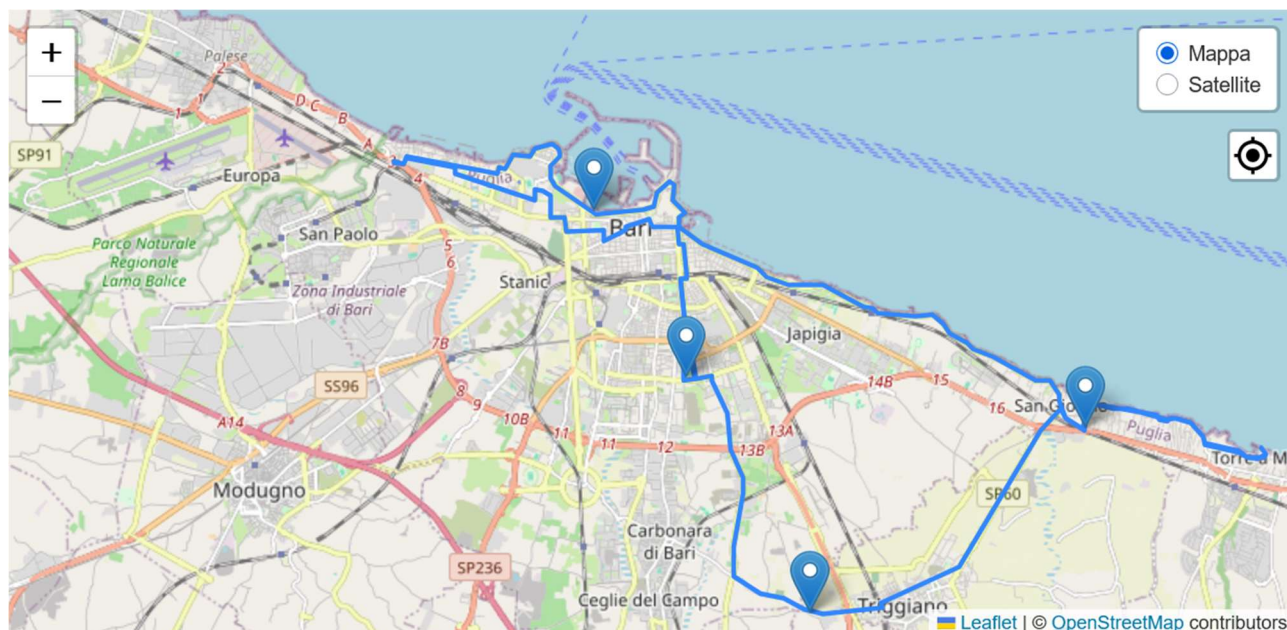
dalle ore 21:00 alle ore 22:00, con frequenza di 15';

dalle ore 22:00 alle ore 23:00, con frequenza di 30'.

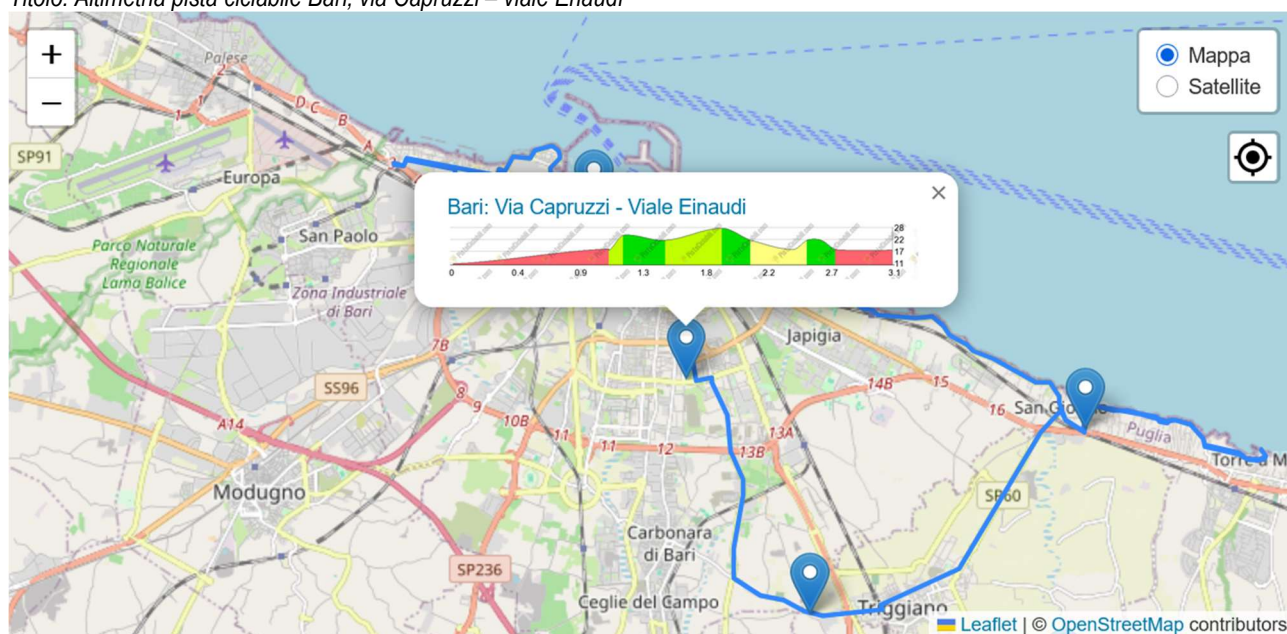
I servizi di sharing mobility prevedono l'uso di internet e di app per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

