
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Istat Area Nord-est

Sede del Veneto

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Nord-Est: Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Marche

Corso del Popolo, 23. 30172 Venezia-Mestre

Sede del Veneto

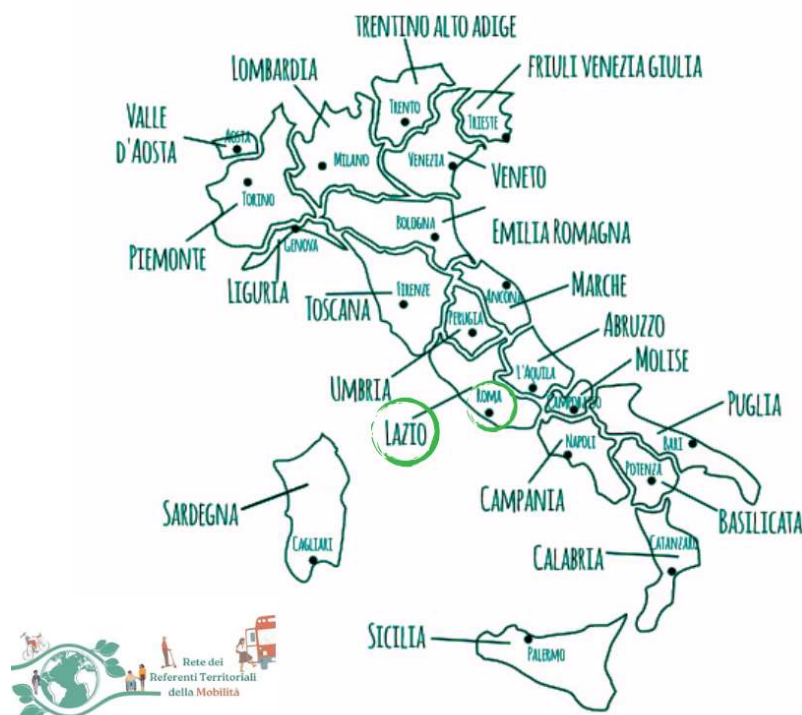
Anna Maria Cecchini | amcecchini@istat.it



RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ

Patrizia Grossi | Mobility Manager - mobilitymanager@Istat.it

Anna Maria Cecchini | VENETO - amcecchini@istat.it



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

Focus: pendolarismo per motivi di lavoro in Italia e in Veneto (anno 2024)

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, 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, viene introdotta la figura dei *Mobility Manager* d'area in virtù del 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

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.

dipendenti situate in capoluoghi di regione, Città metropolitane, capoluoghi di provincia o comuni con più di 50 mila 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. Il lavoro dei *Mobility Managers*, con un'adeguata pianificazione, potrebbero favorire un cambiamento significativo dal punto di vista della transizione verso comportamenti più green, 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 (campionaria) più recente, basata sul Censimento permanente, con riferimento all'anno 2021 (diffusa il 2 ottobre 2025) mostra un quadro chiaro e aggiornato delle abitudini di pendolarismo in Italia.

Da questo punto di vista, inoltre, l'Istat promuove iniziative per una mobilità più sostenibile presso i propri dipendenti. A partire dal 2021, l'Istituto adotta mediante deliberazione del Direttore generale i Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) per tutte le sedi istituzionali (<https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-sostenibile/>). I PSCL 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 il personale interno coinvolto, 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 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 delle dipendenti e dei dipendenti dell'Istituto è stato progettato e realizzato un questionario per l'indagine sulla mobilità in Istat (edizione 2025), somministrato tramite piattaforma digitale *Microsoft Teams*, frutto del lavoro congiunto tra *Mobility Manager* d'Istituto, Rete dei Referenti Territoriali della Mobilità e Direzione Centrale per le tecnologie informatiche (DCIT). Il questionario d'indagine è stato somministrato ai 1.808 dipendenti in forza presso tutte le Sedi Istat, nel periodo che va dal 29 settembre al 21 ottobre 2025. Le informazioni e i dati raccolti relativi alle esigenze di mobilità del personale, alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, sono utili all'individuazione di misure e interventi per incentivare una mobilità più sostenibile in Istat e monitorare la stima dei benefici ambientali, in linea con gli obiettivi [dell'Agenda 2030](#).

