
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Centro

Sede della Sardegna

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Centro: Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo, Sardegna

V.le Trieste, 159/3, 09123 Cagliari

Sede della Sardegna

Paolo Misso | misso@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 Comitato Permanente 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 del Comitato Permanente 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: 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.

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.

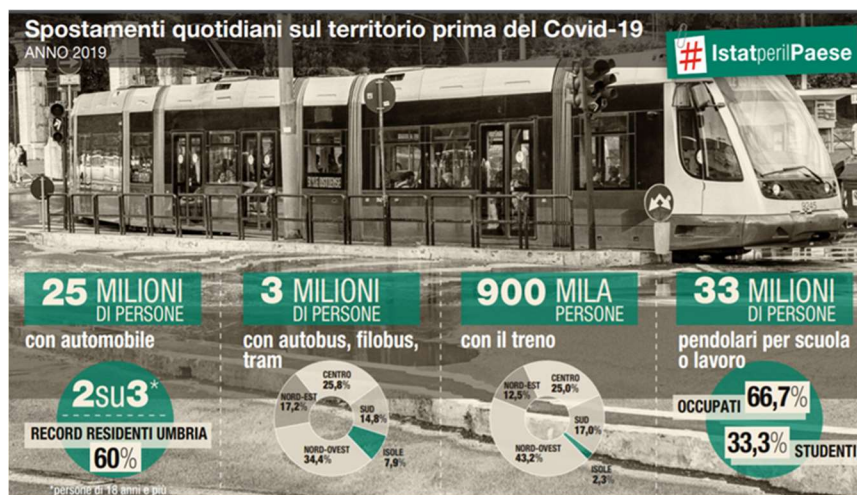
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione 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 un Comitato Permanente dei Referenti Territoriali della Mobilità, di supporto sia organizzativo/strategico sia tecnico/operativo.

I componenti del Comitato (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

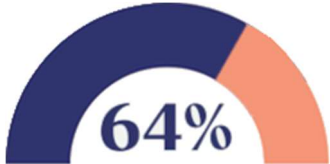



Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per ciascuna sede territoriale Istat, a partire dall’ascolto delle esigenze del personale.

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.

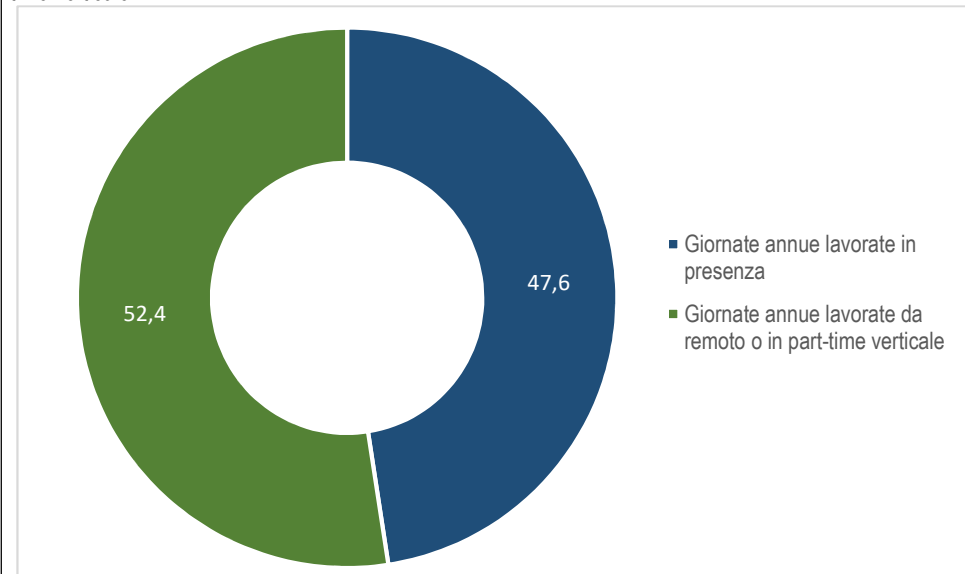
ANALISI GENERALE

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 della Sardegna

| | | |
|---|--|---|
|  | Nella sede territoriale della Sardegna, il tasso di compilazione dell’indagine sulla Mobilità 2025, è passato dal 86% (edizione 2024) al 64% . | |
| Dall’analisi dei dati raccolti emerge una lieve prevalenza del genere femminile (56% femmine e 44% maschi). | |  |
|  | La distribuzione del personale per fasce d’età colloca il 44% dei rispondenti nella fascia d’età 56-60 anni , seguono, con il 22%, gli appartenenti alla classe 51-55 anni; l’11% caratterizza tutte le fasce rimanenti 31-40, 41-50 e oltre 60anni. | |
| Un terzo dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di Cagliari ; mentre i restanti due terzi risiedono al di fuori dei confini del capoluogo Sardo, in altri comuni della città metropolitana di Cagliari o in località più distanti. | |  |

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per giornate di lavoro svolte in sede o da remoto o in part-time verticale



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Annualmente sono esattamente **1.920** le giornate lavorate in modalità agile, telelavoro o remoto, pari al **52,4%** del totale. Circa 900 sono invece lavorate in sede (47,6%). Nessun rispondente dichiara di aver svolto giornate in part-time verticale.