Operatore	Veicolo	Costo per l'utilizzo del servizio	Prenotazione	blocco	tariffa
	Auto		29 cent €	1€	39 cent/minuto
	Scooter		29 cent€	1€	29 cent/min
	Biciclette muscolari	24h: 1.80€ Sett: 4.80€ Mese: 8.80€ Anno: 24.50€		0€	45 cent/mezz'ora
	Biciclette elettriche	+ tariffa		0€	50 cent/mezz'ora
	Monopattino			1€	20 cent/minuto
	Monopattino			1€	15-22 cent/minuto
	monopattino			1€	15 cent/minuto

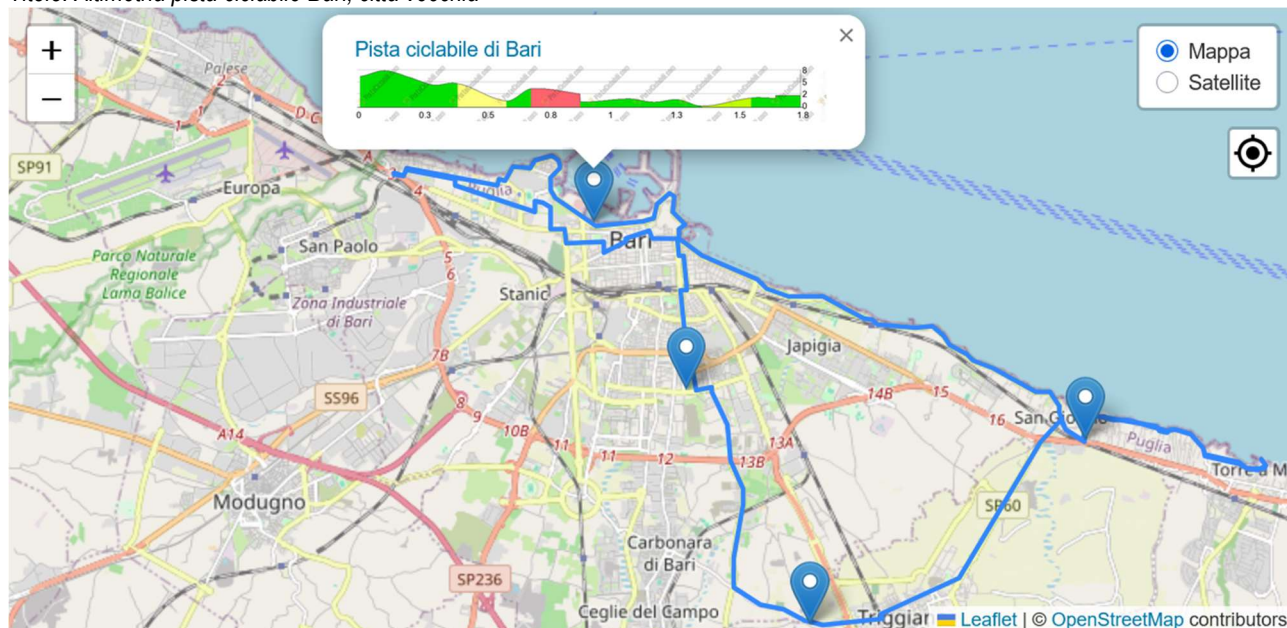
Titolo: Piste ciclabili comune Bari



Titolo: Altimetria pista ciclabile Bari, via Capruzzi – viale Einaudi



Titolo: Altimetria pista ciclabile Bari, città vecchia



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