Analisi della domanda - Sede territoriale Istat per il Veneto

Nella sede territoriale del Veneto, la **percentuale di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025, si attesta al **95%**.



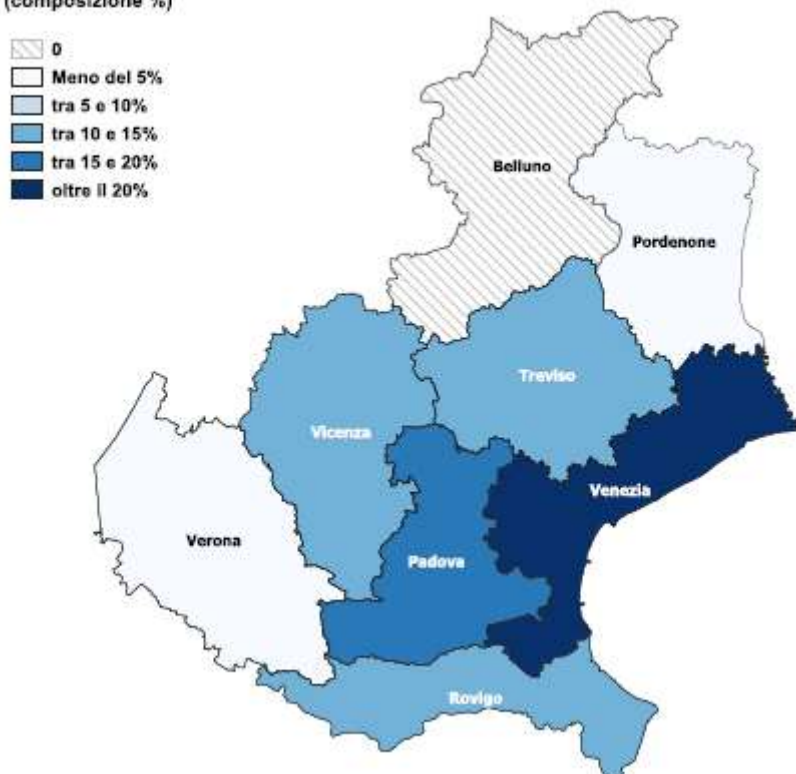
Alla data del 21 ottobre 2025, la sede Istat del Veneto conta 21 persone. Dall'analisi dei dati raccolti, si osserva che la distribuzione di genere tra i rispondenti vede una netta prevalenza **femminile (75%)**, sulla quota **maschile (25%)**.



I rispondenti dichiarano di effettuare spostamenti casa-lavoro-casa prevalentemente all'interno della **città metropolitana di Venezia**; una quota parte si sposta da ben **sei su sette province di domicilio** ubicate nella regione, nonché da **un'altra regione (Friuli Venezia-Giulia)**, come si rappresenta nella **mappa** seguente (Figura 1).

Figura 1.

Dipendenti della sede di Venezia al 31 ottobre 2025 per provincia di domicilio (composizione %)