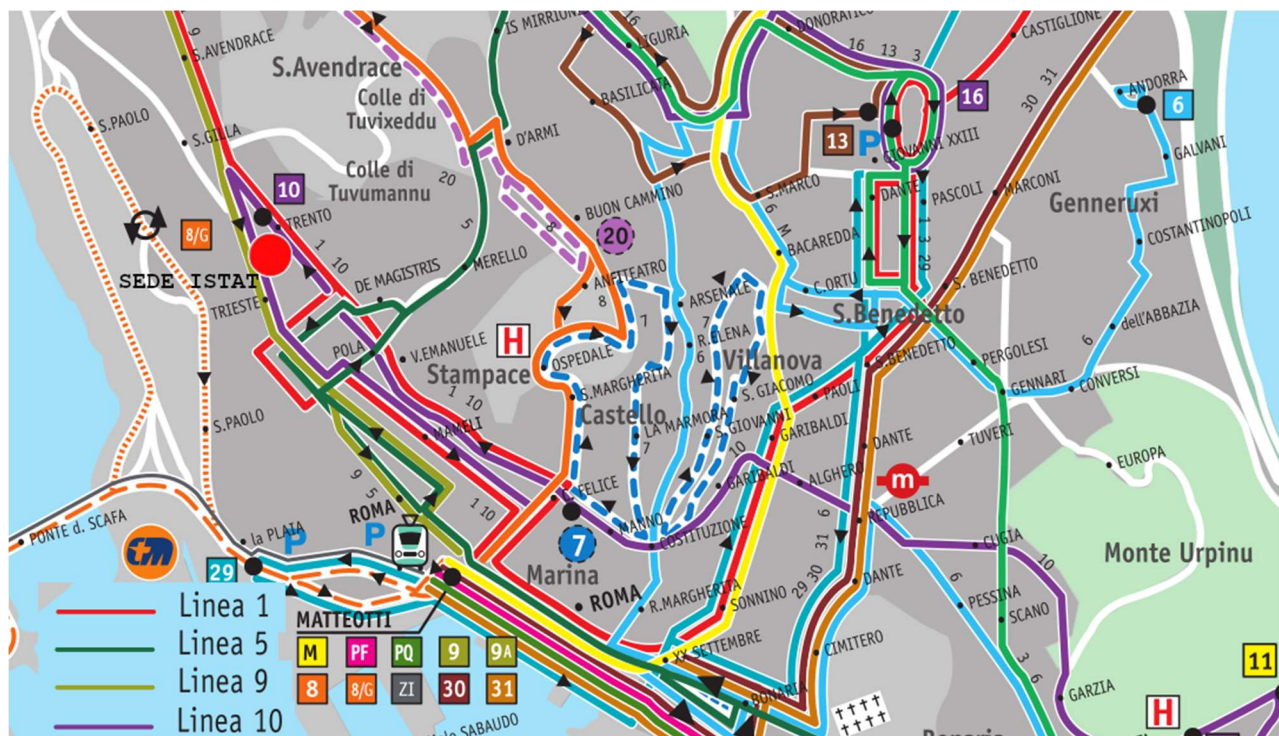
44,0%

Quasi la metà dei rispondenti dichiara di essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni di **coworking presso un'altra sede Istat o altre sedi PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata.

Analisi dell'offerta

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nei pressi della sede al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti, per individuare le modalità alternative al mezzo privato, in considerazione della distanza degli spostamenti casa-lavoro.

La posizione della sede Istat della Sardegna dista dalla stazione ferroviaria di Cagliari circa 1,2 km dove è localizzata la stazione ARST e uno dei nodi principali della rete CTM. È raggiungibile direttamente in autobus tramite le linee 9 e 10 del CTM oppure tramite le linee 1 e 5 con un ulteriore percorso a piedi di circa 5 minuti.



È stata spostata al 2026 la data di ultimazione della rete tranviaria di Cagliari nota anche come MetroCagliari che da marzo 2008 svolge un servizio di trasporto pubblico locale per i comuni di Cagliari, Monserrato, Selargius e Settimo San Pietro. Dall'aprile 2015 l'esercizio è espletato su due linee, ricavate in parte dalla ricostruzione del tratto urbano della ferrovia a scartamento ridotto per Isili e dalla destinazione di una parte della linea ferroviaria all'uso promiscuo con i tram.

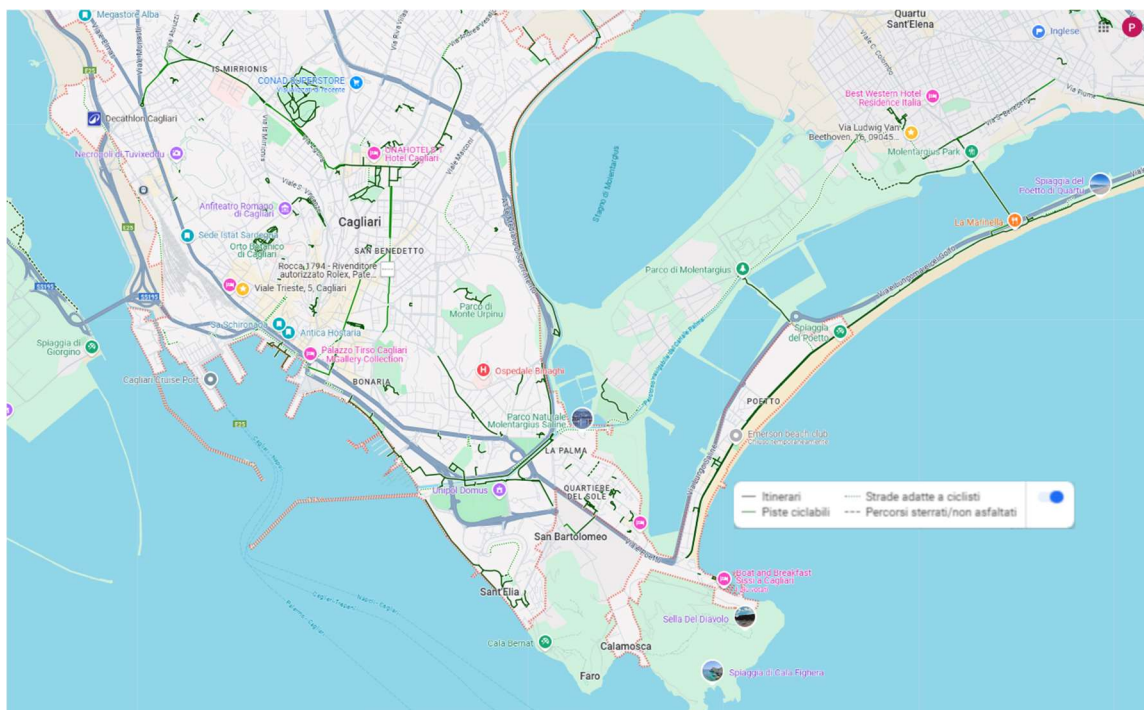
Risale al 2016 il progetto di prolungamento della linea 1, che consiste nel collegare l'attuale capolinea di Piazza Repubblica alla stazione di Cagliari FS con cinque fermate: Municipio, Darsena, Lussu, Bonaria, San Saturnino. Dal 2021 la rete è inattiva per lavori di aggiornamento. Da ottobre 2025 a seguito della conclusione dei lavori di raddoppio della tratta Gennari-Caracalla, è stata autorizzata la riapertura al



servizio passeggeri della Linea 1 San Gottardo–Repubblica

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. Il comune di Cagliari, nel contesto del piano urbano della mobilità sostenibile, ha previsto una rete di itinerari di ben 70 km di piste ciclabili, per sostenere la dimensione lavorativa e turistica in bicicletta: da piazza Matteotti al Poetto, fino a San Michele, Sant’Avendrace e Molinu Becciu. Una lunga rete di percorsi che collegherà Ponte Urpinu, Tuvixeddu, il parco della Musica e tutte le aree verdi più importanti della città.