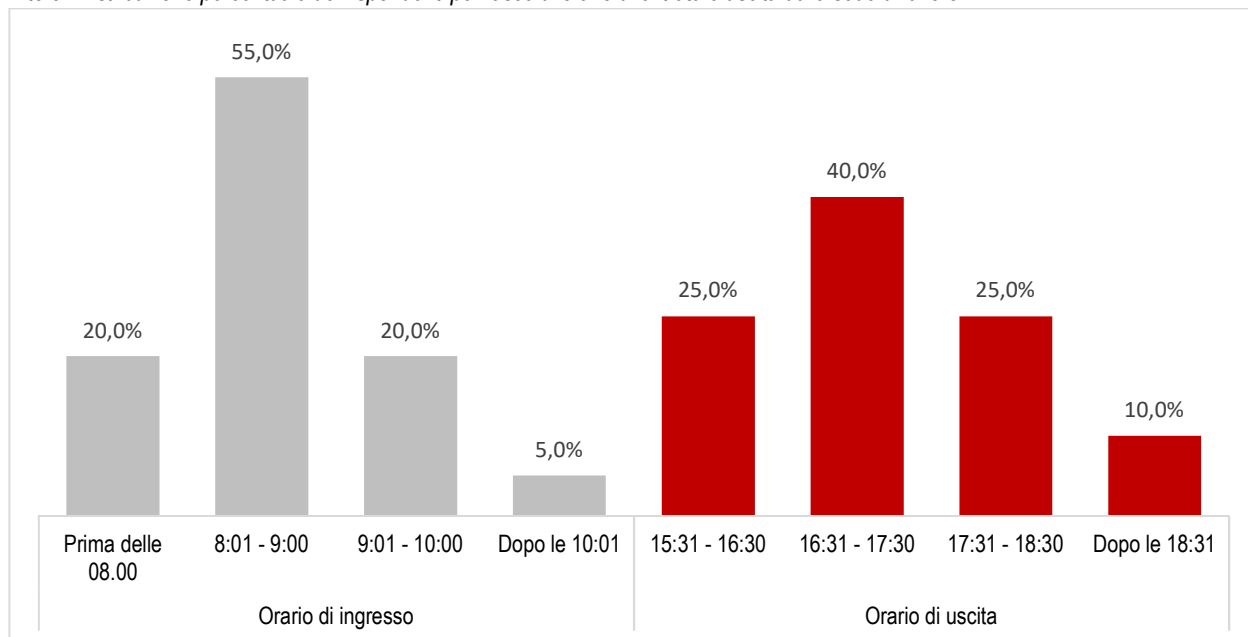
12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti

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:

<p>in ENTRATA, il 55% delle timbrature si concentra nella fascia oraria tra le ore 8:01 e le 9:00</p>	<p>in USCITA, i rispondenti escono in maniera concentrata nelle fasce orarie centrali: tra le 15:31 e le 17:30 esce il 65% dei lavoratori e dopo le 17:30 il 35%</p>
--	---

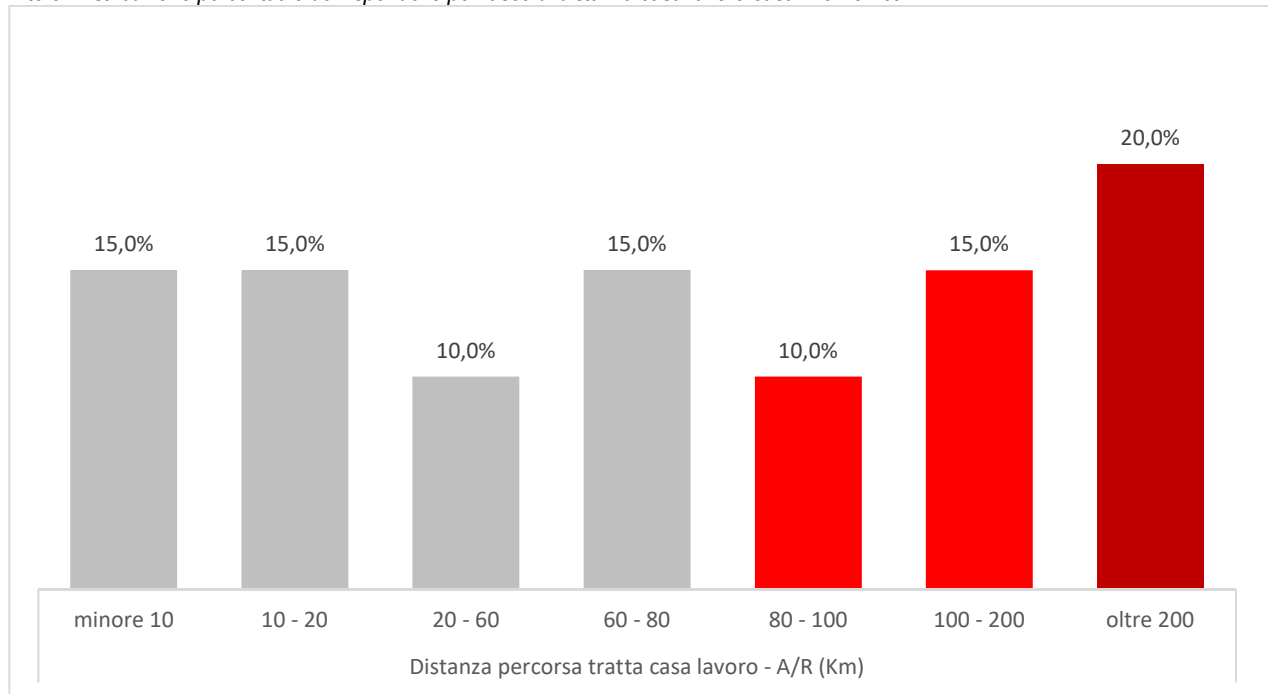
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **109 chilometri**. Il **20%** dei dipendenti rispondenti percorre oltre **200 chilometri al giorno**