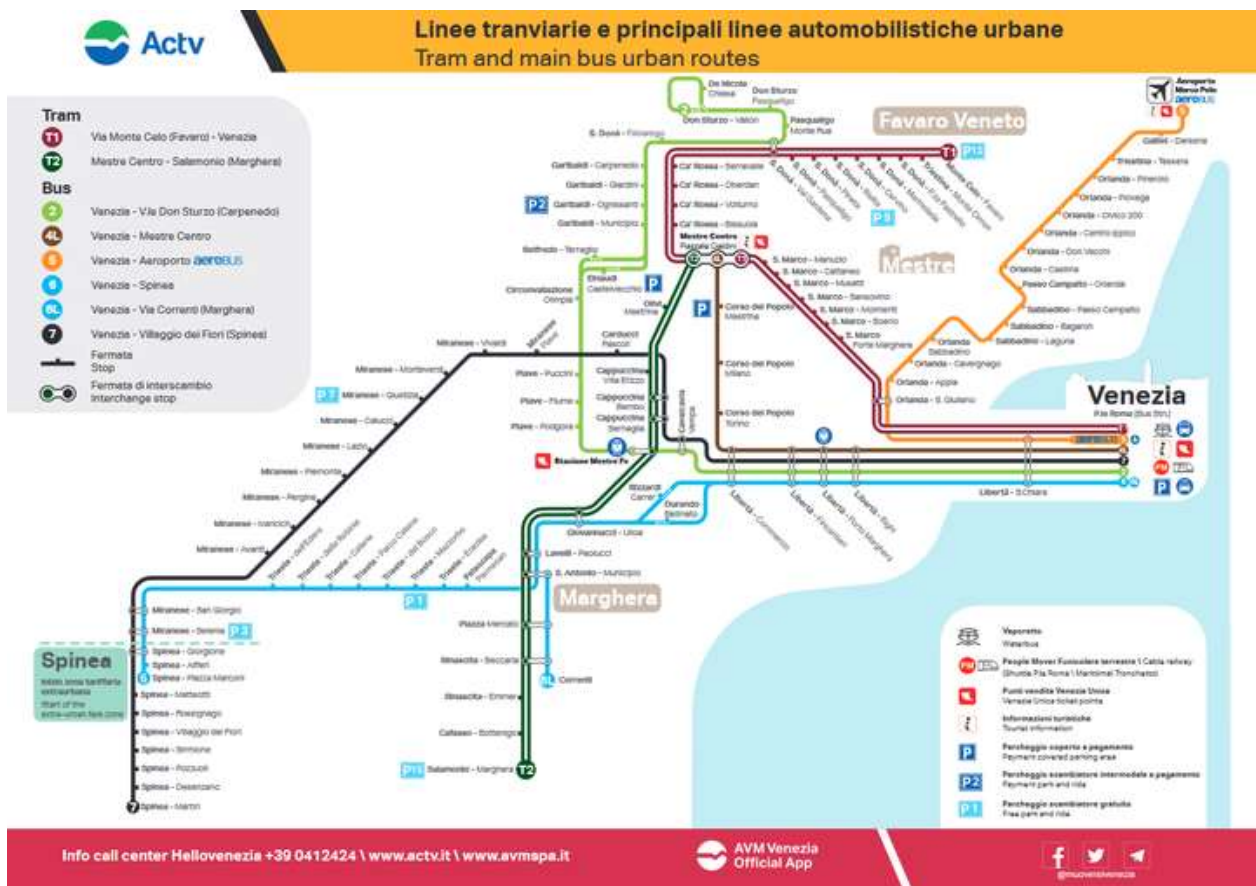
Fonte: Elaborazione in Qgis, Monica Bailot.

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 territoriale Istat per il Veneto dista dalla stazione ferroviaria di Venezia Mestre circa 1,7 km ed è raggiungibile in 24 minuti piedi o 9 minuti in autobus; gode, infatti, di una sufficiente rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno, come si vede dalla mappa delle linee tranviarie e delle principali linee automobilistiche urbane caratterizzate dall'uso di bus autosnodati a grande capacità, realizzata internamente da VeLa, che riprende il layout grafico delle reti metropolitane (Figura 2).