| Nome | Distanza | Tipo | Fondo | Pend.max | Dislivello |
|---|----------|---------------|---------|----------|------------|
| Cagliari Canale di Terramaini | 5 km | ciclabile | asfalto | 1 % | 0 m |
| Cagliari MT | 23 km | ciclostrada | misto | 6 % | 1 m |
| Cagliari: Monte urpino - Via marconi | 4 km | ciclostrada | asfalto | 1 % | 4 m |
| Cagliari: rotonda via Is Mirrionis | 1 km | ciclostrada | asfalto | 3 % | 0 m |
| Cagliari: via Dante | 2 km | ciclabile | asfalto | 1 % | 14 m |
| Cagliari: via dei Conversi | 1 km | ciclabile | asfalto | 3 % | 15 m |
| Cagliari: via dei Giudicati - via Salvemini | 1 km | ciclabile | asfalto | 4 % | 9 m |
| Cagliari: via Paoli | 1 km | ciclabile | asfalto | 1 % | 4 m |
| Cagliari: Via Roma - Piazza Matteotti | 1 km | strada | asfalto | 0 % | 1 m |
| Cagliari: via Sidney Sonnino | 1 km | ciclabile | asfalto | 5 % | 16 m |
| Cagliari: Viale Calamosca - Fortino di s. ignazio | 2 km | sentiero | misto | 10 % | 66 m |
| Cagliari: viale calamosca capolinea 5/11 - fine strada | 1 km | strada | asfalto | 3 % | 5 m |
| Generuxi: Via Berna - Via dell'Abbazia | 1 km | pedonale | misto | 3 % | 1 m |
| Poetto - Calamosca | 2 km | sentiero | terra | 3 % | 4 m |
| Saline di Molentargius | 2 km | ciclopeditone | terra | 1 % | 2 m |
| Su Siccu - Molentargius | 4 km | ciclopeditone | misto | 3 % | 2 m |
| Terramaini - Molentargius | 6 km | ciclabile | misto | 1 % | 1 m |
| Tortoli - Cagliari - Iglesias: Costa Sud della Sardegna | 522 km | strada | asfalto | 15 % | 64 m |
| Traversa di Molentargius | 5 km | sentiero | terra | 0 % | 3 m |



I servizi in *sharing* prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. In molti casi, in base agli accordi con il comune, 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.



Alcuni dei servizi attivi a Cagliari sono:



<https://enjoy.eni.com/>

Da maggio 2024 Enjoy, il car sharing di Eni Fuel S.p.A., è disponibile anche a Cagliari. L'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. È un sistema free floating, si può prelevare e riconsegnare il veicolo all'interno dell'area di copertura della città tramite App.



<https://www.playcar.net/>

Dal 2014 PlayCar offre servizi di car sharing, rental e van sharing nelle città di Cagliari, Quartu Sant'Elena e Livorno. Tramite app è possibile accedere a molteplici modalità di condivisione aderendo ai piani Free-Floating, Round Trip e Rental.



<https://scopri.auting.it/car-sharing-tra-privati-cagliari/>

Modalità di car sharing già popolare all'estero che permette agli abitanti di Cagliari di condividere la propria auto privata con chi ne ha bisogno in cambio di un compenso. Basta registrare il proprio veicolo sulla piattaforma o sull'app di Auting, scegliere il prezzo di condivisione della propria auto e pubblicarlo.



<https://www.kinto-mobility.eu/it/kinto-share>

Il servizio è 100% digitale ed accessibile tramite app. Le auto della gamma KINTO Share sono tutte dotate dell'ultima tecnologia Full Hybrid Electric di Toyota.

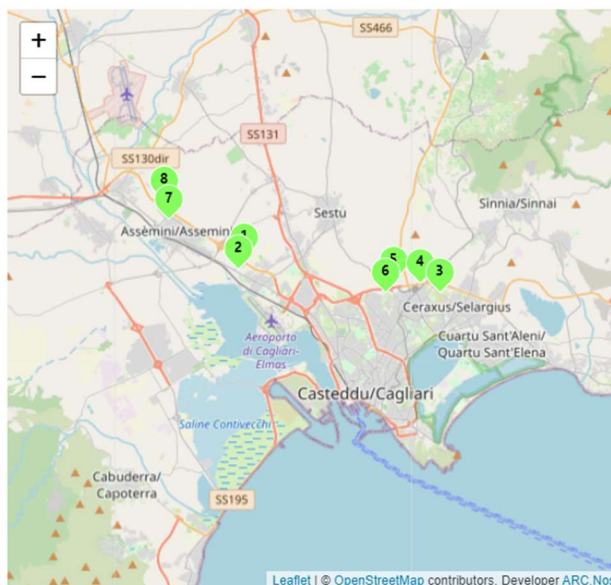
Nel comune di Cagliari il servizio di bike sharing CABUBI non è al momento attivo mentre nella Città Metropolitana di Cagliari è disponibile un servizio di noleggio automatizzato di biciclette a pedalata assistita per poter pedalare per il tempo di cui se ne ha bisogno e riconsegnarla in autonomia. Il servizio, BikeMET, è attivo nei comuni di Elmas, Selargius, Monserrato e Assemini¹.

Città Metropolitana Cagliari

Stazioni

Selezionare...

- 01 - ELMAS - MUNICIPIO**
via del Pino Solitario/via del Municipio
3 bici libere
5 posti disponibili
- 02 - ELMAS - STAZIONE FS**
piazza stazione
4 bici libere
6 posti disponibili
- 03 - SELARGIUS - CELLARIUM**
Piazza Cellarium 1
7 bici libere
2 posti disponibili
- 04 - SELARGIUS - SCUOLE**
via delle begogne/via delle