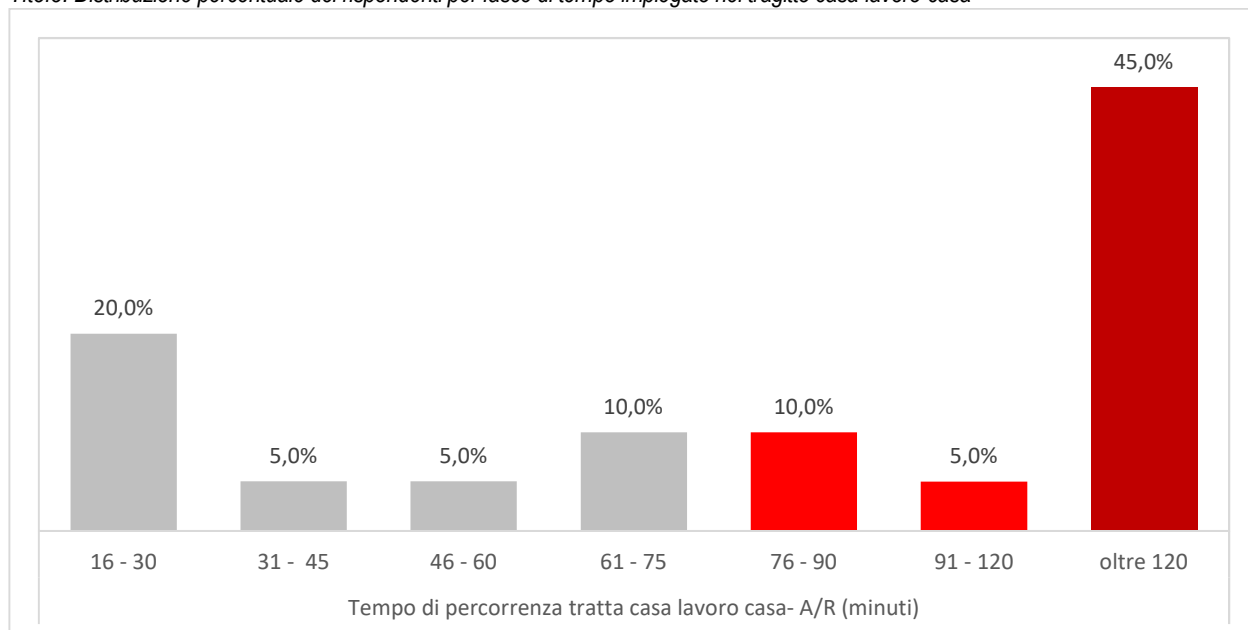
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **pari a 111 minuti**, il **50%** impiega oltre **90 minuti**.

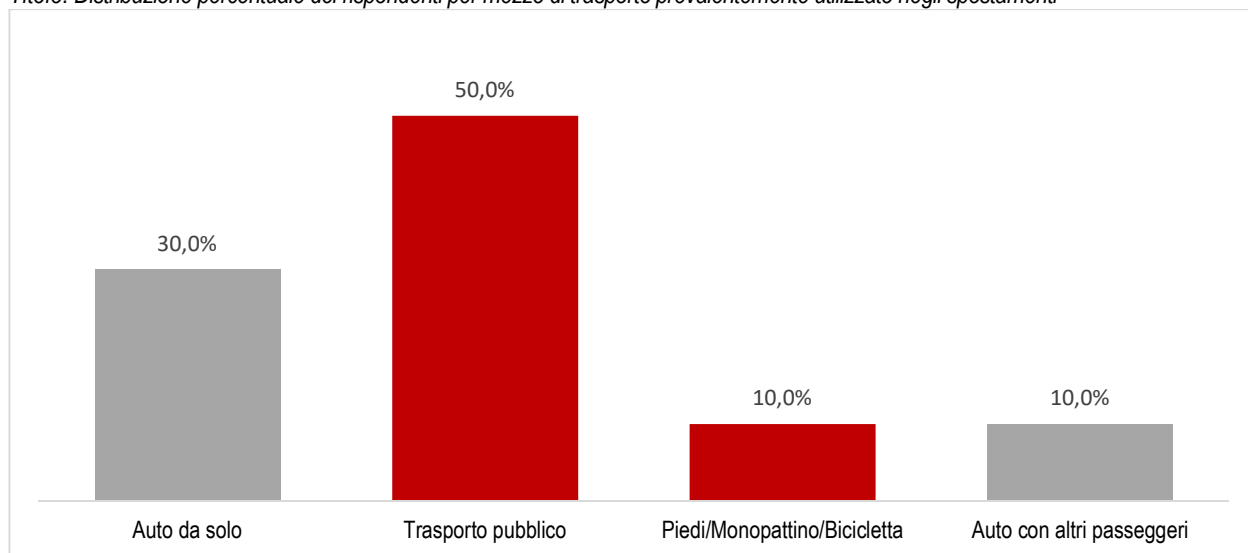
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **30%** dei rispondenti dichiara di utilizzare l'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro-casa. Solo uno su dieci ricorre a soluzioni di micro-mobilità o a mezzi elettrici, mentre **uno su due** afferma di servirsi del **trasporto pubblico** per raggiungere l'ufficio.

