
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Sud

Sede della Sicilia

2025

Referente territoriale per la Mobilità

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

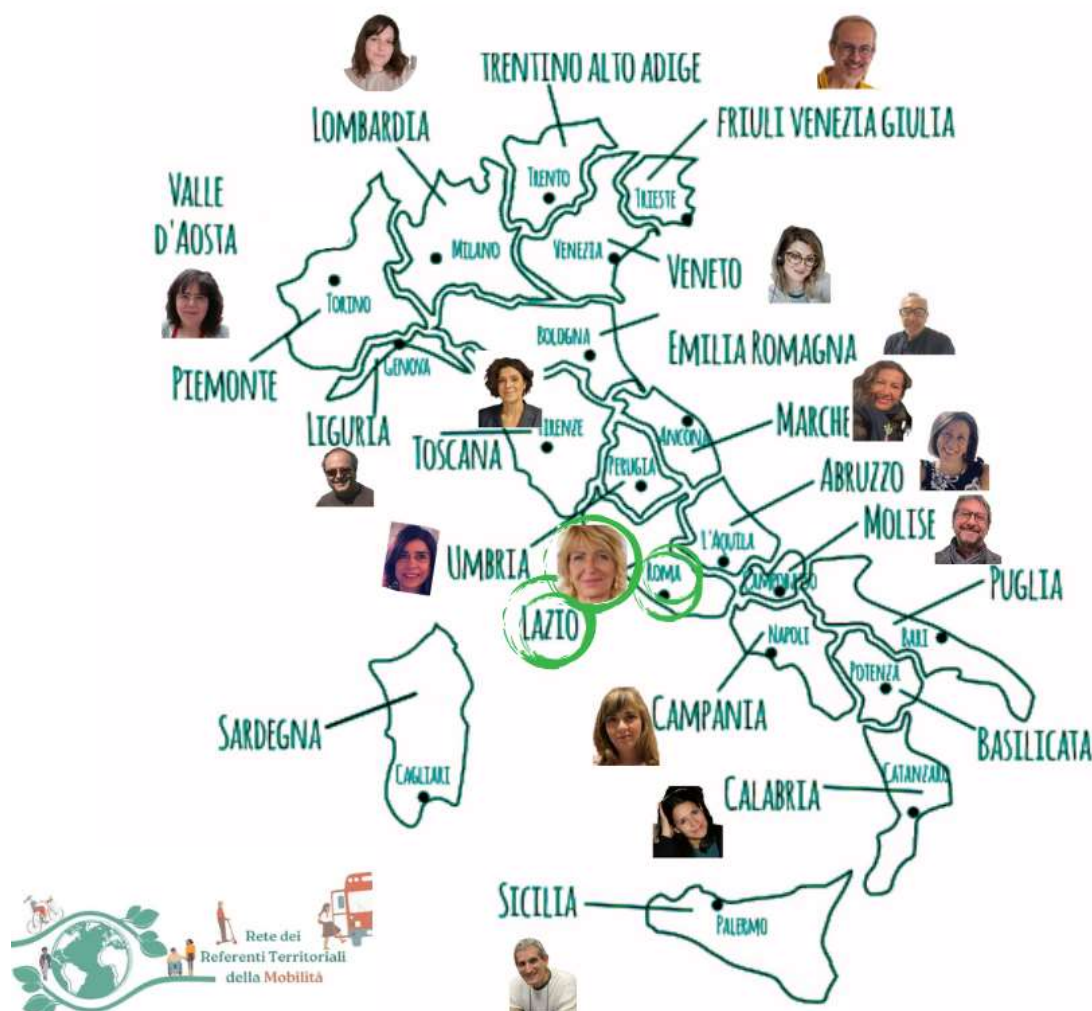
Via G.B. Vaccarini, 1, 90100 Palermo

Sede della Sicilia

Francesco Paolo Rizzo | frrizzo@istat.it



RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



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

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

Pagina ufficiale



INDICE

INTRODUZIONE

Contesto di riferimento

Modello di funzionamento

ANALISI GENERALE

Analisi della domanda

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa

PROGETTAZIONE

Progettazione delle misure

INTERVENTI - MISURE

Incentivi

Campagna di sensibilizzazione

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

Questionario mobilità 2025

Glossario

Sitografia

INTRODUZIONE

L'[Istituto Nazionale di Statistica](#) (Istat) è un Ente Pubblico di Ricerca riconosciuto ai sensi del D.Lgs. n. 218/2016, dedicato 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.

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.

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:

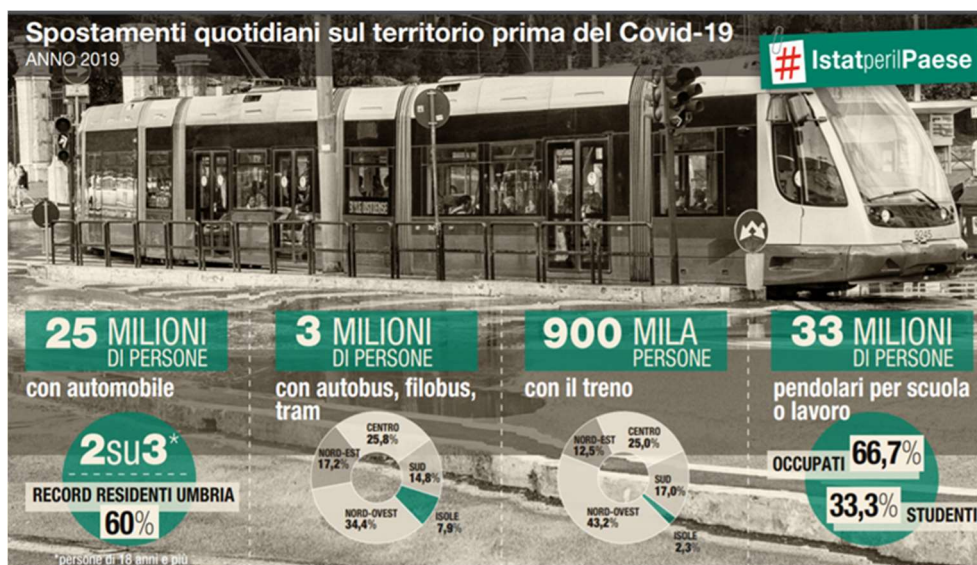
- nominare un *Mobility Manager*, responsabile della pianificazione e promozione della mobilità sostenibile;
 - adottare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), con lo scopo di ridurre l'uso del trasporto privato.
- In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme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

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 Sicilia



Nella sede territoriale della Sicilia, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025 è aumentato dal 69%, registrato nell'edizione 2024, all'**83%**.