¹ <https://weelo.it/bikemet/>

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

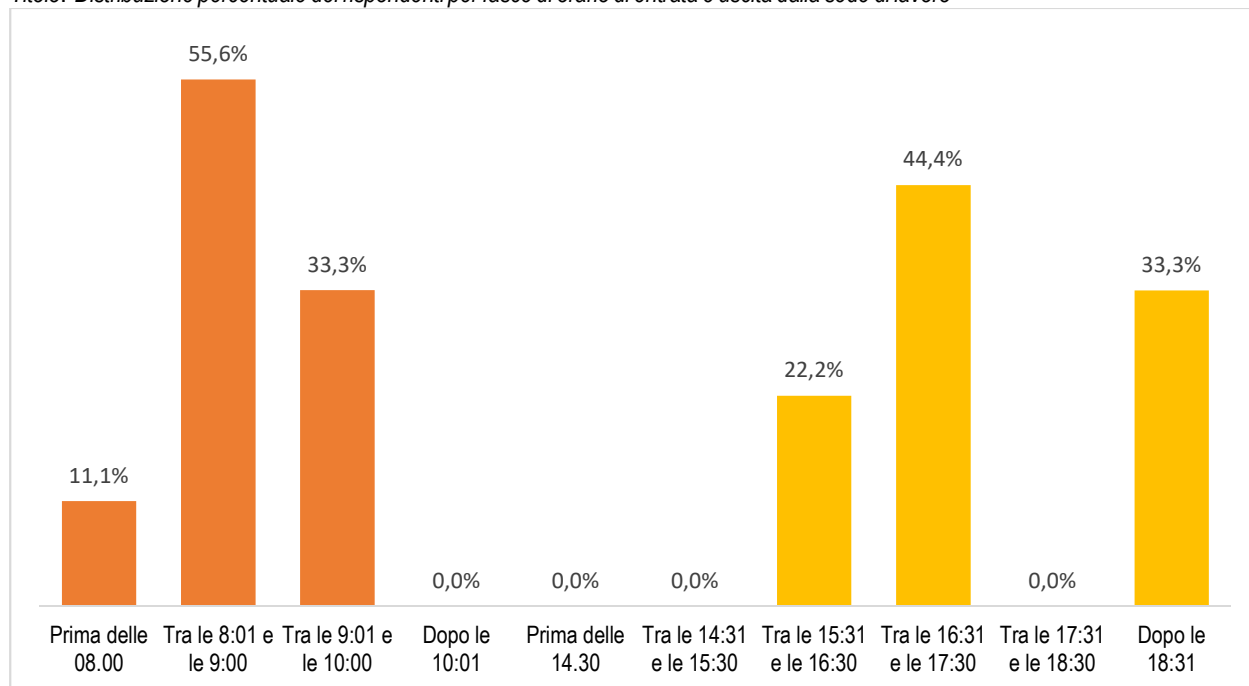
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 –19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, il **55,6%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria **tra le ore 8:01 e le 9:00**, circa 6 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente. Tra **le ore 9:01 e le 10:00** la percentuale scende al **33,3%**.

in **USCITA**, i rispondenti preferiscono la fascia oraria centrale tra le **16:31 e le 17:30** con il **44,4%** (33,3% nel 2024); dopo le **18:30** la percentuale si attesta al **33,3%** (25% nel 2024).

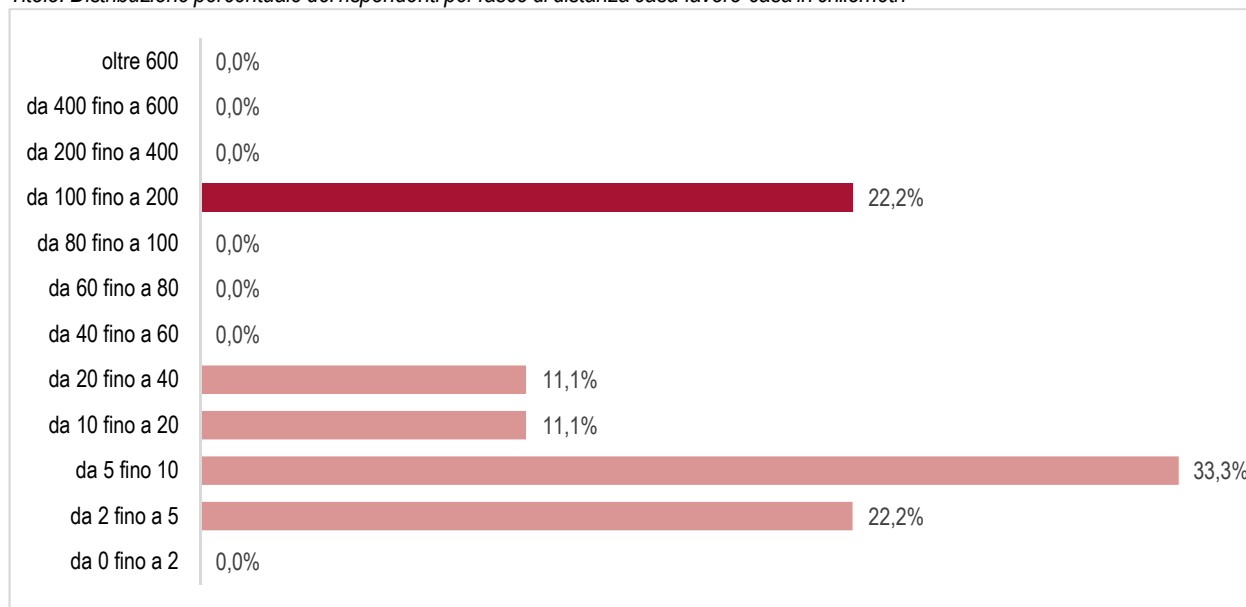
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **41,6 chilometri**, in media 2,6 Km in più rispetto all'anno precedente. Il **22,2%** (5,2 punti percentuali in più rispetto al 2024) dei dipendenti percorre oltre **100 chilometri al giorno**.

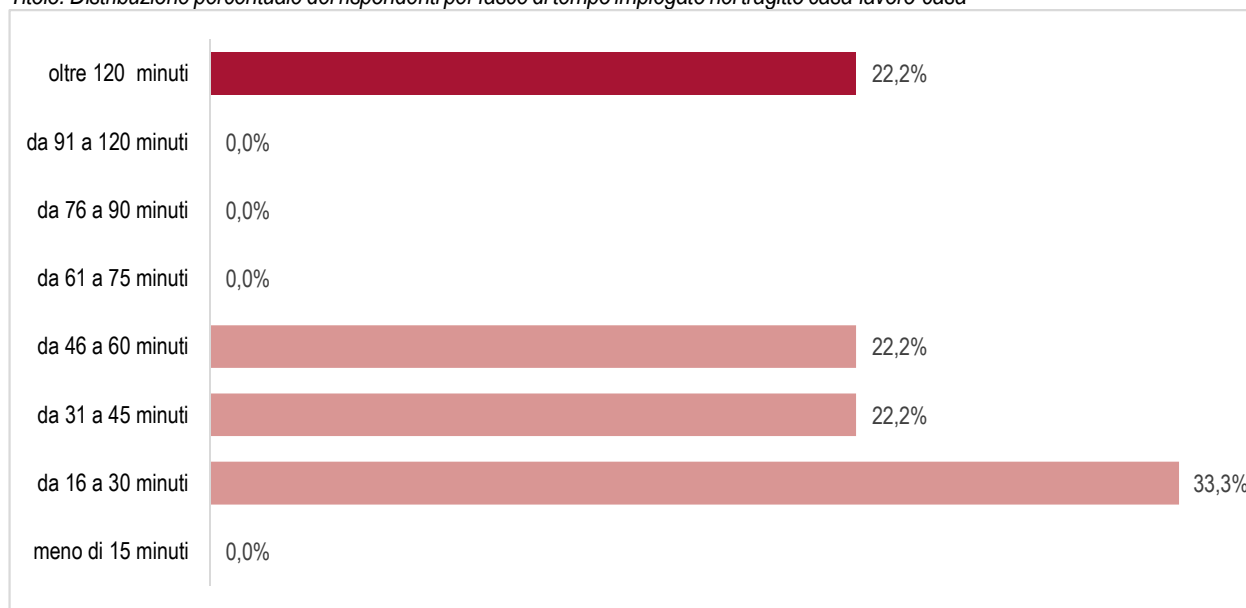
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **circa a 61 minuti** (erano mediamente 56 minuti nel 2024). **Un terzo** dei rispondenti impiega da **16 a 30 minuti** (42% nel 2024).