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



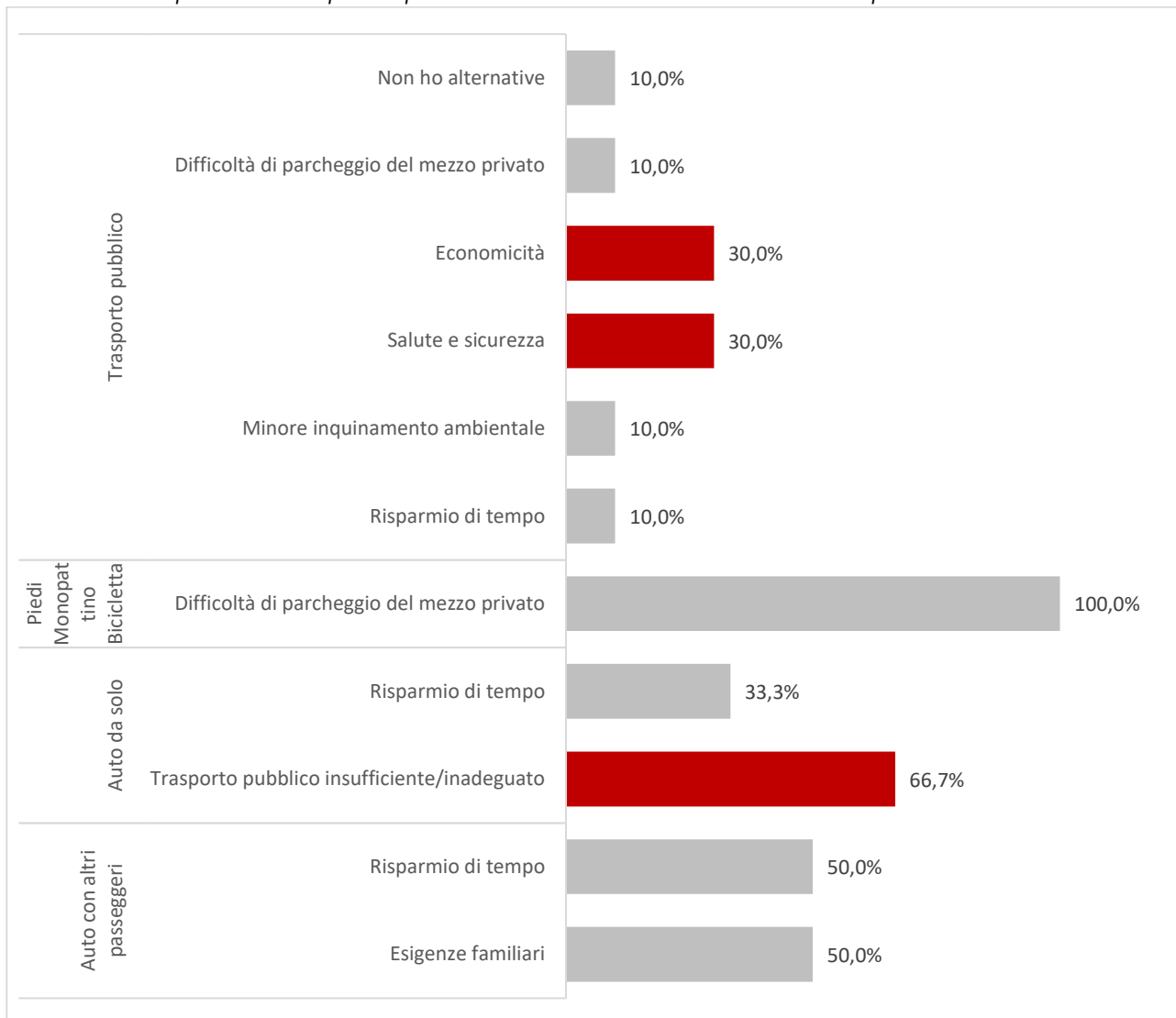
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le motivazioni che influenzano maggiormente la scelta della modalità abituale di **trasporto pubblico** sono l'**economicità (30%)** e gli aspetti legati alla **salute e alla sicurezza (30%)**. Il **67%**

preferisce utilizzare l'**automobile** in solitaria perché considera il trasporto pubblico locale insufficiente e inadeguato, mentre il restante **33%** ricorre al mezzo privato per motivi di risparmio di tempo.

Un dipendente su due utilizza auto con altri passeggeri per **esigenze familiari**.