Figura 2. Mappa urbana integrata Città metropolitana di Venezia



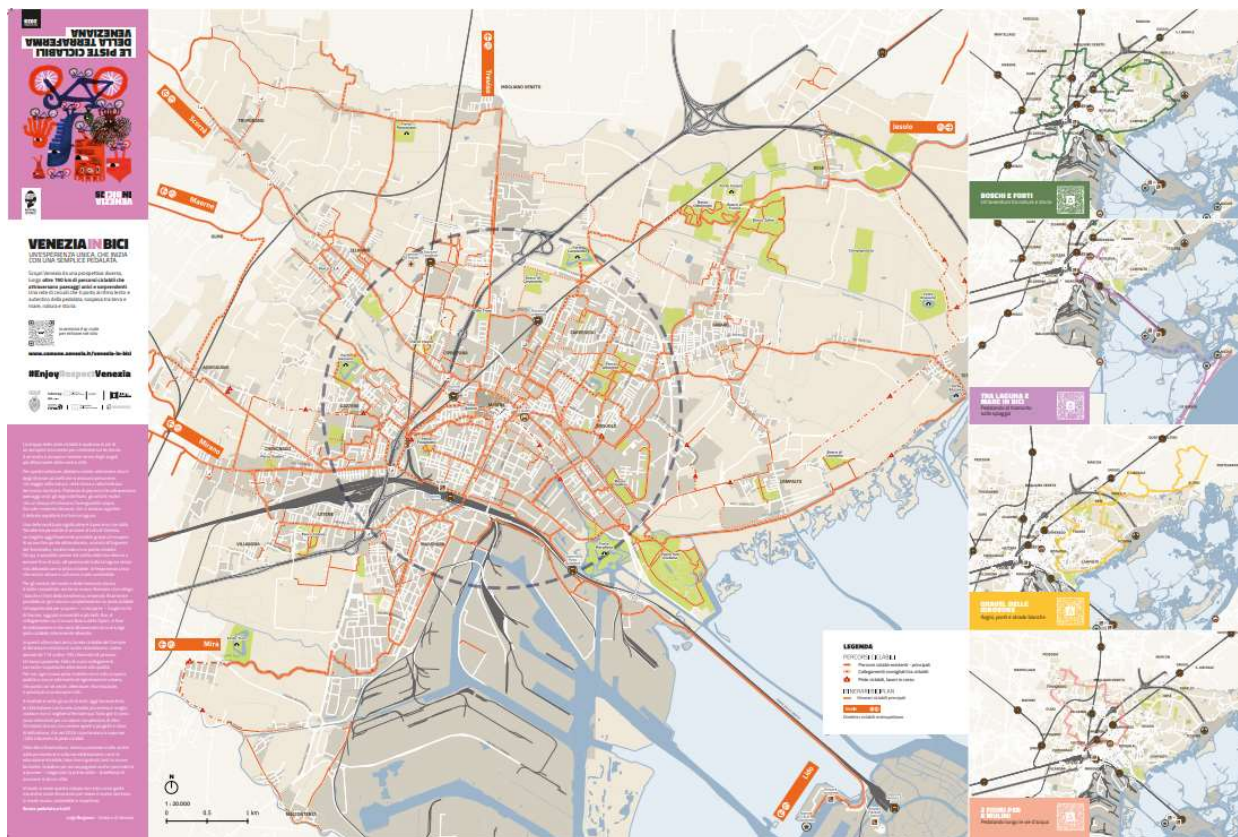
Fonte: #nuoversivenezia #actv Venezia Unica Comune di Venezia Città Metropolitana di Venezia

La rete ciclabile del Comune di Venezia ad oggi raggiunge un'estensione totale di oltre 190 km, con standard qualitativi elevati sia in termini di sicurezza che di comfort. Le piste ciclabili vogliono favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti all'interno del territorio comunale, attraverso percorsi facili e sicuri per ogni tipo di utente. L'impegno è rivolto alla creazione di una rete urbana di percorsi ciclabili in grado di collegare tutte le arterie di accesso alla città, migliorare le interconnessioni tra le piste già utilizzate, ed estendere la ciclabilità dell'area centrale della città. Lo sviluppo di questa rete permette ai cittadini di raggiungere i punti strategici della città utilizzando la bicicletta per percorsi estesi, per recarsi a scuola o al lavoro e per il tempo libero³ (Figura 3).

³ <https://www.comune.venezia.it/it/content/piste-ciclabili>

Per quanto riguarda i servizi in condivisione, a Venezia, dal 2020 è operativo il *bike sharing free floating* (a flusso libero) che consente di usare la bicicletta senza l'obbligo di riportarla nelle stazioni prestabilite di sosta. Il servizio è gestito dalla piattaforma [RideMovi](#), affidato all'operatore Movi by Mobike, e mette a disposizione 500 biciclette tradizionali a pedalata muscolare e 500 e-bike a pedalata assistita (tutti i cittadini in possesso di una carta di credito o di debito possono utilizzare il servizio, previa registrazione sull'App RideMovi).

Figura 3. Mappa ciclabili Venezia



Fonte: chrome-

extension://efaidnbmnnnibpajpcgclclefindmkaj/https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/immagini/MobilitaSostenibile/mappa%20ciclabili%20venezia_2023_web.pdf

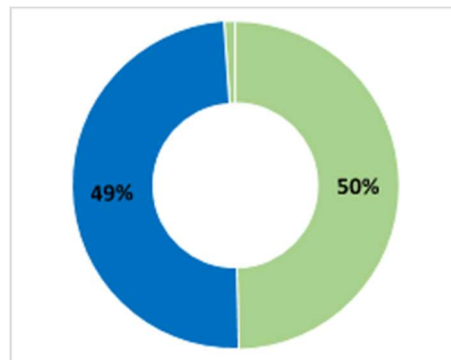
Per quanto riguarda l'automobile invece, il servizio di *car sharing* a Venezia è offerto da Kinto Share. L'utilizzo delle vetture disponibili è molto flessibile e una stessa vettura nell'arco di una giornata è in grado di soddisfare le esigenze di mobilità di più persone. Tutti servizi in *sharing* prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

La presenza media dichiarata presso la sede Istat del Veneto è del **50 per cento**.