Dall'analisi dei dati raccolti emerge una lieve prevalenza di genere maschile (**47% femmine** e **53% maschi**).



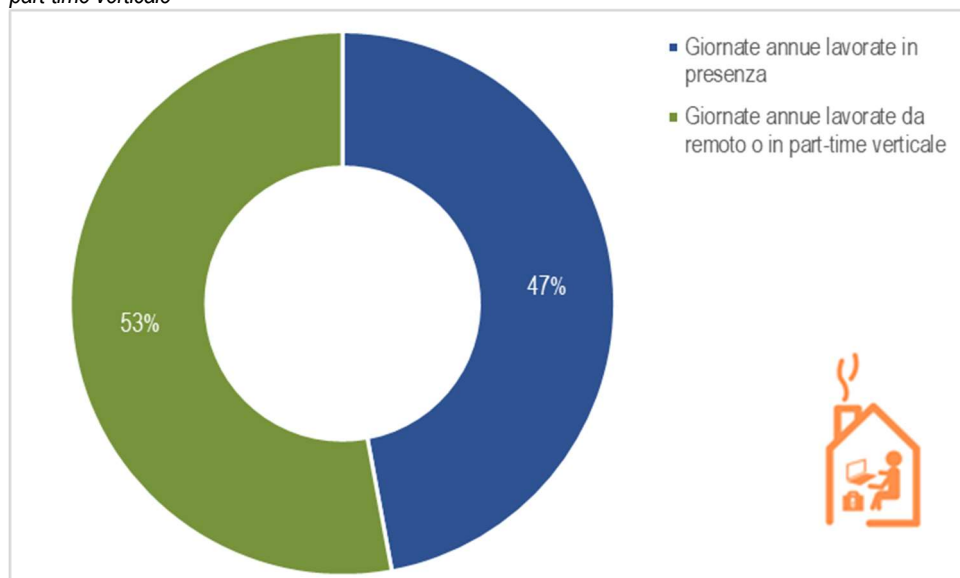


La distribuzione del personale per fasce d'età colloca **un terzo dei rispondenti** nella fascia d'età **51-55 anni**, seguono, con il 30%, gli appartenenti alla classe 41-50 anni; il 17% si colloca nella fascia 56-60 anni; la quota delle lavoratrici e dei lavoratori over 60 risulta pari al 13%; infine esigua è la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia dei 31-40 anni e a quella degli under 30 (3% in entrambe le classi).

Circa **tre quarti** dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di **Palermo**; mentre il restante quarto risiede al di fuori dei confini del capoluogo siciliano, in altri comuni della città metropolitana di Palermo 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



Annualmente sono quasi **4.200** le giornate lavorate in modalità agile, telelavoro o remoto, pari al **52,8%** del totale. Circa 3.700 sono invece lavorate in sede (47,1%). Infine solo 10 giornate sono svolte in part-time verticale.

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

47,0%



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 Sicilia gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. Dista poco più di 400 metri dalla stazione della metropolitana di Via Margherita de Simone dove è allocata la fermata "Fiera" della Linea B, la quale consente di raggiungere la Stazione di Palermo Notarbartolo e la Stazione Centrale, luoghi in cui convergono diversi mezzi pubblici.

A circa 300 metri, su via Libertà, si concentrano le fermate:

- 1) trasporto pubblico urbano gestito dall'AMAT S.p.A. che è la società concessionaria del trasporto gommato e su rotaia della città di Palermo. Da tale fermata transita la linea 101 che collega la Stazione Centrale con il parcheggio di scambio sito nei pressi dello Stadio delle Palme;
- 2) trasporto pubblico extraurbano della ditta "Segesta" che collega la città di Palermo con quella di Trapani;
- 3) trasporto pubblico extraurbano della ditta "Azienda Siciliana Trasporti" che collega la città di Palermo con i comuni a Ovest del capoluogo (Isola delle Femmine, Capaci, Carini, Torretta, Cinisi e Terrasini).

Il Trasporto Pubblico Urbano su gomma si estende per circa 270 km e vanta 58 linee; la velocità commerciale media dichiarata è di circa 13 km/h ed una frequenza media di 21 minuti. La viabilità è programmata secondo una logica settoriale a zone in presenza di sei parcheggi d'interscambio (Stazione Centrale: 70 posti auto, Parcheggio Oreto: 120 posti auto, Parcheggio Basile: 928 posti auto, Parcheggio Emiri: 620 posti auto, Parcheggio Giotto/Lennon: 1.000 posti auto, De Gasperi/Stadio: 100 posti auto).

Solo il parcheggio d'interscambio "Stazione Centrale" ricade nel centro della città, mentre gli altri sono esterni. Sono, inoltre, nodi intermodali il parcheggio "Stazione Centrale" (metropolitana, ferrovia urbana, ferrovia, tram e bus extraurbani) e quello "Giotto/Lennon" (tram, bus extraurbani), per la presenza di altre modalità di trasporto pubblico.