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

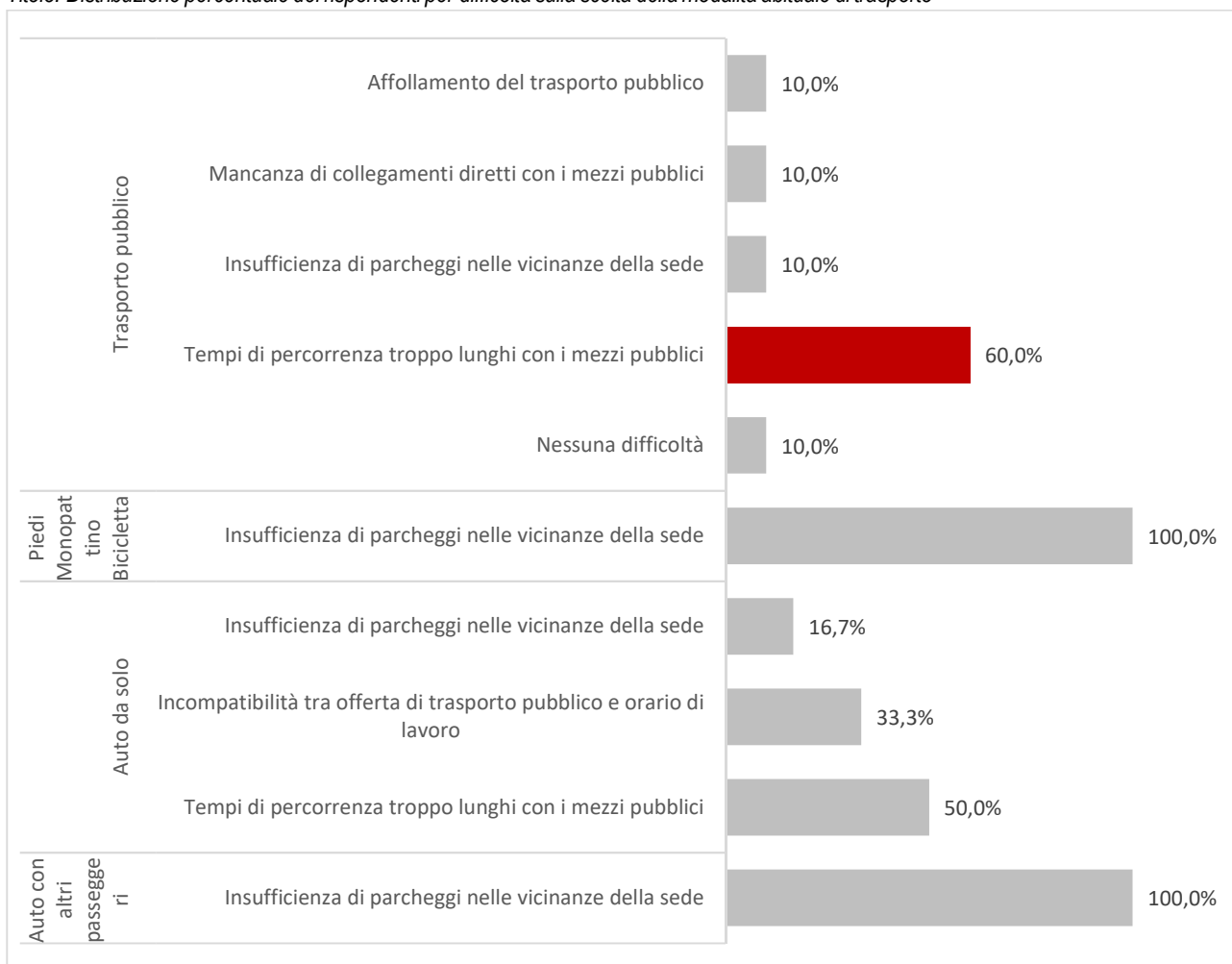


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le principali difficoltà riscontrate dagli utenti del trasporto pubblico locale riguardano i tempi di percorrenza eccessivamente lunghi (60% dei rispondenti), mentre solo il 10% segnala problemi legati all'affollamento dei mezzi.

Il 100% di chi utilizza sia il monopattino o biciclette sia l'auto con altri passeggeri riscontra l'insufficienza dei parcheggi nella vicinanza della sede.

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



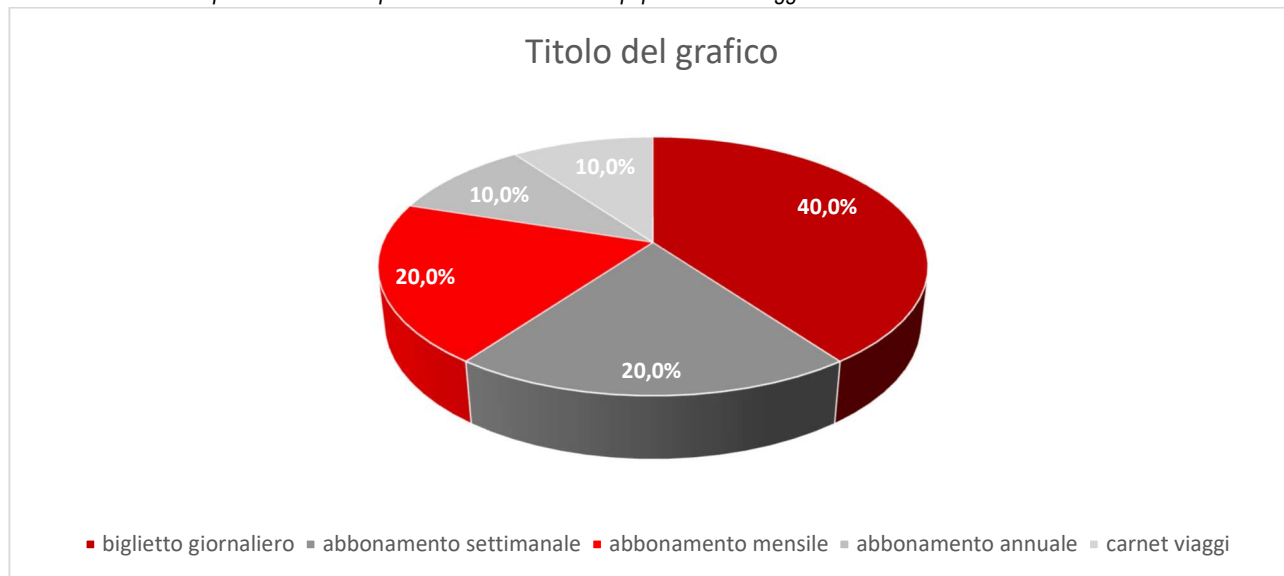
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Tra coloro che utilizzano l'automobile in modo individuale, il **83%** possiede un veicolo alimentato a **gasolio**, il **17%** utilizza un'auto a **benzina**. Nessuno utilizza le vetture **ibride**.