Sono **2.000** le giornate annue dichiarate come lavorate in **presenza**, presso la sede di lavoro, ovvero le giornate che prevedono lo spostamento casa-lavoro-casa.

Oltre 2.000 le giornate annue lavorate da remoto (**lavoro agile**) e circa **45** le giornate annue che i rispondenti dichiarano di aver svolto in **part-time**.



47%

Circa la metà dei rispondenti dichiara di essere **disponibile** - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni in **coworking** presso altre sedi Istat e/o altre sedi della PA più vicine al proprio domicilio, rinunciando alla postazione riservata presso la sede di competenza.

Nelle giornate di lavoro in presenza c'è flessibilità in ingresso e uscita dalle sedi: il regolamento dell'orario di lavoro in Istat prevede la seguente articolazione:

Lun - Ven: h 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 (Figura 4):

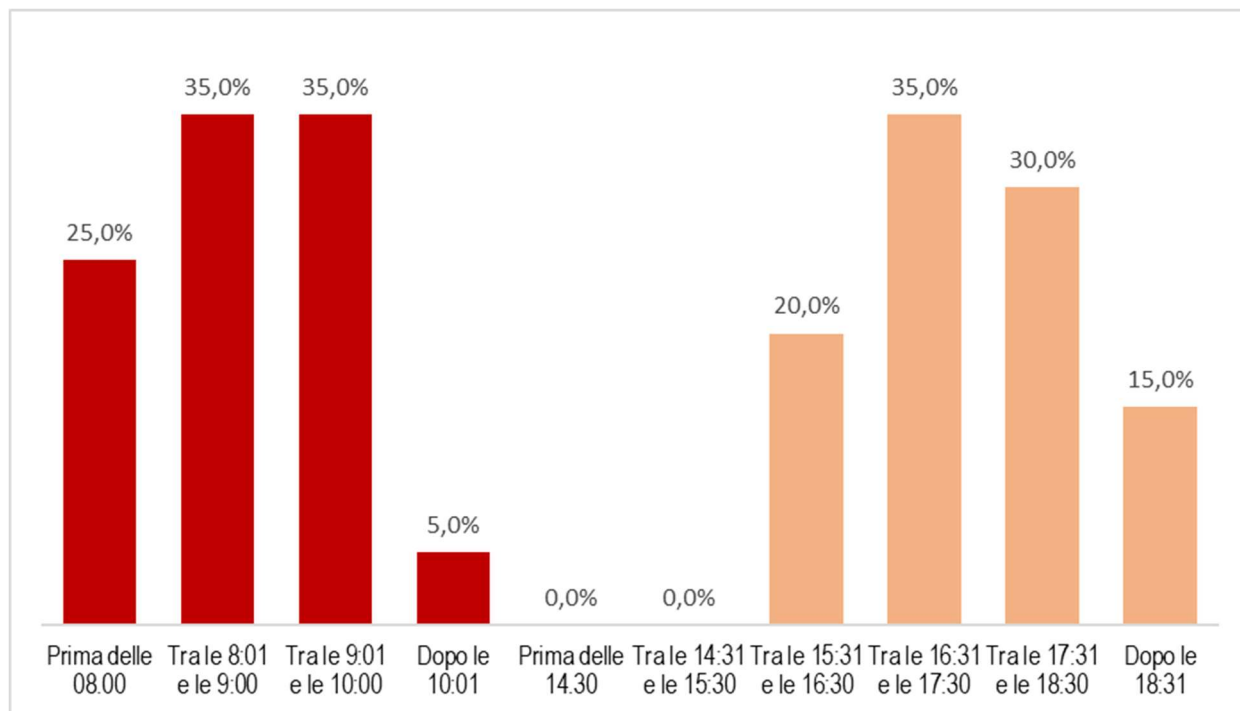
in **ENTRATA**, il **70 per cento** delle timbrature dichiarate si concentra nella fascia oraria