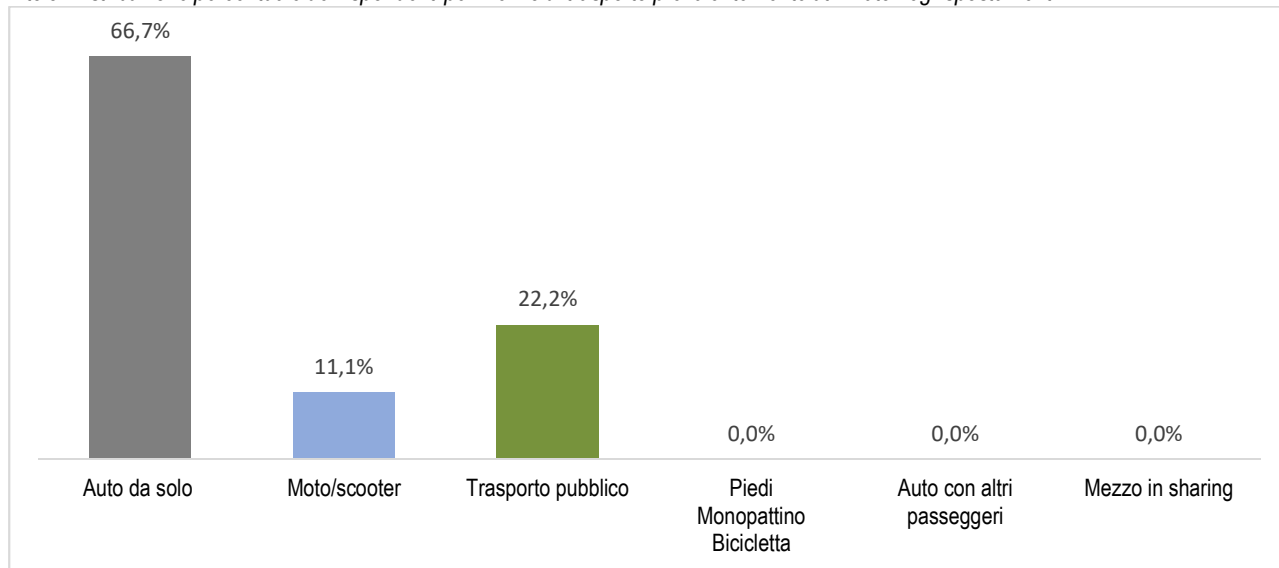
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **66,7%** dei rispondenti dichiara di utilizzare l'auto privata senza altri passeggeri per gli spostamenti casa-lavoro-casa (in aumento rispetto al 58% del 2024). Il **22,2%** ricorre ad un **Mezzo di trasporto pubblico**; solo l'**11,1%** ricorre all'uso di **moto/scooter**. Nessuno dei rispondenti dichiara di utilizzare la micromobilità o un mezzo elettrico. Circa due terzi dei rispondenti non cambia modalità di trasporto in base alle stagioni o alle condizioni meteorologiche.

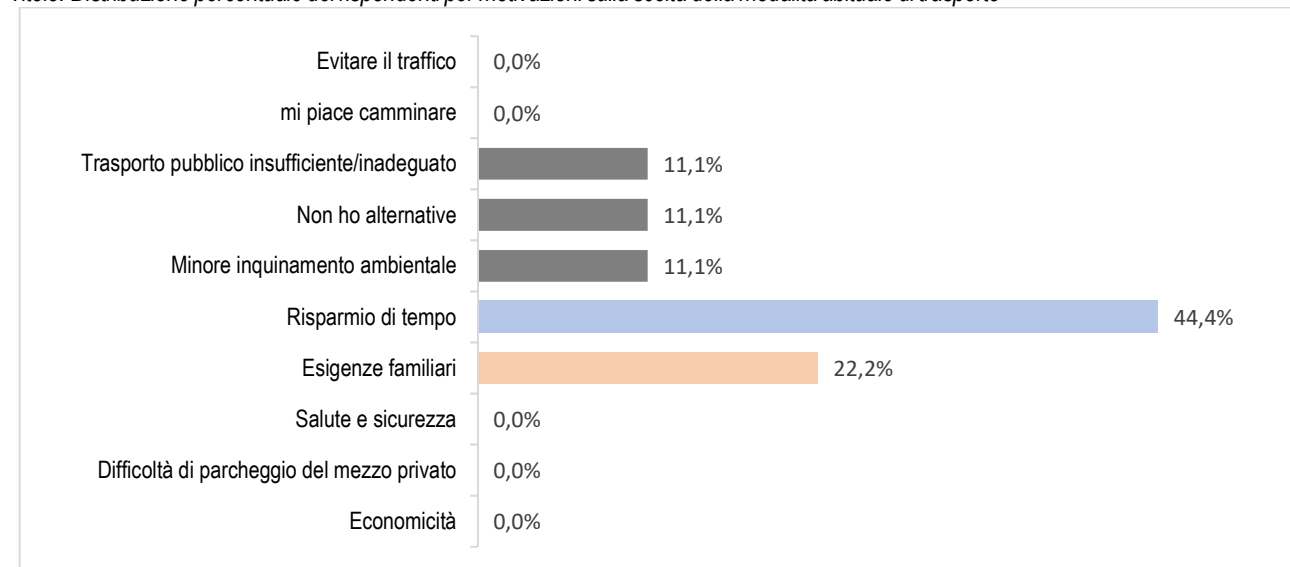
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato negli spostamenti



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono il **risparmio di tempo (44,4%)**, seguono le **esigenze familiari (22,2%)**. La mancanza di alternative, il trasporto pubblico carente e il minore inquinamento ambientale sono tutte all'**11,1%**.