Per quanto riguarda la classe ambientale, un intervistato su tre dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, mentre il 33% dispone di un veicolo con una classe **Euro pari o inferiore alla 4**.

Tra i dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico locale, il 40% acquista titoli di viaggio giornalieri; il 20% ricorre ad abbonamenti mensili, mentre solo il 10% utilizza abbonamenti annuali.

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti che utilizzano il Tpl per titolo di viaggio



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.



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



Shift

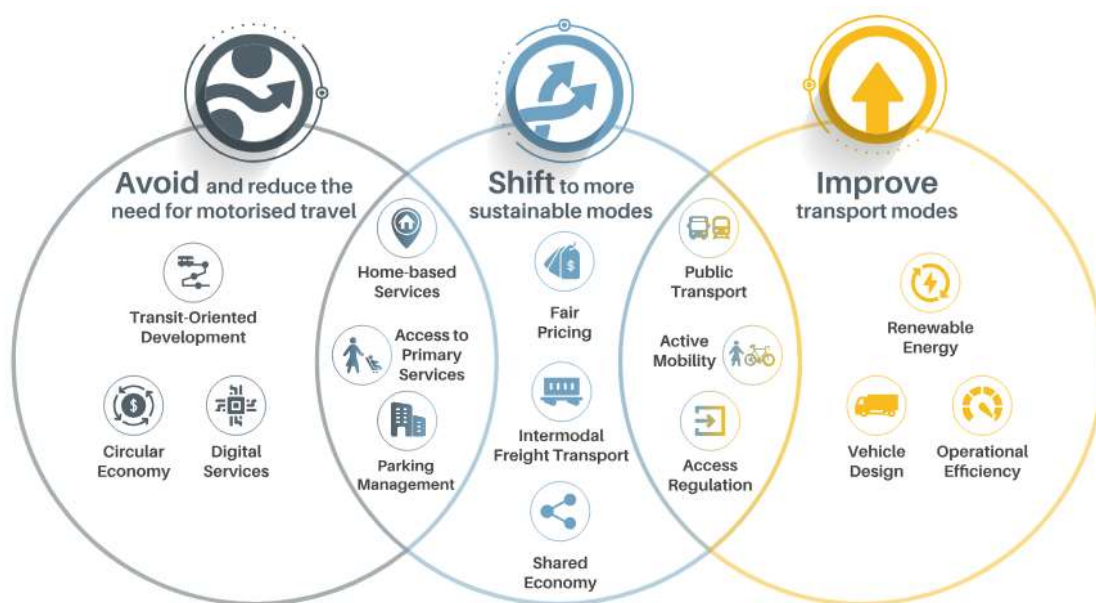


Improve

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

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.

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. Servizi igienici con presenza di docce
- b. Presenza zona interna per il parcheggio di bici e monopattini

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 cercherà di attivare, tramite il *Mobility Manager d'Area*, una Convenzione con Amtab.

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).

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:

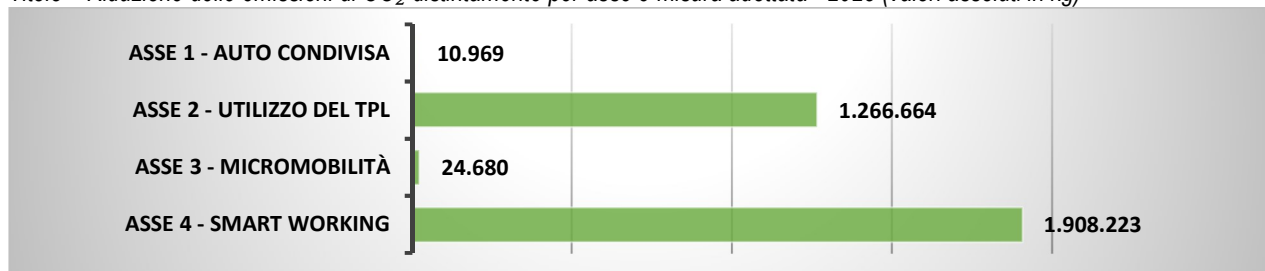
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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.