08:00 - 10:00

in **USCITA**, il **65 per cento** delle timbrature dichiarate si concentra nella fascia oraria

16:30 - 18:30

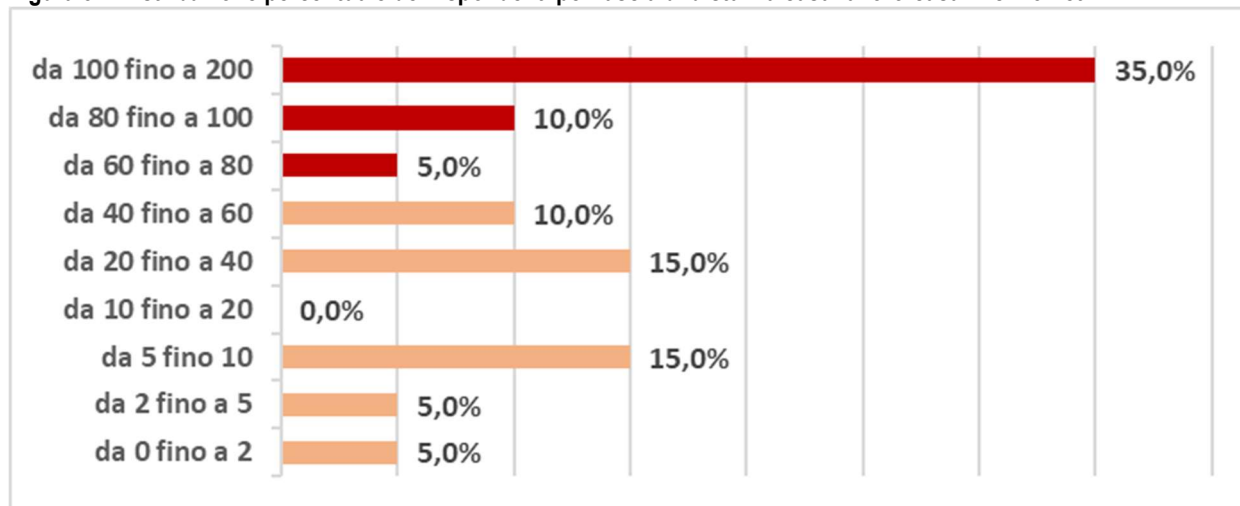
Figura 4. - Distribuzione percentuale dei rispondenti per fascia oraria di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **76 chilometri**. Il **35 per cento** dei rispondenti percorre **oltre 100 chilometri al giorno** (Fig. 5).

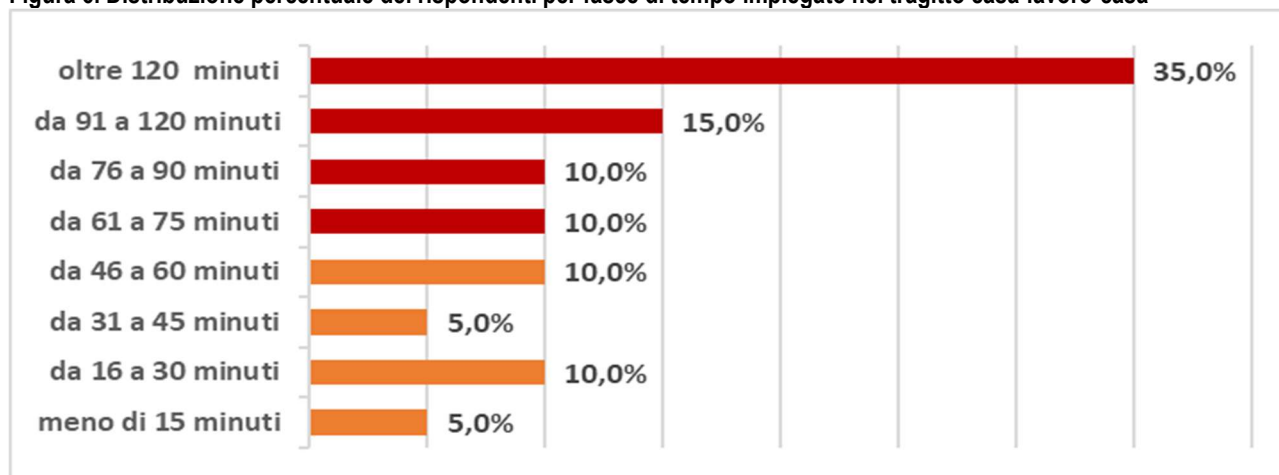
Figura 5. - Distribuzione percentuale dei rispondenti per fascia di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza dichiarato, **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è, **pari a 1 ora e 33 minuti**, con picchi anche superiori alle 2 ore (Fig. 6).