Il Sistema Tramviario, costituito da quattro linee, realizzato all'interno del Comune di Palermo, collega la

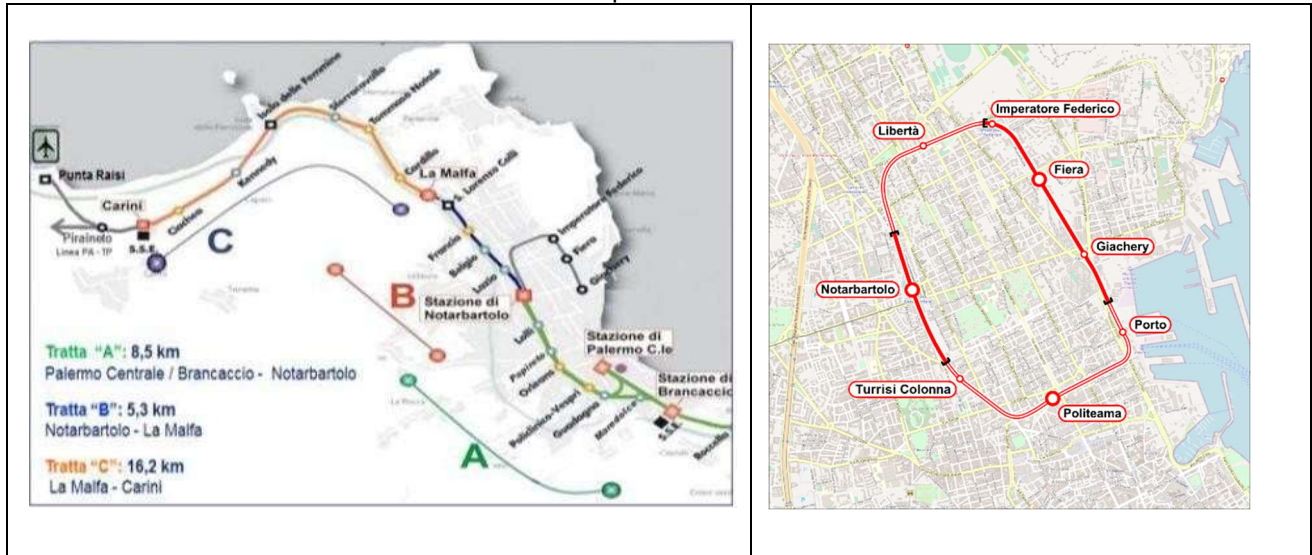


Fonte: Comune di Palermo

periferia ad alcune zone centrali della città. Purtroppo tali linee sono distanti dalla sede Istat, ragion per cui nessun dipendente ha mostrato al momento interesse per tale mezzo di trasporto. Il nuovo progetto tramviario in itinere riguarderà altre zone della città per cui diventa concreta la possibilità che i nuovi interventi potranno interessare in futuro i dipendenti Istat.



Il Passante ferroviario di Palermo - a doppio binario elettrificato per circa 30 Km, tra la Stazione di Palermo Centrale - Palermo Brancaccio e la Stazione di Carini - congiunge il capoluogo siciliano con l'aeroporto civile internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi, migliorando la mobilità cittadina e riducendo il traffico stradale. L'anello ferroviario di Palermo è una linea urbana di circa 6-7 chilometri che collega la stazione Palermo Notarbartolo con la zona del porto e del centro città. Progettato per integrarsi con il sistema ferroviario metropolitano, ha l'obiettivo di migliorare la mobilità urbana, collegando le principali aree cittadine e portuali, riducendo il traffico automobilistico e favorendo la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse.



Fonte: Comune di Palermo

Nell'ottobre 2024 è stata inaugurata la stazione "Libertà" nel comune di Palermo, che dista circa 950 metri dalla sede di lavoro. Considerato che alcuni dipendenti risiedono lungo tale tratta, è auspicabile che nel prossimo futuro qualcuno di essi possa utilizzare tale mezzo di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa, riducendo l'utilizzo dell'auto privata per recarsi in ufficio.

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare l'utilizzo di tale mezzo.

BiciPA è il sistema di *bike sharing* della città di Palermo che consente ai cittadini di fruire di un parco bici pubbliche, in modo semplice e veloce. *BiciPA* è prima di tutto un servizio pubblico e rappresenta una seria alternativa all'uso del mezzo privato a motore. Integrato al servizio *car sharing* *AmiGO*, offre la possibilità di poter prelevare auto e bici della flotta AMAT con un'unica tessera, in modo comodo e conveniente. *BiciPA* significa anche intermodalità; offrire questo servizio nei pressi dei parcheggi di interscambio, della stazione ferroviaria, dei capolinea dei bus consente al cittadino di recarsi nel centro della città senza l'uso dell'auto privata. Il Servizio è accessibile, nei limiti del numero di biciclette disponibili in ogni stazione, 12 mesi su 12, 7 giorni su 7, con possibilità di prelievo secondo il seguente calendario: dall'1/7 al 30/9, H 24; dall'1/10 al 30/6, dalle ore 7.00 alle ore 24,00 (salvo casi di forza maggiore o decisioni delle autorità competenti che comportino una restrizione totale o parziale, temporanea o definitiva, dell'uso di una o più stazioni o della circolazione ciclistica sul territorio della città di Palermo).

Nei pressi della sede, a circa 100 metri, è presente una stazione *bike sharing* (angolo tra la Via Marchese di Villabianca e la Via Francesco Cordova). Per maggiori informazioni consultare il sito <https://www.bicipa.it/>

I servizi di *car sharing* richiedono il possesso della patente e prevedono l'uso di internet e/o di app per localizzare e prenotare le auto disponibili. Nella città di Palermo *AmiGO* è il servizio di car sharing sul territorio siciliano, gestito da AMAT Palermo S.p.A., ed è inteso come alternativa all'uso dell'auto privata; prevede la condivisione di un parco auto a basso impatto ambientale tra tutti gli utenti registrati, riducendo l'uso del veicolo al tempo strettamente necessario, al fine di ottenere non solo un elevato risparmio economico personale ma anche la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Nei pressi della sede, a circa 100 metri, è presente una stazione *car sharing* (angolo tra la Via Marchese di Villabianca e la Via Francesco Cordova). Per maggiori informazioni consultare il sito <https://www.amigosharing.it/#/>