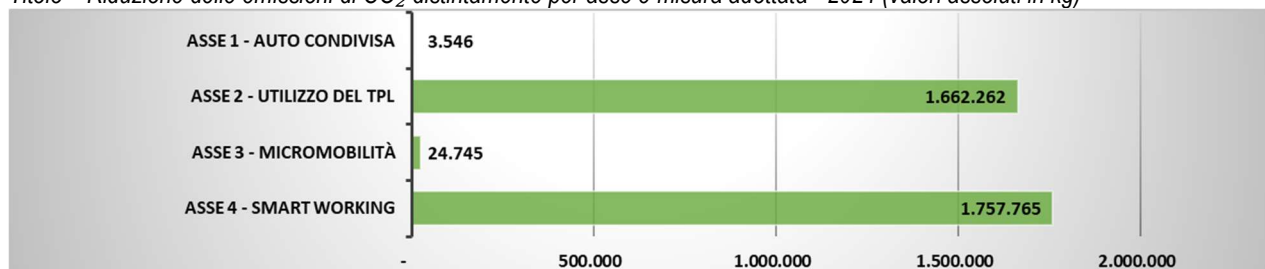
La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- 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*.

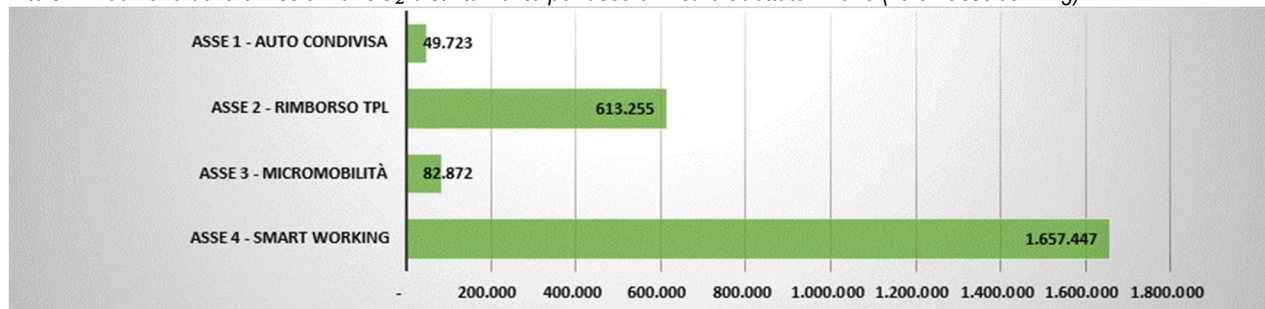
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



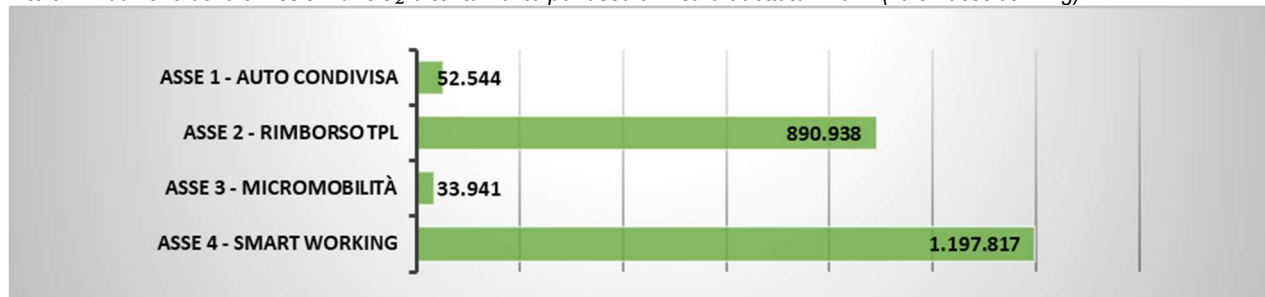
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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%
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno			30.782,52	
Op	giorni/anno			220	
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{CO}_2} * Op) / 1000$	g/km			187,04	
	kg/anno			1.266.663,95	Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{NOX}} * Op) / 1000$	g/km			0,38	
	kg/anno			2.573,42	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{PM}_{10}} * Op) / 1000$	g/km			0,03	
	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%
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno			527,80	
Δk_{mauto}	km/giorno			527,80	
Op	giorni/anno			250	
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{CO}_2} * Op) / 1000$	g/km			187,04	
	kg/anno			24.679,86	Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{NOX}} * Op) / 1000$	g/km			0,38	
	kg/anno			50,14	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{PM}_{10}} * Op) / 1000$	g/km			0,03	
	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	
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno			40.808,87	
Δk_{mauto}	km/giorno			40.808,87	
Op	giorni/anno			250	
	KM/anno			10202218,56	
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{CO}_2} * Op) / 1000$	g/km			187,04	
	kg/anno			1.908.222,96	Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{NOX}} * Op) / 1000$	g/km			0,38	
	kg/anno			3.876,84	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{PM}_{10}} * Op) / 1000$	g/km			0,03	
	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