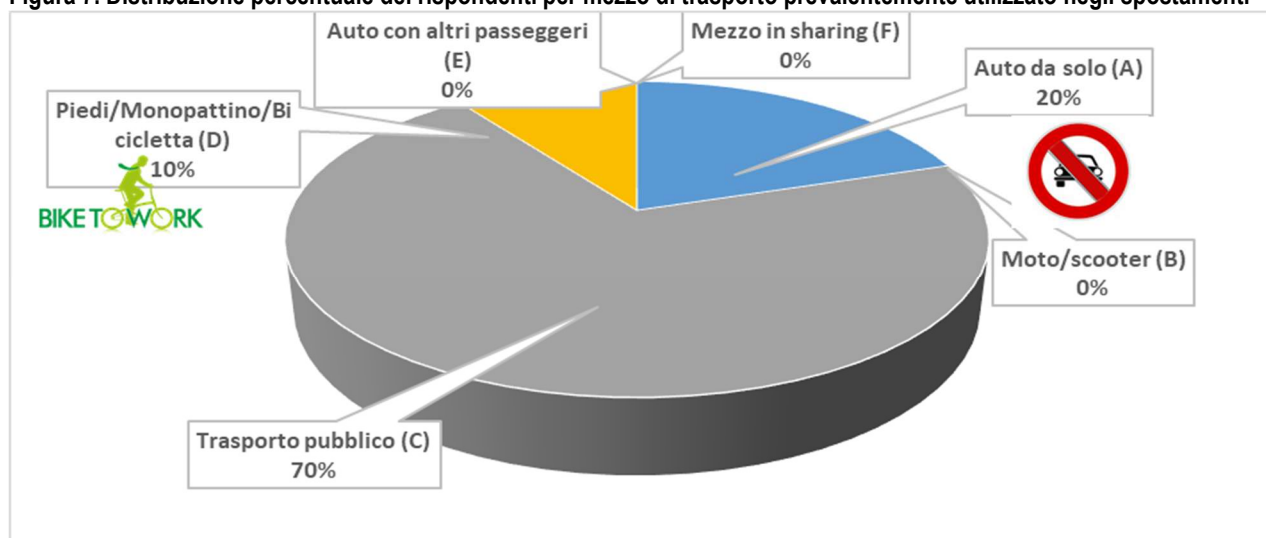
Figura 6. Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di tempo impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **70 per cento** dei rispondenti dichiara di utilizzare il **trasporto pubblico** come mezzo abituale negli spostamenti casa-lavoro-casa; **il 20 per cento** di loro dichiara di ricorrere **all'auto privata** (in solitaria), mentre la **mobilità dolce** (a piedi, bici, monopattino) è dichiaratamente utilizzata dal **10 per cento** (Fig.7).

Figura 7. Distribuzione percentuale dei rispondenti per mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato negli spostamenti



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

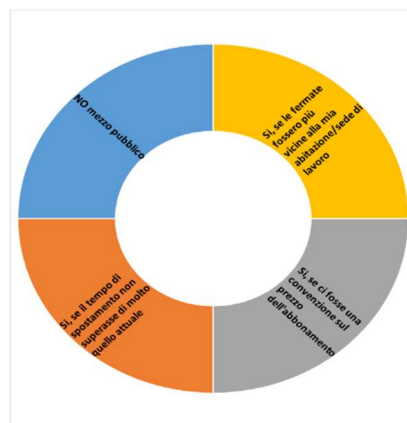
Il **45 per cento** dei rispondenti dichiara di utilizzare **mezzi di trasporto differenti** a seconda delle stagioni/condizioni meteo.

La motivazione che incide maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto è **l'economicità** per il **50 per cento** dei rispondenti, la salute e la sicurezza personale incide solo per l'11 per cento; parimenti, la mancanza di alternative condizionano la scelta per un altro 11 per cento di loro.