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

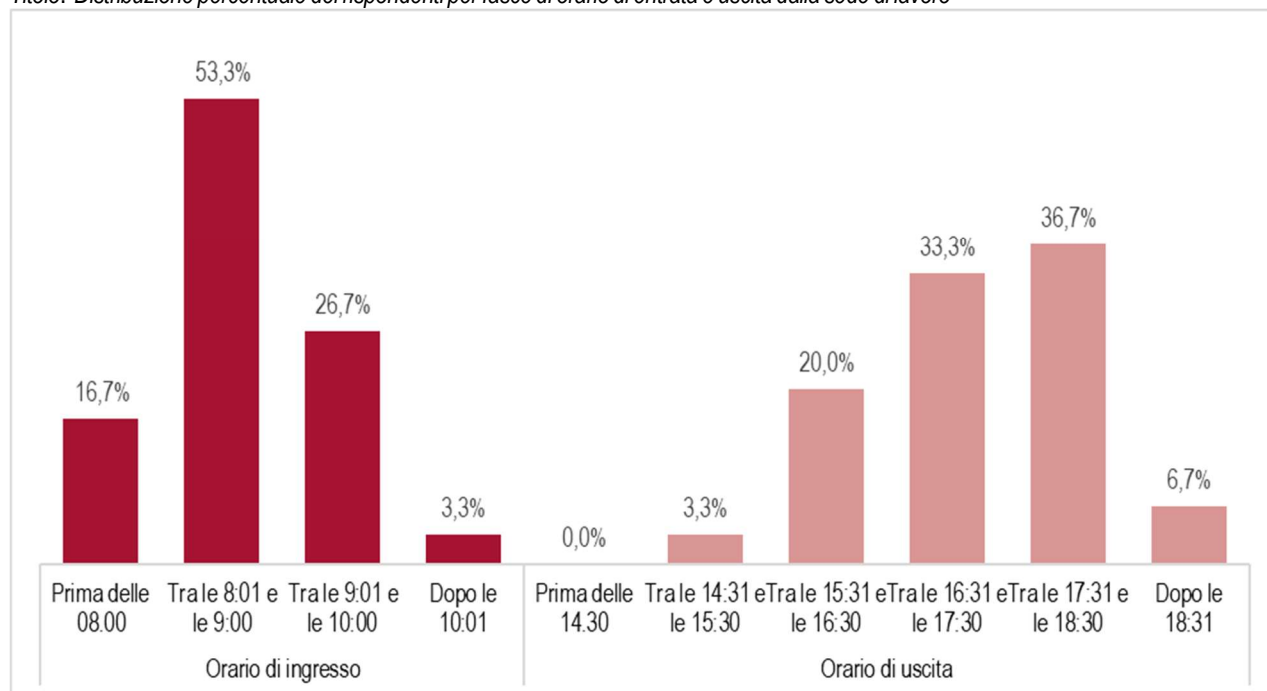
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 –19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, il **53,5%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria **tra le ore 8:01 e le 9:00**, circa 10 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente.

in **USCITA**, i rispondenti escono in maniera uniforme nelle fasce orarie centrali: un quinto tra le **15:31 e le 16:30** (33,3% nel 2024), un terzo tra le **16:31 e le 17:30** e un ulteriore 36,7% **17:31 e le 18:30** (25% nel 2024)

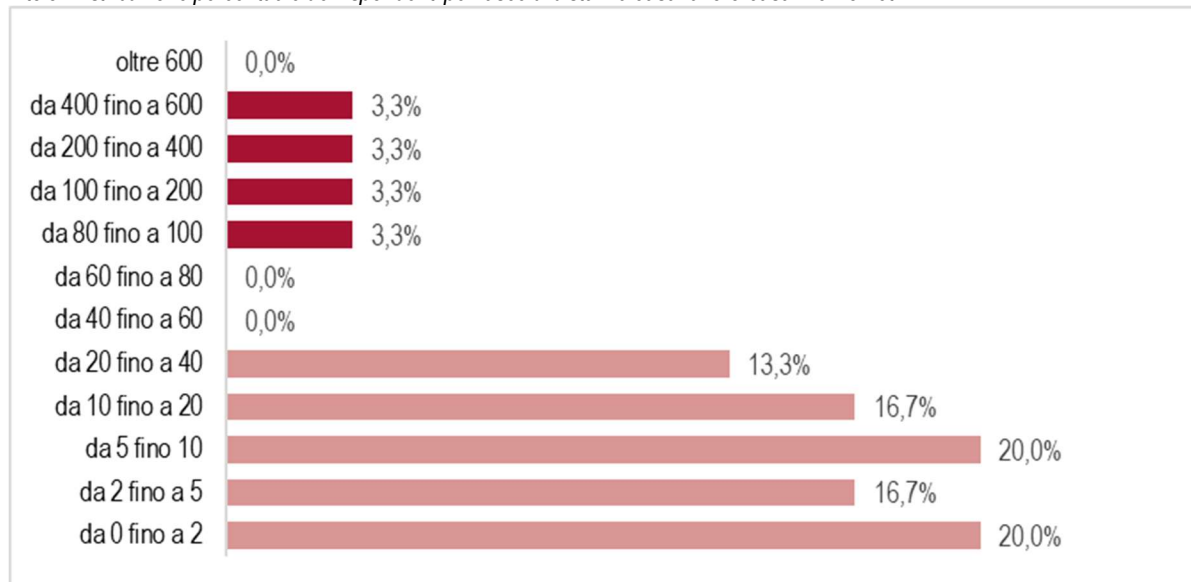
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **43,5 chilometri**, in media 8,5 Km in meno rispetto all'anno precedente. Il **13,2%** (3,6 punti percentuali in meno rispetto al 2024) dei dipendenti percorre oltre **80 chilometri al giorno** (il **3,3%** dai 400 ai 600 Km).