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

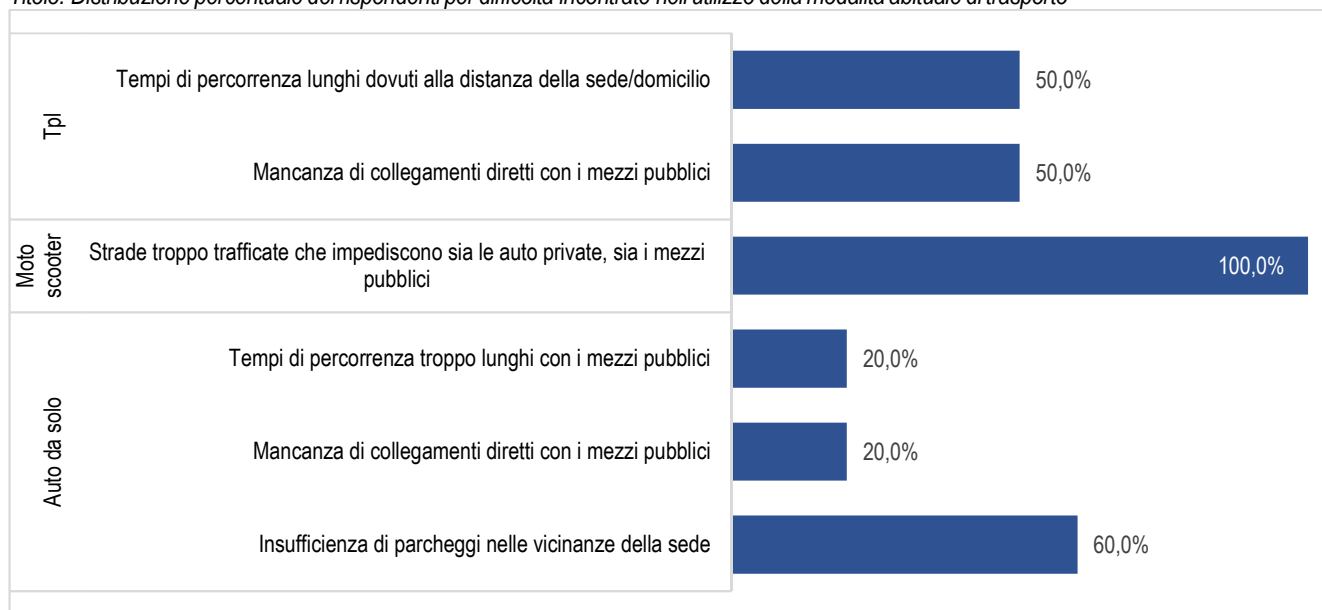


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le difficoltà principali per chi utilizza l'auto sono la mancanza di parcheggi (60,0%), l'assenza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici e i tempi di percorrenza troppo lunghi con i mezzi pubblici (20,0%). La difficoltà maggiore per chi usa il motociclo o lo scooter è rappresentata dalle strade troppo trafficate che impediscono sia le auto private, sia i mezzi pubblici (100,0%).

Per chi utilizza il trasporto pubblico, il problema principale è la mancanza di collegamenti diretti (50,0%) e i tempi di percorrenza lunghi dovuti alla distanza della sede/domicilio (50,0%), che costringe gli utenti a effettuare più cambi e a percorrenze a piedi di una parte del tragitto.

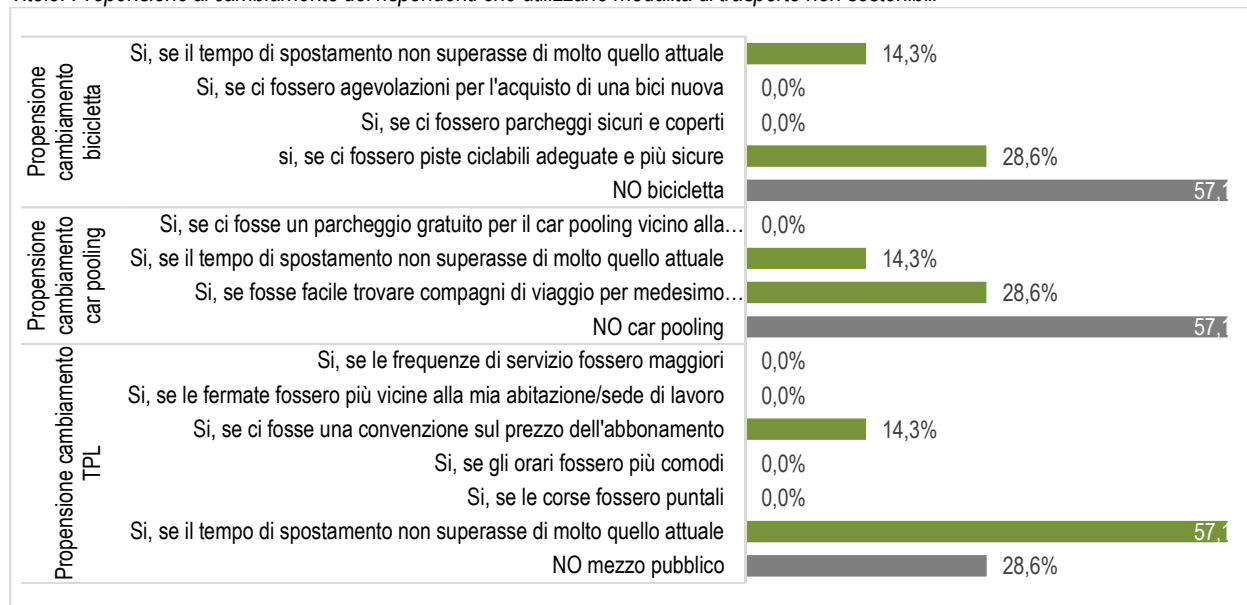
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per difficoltà incontrate nell'utilizzo della modalità abituale di trasporto



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

I rispondenti che utilizzano modalità di trasporto non sostenibili mostrano una bassa propensione a modificare le proprie abitudini verso l'uso della bicicletta o del car pooling: in entrambi i casi, il 57,1% dichiara di non essere incline al cambiamento. È tuttavia interessante notare che due quinti degli intervistati sarebbe disposto a utilizzare la bicicletta se fossero disponibili piste ciclabili più adeguate e sicure o se il tempo di spostamento non superasse di molto quello attuale. Per quanto riguarda il car pooling, i due quinti degli intervistati afferma che ne farebbe uso se il tempo di spostamento non superasse di molto quello attuale o se fosse facile trovare compagni di viaggio per medesimo tragitto e orari. Una maggiore apertura al cambiamento si registra invece nei confronti del trasporto pubblico locale (TPL), verso il quale il 57,1% dei rispondenti sarebbe favorevole se il tempo complessivo di spostamento non risultasse eccessivamente più lungo rispetto a quello attuale.