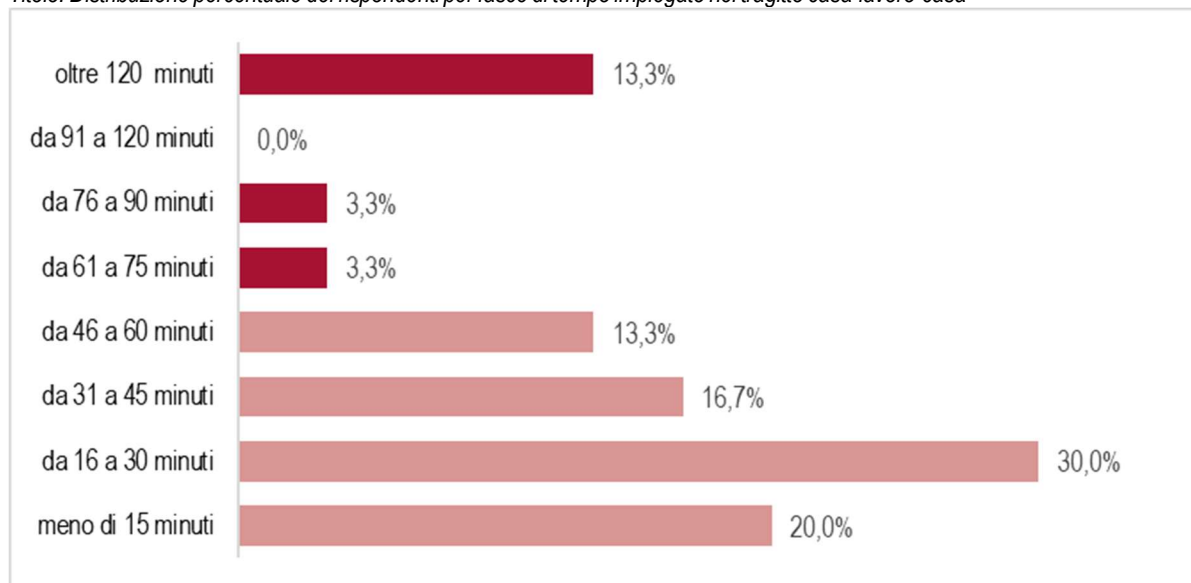
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **circa 47 minuti** (erano mediamente 62 minuti nel 2024). Sebbene in miglioramento, va evidenziata l'elevata quota di persone che impiegano oltre due ore (13,3%, contro il 16,7% del 2024).

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

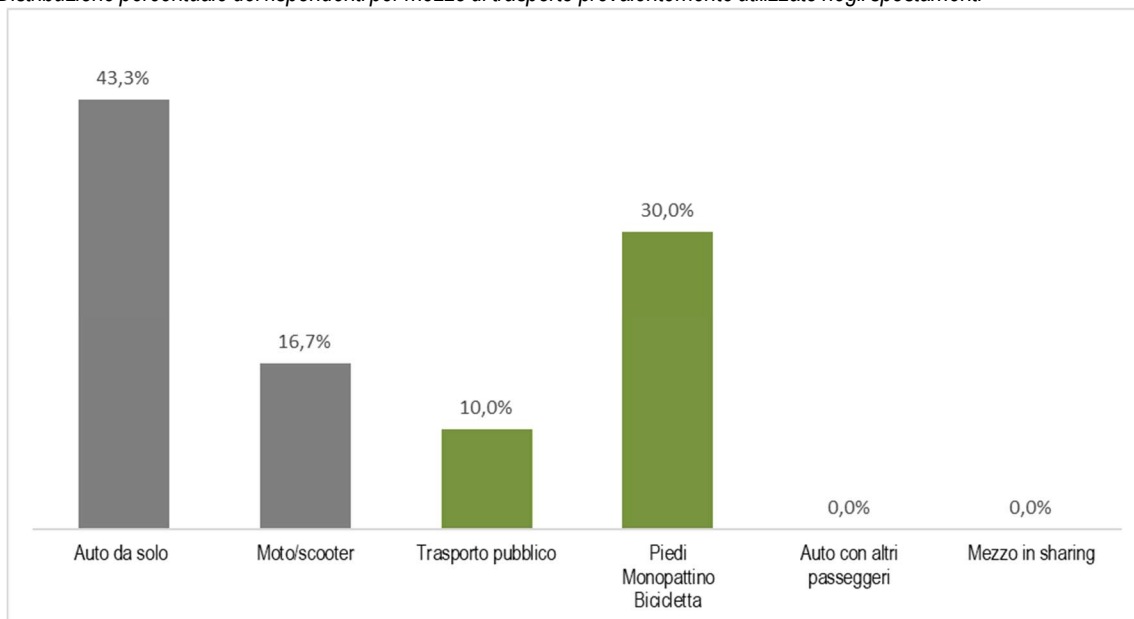


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **43,3%** dei rispondenti dichiara di utilizzare l'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro-casa (in calo rispetto al 45,8% del 2024).

Buona la quota di chi ricorre alla **micro-mobilità o a mezzi elettrici (30,0% in linea col dato del 2024)**, mentre risulta meno incoraggiante la percentuale di coloro che si recano in ufficio con i **mezzi pubblici (10,0% contro il 16,7% dello scorso anno)**. Circa tre quarti dei rispondenti non cambiano 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

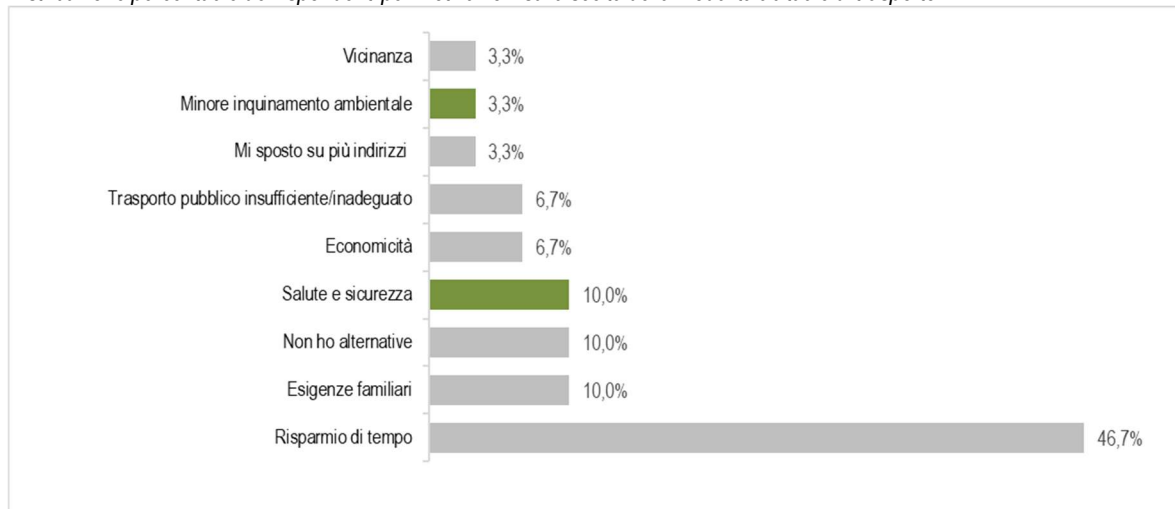
In termini di chilometri percorsi annualmente dai rispondenti per raggiungere la sede di lavoro, circa il **61%** del totale è coperto utilizzando il **Tpl**; circa **un terzo** dei chilometri complessivi, invece, viene percorso utilizzando l'auto individuale.

Tra coloro che utilizzano l'automobile in modo individuale, il **46%** possiede un veicolo alimentato a benzina, il **38%** utilizza un'auto a gasolio. Le vetture **ibride**, rappresentano solo l'**8%**, esattamente come quelle a GPL.

Per quanto riguarda la classe ambientale, quasi la **metà** degli intervistati dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, mentre circa un **quarto** dispone di un veicolo con una classe Euro pari o inferiore alla 4.

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono il risparmio di tempo (**46,7%**), seguono le esigenze familiari, la mancanza di alternative e la **salute e la sicurezza** (tutte al **10%**). Altre motivazioni che condizionano la scelta sono il trasporto pubblico carente (**6,7%**) e l'economicità (**6,7%**). Tra le motivazioni che influenzano i rispondenti, la **sensibilità ambientale** riveste solo il **3,3%**.

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



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

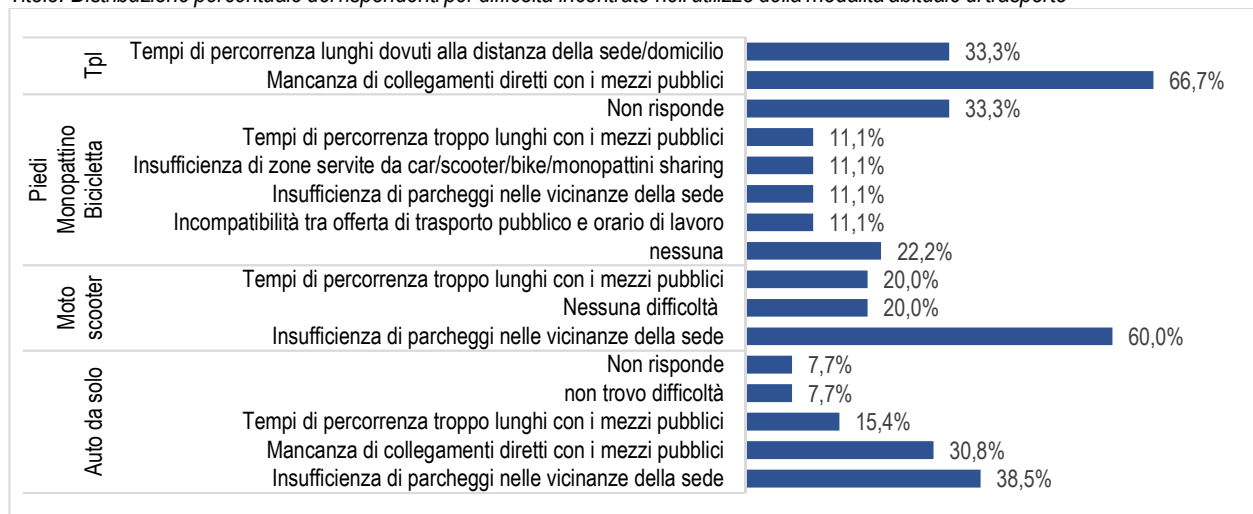
Le difficoltà principali per chi utilizza l'auto sono la mancanza di parcheggi (38,5%) e l'assenza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici (30,8%). Ciò indica che, nonostante l'auto offra flessibilità, l'accesso ai parcheggi è problematico, forse a causa della scarsità di spazi o della posizione della sede. Inoltre, la mancanza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici rende l'auto ancora la scelta preferita.

La difficoltà maggiore per chi usa il motociclo o lo scooter è il parcheggio (60,0%), con una percentuale significativamente più alta rispetto agli automobilisti. Ciò potrebbe indicare che le infrastrutture di parcheggio per moto e scooter sono ancora più scarse rispetto a quelle per le auto.

Oltre un quinto degli utenti di micromobilità sembra soddisfatto, poiché non riscontra difficoltà. Probabilmente, chi usa mezzi come piedi, monopattino o bicicletta evita problemi legati a parcheggi o collegamenti pubblici.

Per chi utilizza il trasporto pubblico, il problema principale è la mancanza di collegamenti diretti (66,7%), che costringe gli utenti a effettuare più cambi.