Titolo: Propensione al cambiamento dei rispondenti che utilizzano modalità di trasporto non sostenibili



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

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



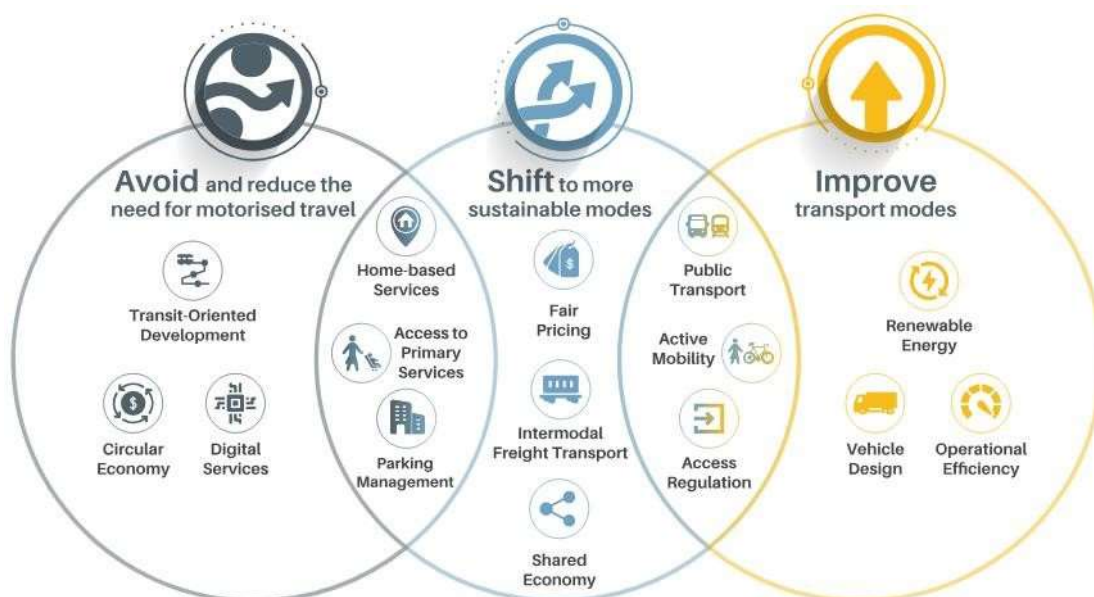
Shift

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

Tramite il *Mobility Manager d'Area*, verrà richiesta l'installazione, in prossimità della sede, di rastrelliere comunali per il parcheggio delle biciclette.

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"⁷ 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 CTM e ARST, che consenta ai dipendenti Istat della sede della Sardegna di usufruire di uno sconto sull'abbonamento mensile o annuale.

3. Per l'utilizzo dell'auto privata elettrica e ibrida

a. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione statale

La misura statale denominata "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici" è stata introdotta con lo scopo di favorire il ricambio del parco auto italiano a favore di veicoli a emissioni zero. È rivolta a persone fisiche e a microimprese che intendano acquistare un veicolo 100% elettrico, a fronte della rottamazione obbligatoria di un veicolo termico fino alla classe Euro 5.

b. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione regionale

Per il 2025 la Regione Sardegna non prevede alcun bando specifico né per i cittadini né per le PMI; al momento ci si riferisce unicamente al bando nazionale. Negli anni precedenti erano state attivate misure e agevolazioni regionali dedicate, e si attendono aggiornamenti per eventuali nuovi interventi a partire dal 2026. Rimane comunque in vigore l'esenzione biennale del bollo auto per i veicoli ibridi ed elettrici.

⁷ <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 pagina² 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 intranet³.

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.

² <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

³ 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%252e00000000000-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).

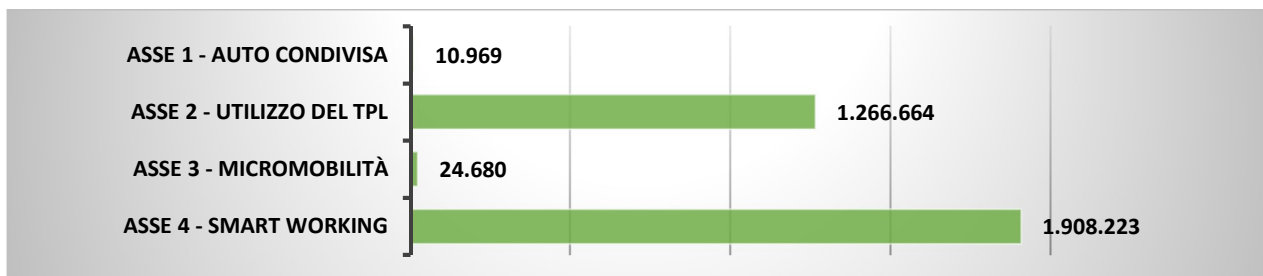
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

- **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).

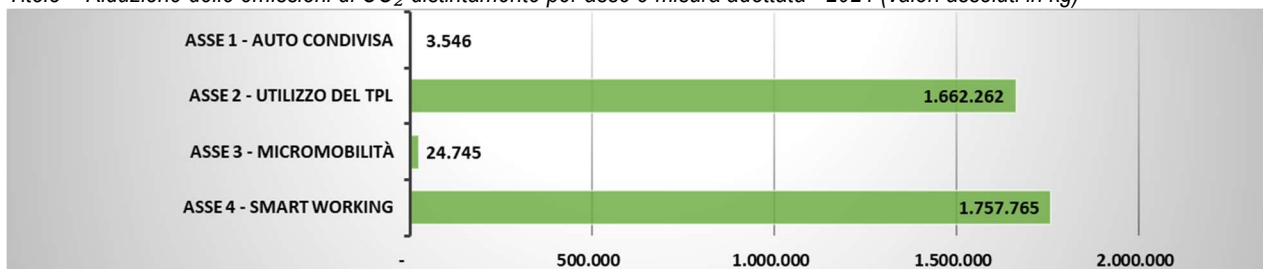
Emerge che l'Istat, nell'anno **2025** ha contribuito a **ridurre emissioni di CO₂** per un totale di **3.210,5** (-237,5 kg rispetto al 2024=3.448) tonnellate, distintamente per asse e per misura adottata.