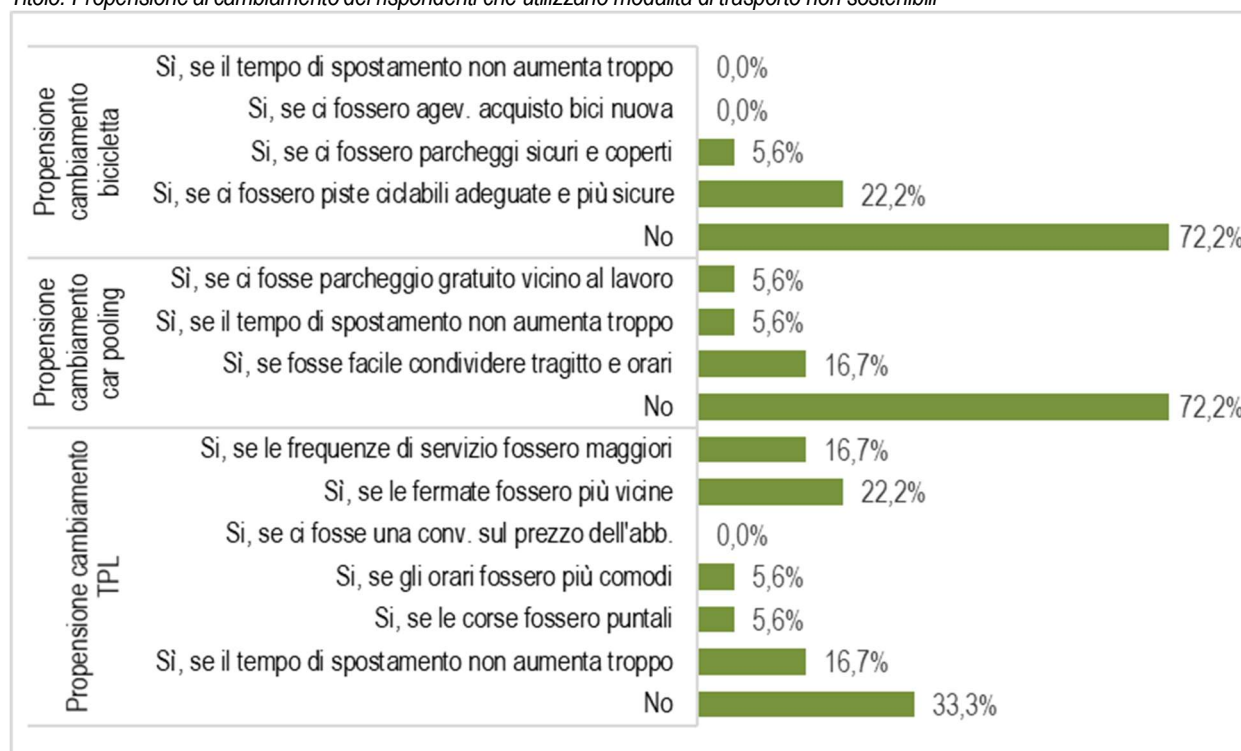
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per difficoltà incontrate nell'utilizzo della modalità abituale di trasporto



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 **72,2%** dichiara di **non essere incline al cambiamento**. È tuttavia interessante notare che **un quinto** degli intervistati sarebbe disposto a utilizzare la **bicicletta** se fossero disponibili piste ciclabili più adeguate e sicure. Per quanto riguarda il car pooling, il **16,7%** dei rispondenti afferma che ne farebbe uso se fosse più semplice condividere orari e percorsi con altri utenti. Una maggiore apertura al cambiamento si registra invece nei confronti del trasporto pubblico locale (TPL), verso il quale il **66,7%** dei rispondenti mostra una certa propensione. In particolare, il **22,2%** si dichiara disposto a utilizzarlo se le fermate fossero più vicine, il **16,7%** se le frequenze di servizio aumentassero, e un ulteriore **16,7%** se il tempo complessivo di spostamento non risultasse eccessivamente più lungo rispetto a quello attuale. Solo una quota più ridotta, pari al **5,6%**, si mostrerebbe disponibile a usare il TPL nel caso in cui gli orari fossero più comodi e le corse più puntuali.

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:



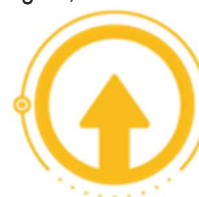
Avoid

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



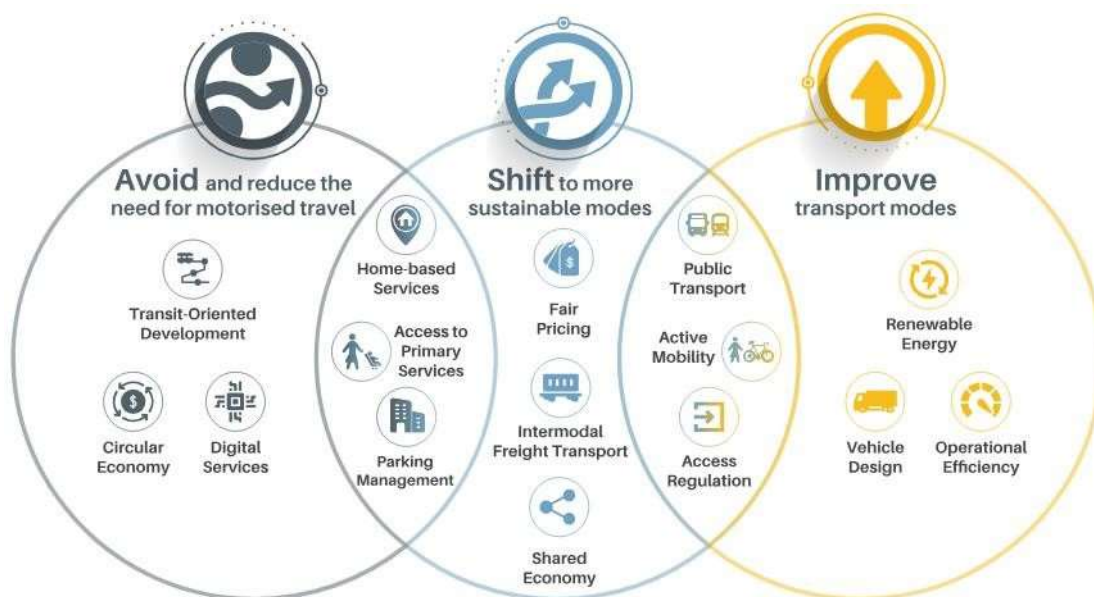
Shift

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 Ecootra
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 AMAT – Azienda Municipalizzata Auto Trasporti Palermo S.p.A., che consenta ai dipendenti Istat della sede della Sicilia 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

Con Decreto assessoriale n. 35/GAB del 21/05/2025 la Regione Sicilia ha confermato gli incentivi dello scorso anno per l'acquisto di veicoli con alimentazione elettrica o ibrida di classe Euro 6. In particolare la Regione intende procedere allo scorrimento delle graduatorie relative al bando dell'anno 2024 (Decreto assessoriale n. 17 del 23/02/2024 della Regione Sicilia).

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 pagina³ 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 intranet⁴.

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.

³ <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

⁴ 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 ostacolino o complichino l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

In ottemperanza alle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) - Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5 (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021) vengono stimati i benefici ambientali conseguibili nell'arco di un anno, in relazione agli interventi e alle misure adottate con particolare attenzione al risparmio di:

- emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂)
- gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NOX)
- materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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

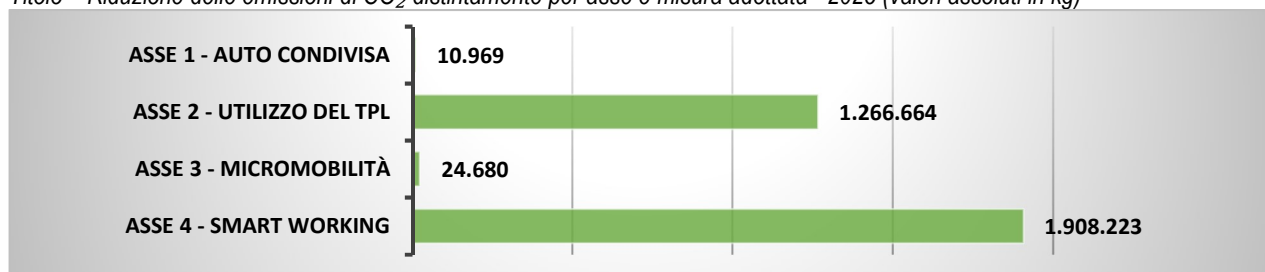
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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

La misura dei benefici ottenuti equivale a:

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

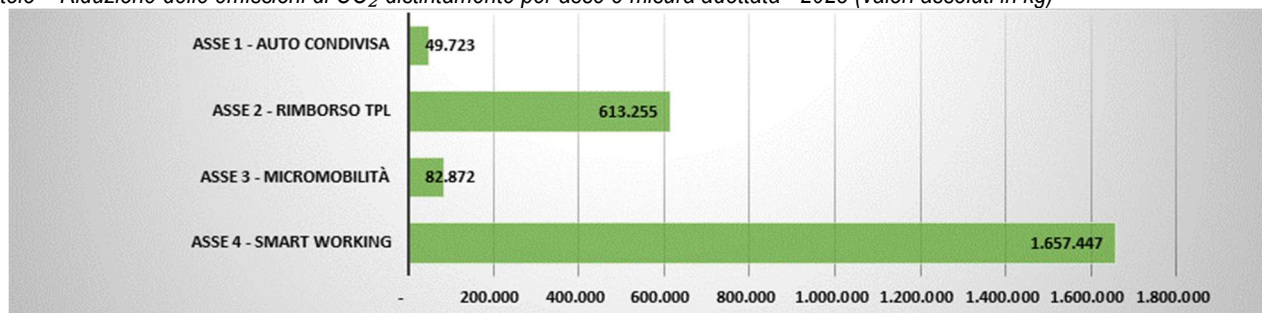
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



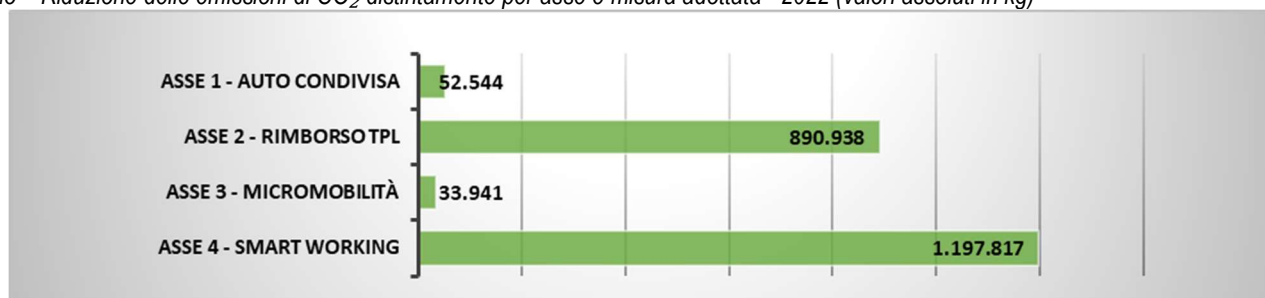
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2023 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2022 (valori assoluti in kg)



Fonte: Elaborazione su dati da indagine interna sulla Mobilità 2022-2025

Calcolo degli indicatori chiave di *performance* (KPI⁵)

- **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**.

⁵ 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	
		num.	1,2	51,9%	
		km/giorno	51,58	53%	
	$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	30.782,52		
Op		giorni/anno	220		
		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 CO2
		g/km	0,38		
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$		kg/anno	2.573,42	←	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
		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 PM10
		g/km	0,03		
		UM	Micromobilità 2025		
Ut δ L		num.	72	1808	
		num.	1,2	7,5%	
		km/giorno	6,12	53%	
	$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	527,80		
Op		km/giorno	527,80		
		giorni/anno	250		
		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 CO2
		g/km	0,38		
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$		kg/anno	50,14	←	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
		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 PM10
		g/km	0,03		
		UM	SW 2025		
Ut δ L		num.	850	1808	
		num.	1,2	47%	
		km/giorno	40,02		
	$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	40.808,87		
Op		km/giorno	40.808,87		
		giorni/anno	250		
		KM/anno	10202218,56		
		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 CO2
		g/km	0,38		
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$		kg/anno	3.876,84	←	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
		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 PM10
		g/km	0,03		

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