La misura dei benefici ottenuti equivale a:

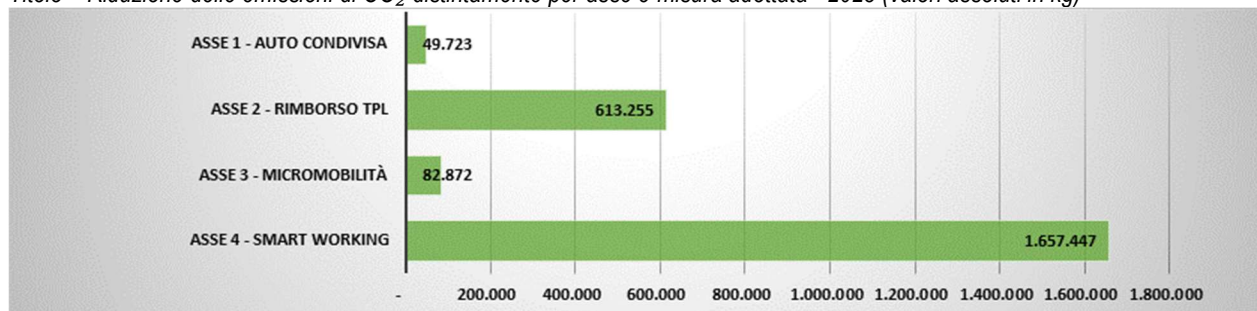
- oltre **1.908 (+151 kg rispetto al 2024=1.757)** tonnellate di CO₂ a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.266 (-396 kg rispetto al 2024=1.662)** tonnellate di CO₂ a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila (stesso valore rispetto al 2024)** chilogrammi di CO₂ per **micromobilità**
- oltre **10mila (+7 kg rispetto al 2024=3mila)** chilogrammi di CO₂ per **car pooling**.



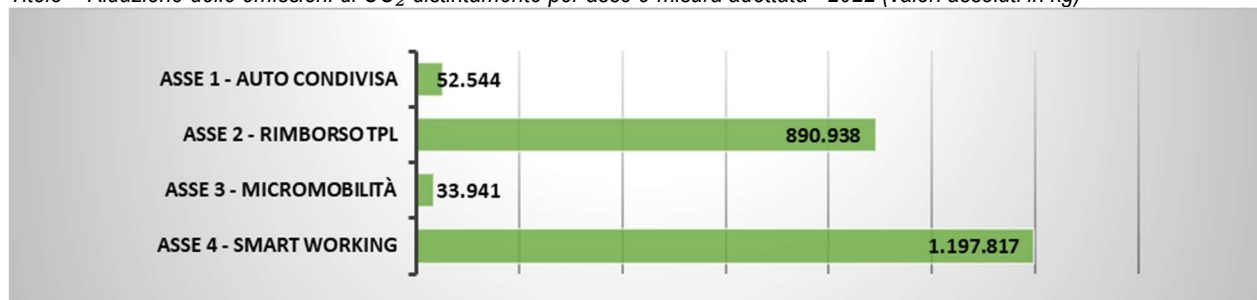
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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 (KPI⁴)

- **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**.

⁴ 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 δ L | | num. | 497 | 1808 51,9% 53% |
| | | num. | 1,2 | |
| | | km/giorno | 51,58 | |
| Δkmauto = (Ut / δ) * L | | km/giorno | 30.782,52 | |
| Op | | giorni/anno | 220 | |
| FeCO2 | | g/km | 187,04 | |
| ΔEmiCO2 = (Δkmauto * FeCO2 * Op) / 1000 | | kg/anno | 1.266.663,95 | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| FeNOX | | g/km | 0,38 | |
| ΔEmiNOX = (Δkmauto * FeNOX * Op) / 1000 | | kg/anno | 2.573,42 | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| FePM10 | | g/km | 0,03 | |
| ΔEmiPM10 = (Δkmauto * FePM10 * Op) / 1000 | | kg/anno | 203,16 | ← Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |

| | | UM | Micromobilità 2025 | |
|---|--|-------------|--------------------|--|
| Ut δ L | | num. | 72 | 1808 7,5% 53% |
| | | num. | 1,2 | |
| | | km/giorno | 6,12 | |
| Δkmauto = (Ut / δ) * L | | km/giorno | 527,80 | |
| Op | | giorni/anno | 250 | |
| FeCO2 | | g/km | 187,04 | |
| ΔEmiCO2 = (Δkmauto * FeCO2 * Op) / 1000 | | kg/anno | 24.679,86 | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| FeNOX | | g/km | 0,38 | |
| ΔEmiNOX = (Δkmauto * FeNOX * Op) / 1000 | | kg/anno | 50,14 | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| FePM10 | | g/km | 0,03 | |
| ΔEmiPM10 = (Δkmauto * FePM10 * Op) / 1000 | | kg/anno | 3,96 | ← Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |

| | | UM | SW 2025 | |
|--|--|-------------|--------------|--|
| Ut δ L | | num. | 850 | 1808 47% |
| | | num. | 1,2 | |
| | | km/giorno | 40,02 | |
| Δkmauto = (Ut / δ) * L | | km/giorno | 40.808,87 | |
| Op | | giorni/anno | 250 | |
| | | KM/anno | 10202218,56 | |
| FeCO2 | | g/km | 187,04 | |
| ΔEmiCO2 = (Δkmauto * FeCO2 * Op) / 1000 | | kg/anno | 1.908.222,96 | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2 |
| FeNOX | | g/km | 0,38 | |
| ΔEmiNOX = (Δkmauto * FeNOX * Op) / 1000 | | kg/anno | 3.876,84 | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX |
| FePM10 | | g/km | 0,03 | |
| ΔEmiPM10 = (Δkmauto * FeInq * 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 | |

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

| | | |
|--------------------|-------------|----------|
| Δkm_{auto} | km/giorno | 1.959,41 |
| Gs | giorni/anno | 250 |
| Km_{sm} | km/giorno | 1.724,83 |

| | | |
|--|---------|-----------|
| $FeCO_2$ | 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

| | | |
|---|---------|------|
| $FePM_{10}$ | g/km | 0,03 |
| $\Delta EmiPM_{10} = \frac{\Delta km_{auto} * FePM_{10} * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FePM_{10} * Gs}{1000}$ | kg/anno | 1,76 |

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025



Scan me

GLOSSARIO



Scan me

SITOGRAFIA



Scan me