Il **trasporto pubblico carente** incide per un 6 per cento. La sensibilità ambientale non è contemplata tra le motivazioni che influenzano le scelte dei rispondenti.

Le **difficoltà** che i rispondenti incontrano più frequentemente quando si recano nella sede di lavoro sono: **tempi di percorrenza troppo lunghi con i mezzi pubblici (71 per cento)**; **insufficienza di parcheggi nelle vicinanze della sede (21 per cento)**. La Mancanza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici è lamentata da un esiguo 6 per cento dei rispondenti.

Il **75%** dei rispondenti che **utilizza l'auto privata** per recarsi al lavoro sarebbe disposto a cambiare modalità di spostamento a favore del **trasporto pubblico** se esistessero alcune condizioni favorevoli, ad esempio, se il tempo di spostamento casa-lavoro-casa non superasse di molto quello attuale (**25%**); se fermate fossero più vicine alla abitazione/sede di lavoro (**25%**); se ci fosse una convenzione sul prezzo dell'abbonamento (**25%**).



Il **75%** dei rispondenti che **utilizza l'auto privata** per recarsi al lavoro sarebbe disposto a cambiare modalità di spostamento a favore del **car pooling** se esistessero alcune condizioni favorevoli, ad esempio se fosse facile trovare compagni di viaggio per medesimo tragitto e orari (**50%**) o se esistesse un parcheggio gratuito per il car pooling vicino alla sede di lavoro (**25%**).

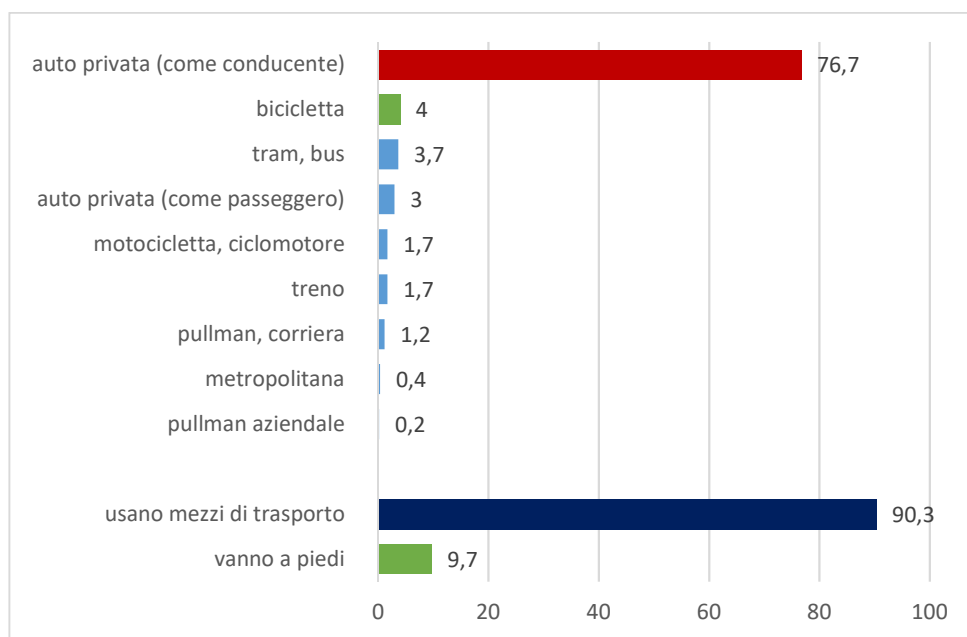
Il **25%** dei rispondenti che **utilizzano l'auto** per recarsi al lavoro sarebbero disposti a cambiare modalità di spostamento a favore della **bicicletta** se esistessero piste ciclabili adeguate e più sicure.

FOCUS

PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO, IN VENETO E IN ITALIA (2024)

Per inquadrare il contesto del pendolarismo regionale per motivi di lavoro, si evidenzia che in Veneto, nel 2024, gli occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare al lavoro utilizzano come mezzo di trasporto prevalente il trasporto pubblico (oltre il 90 per cento delle lavoratrici e dei lavoratori intervistati), seguito a breve distanza dall'automobile privata come conducente (quasi l'80 per cento)⁴, (Fig.8).

Figura 8. Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per motivi di lavoro, per mezzo di trasporto utilizzato. Veneto. Anno 2024 (valori percentuali)



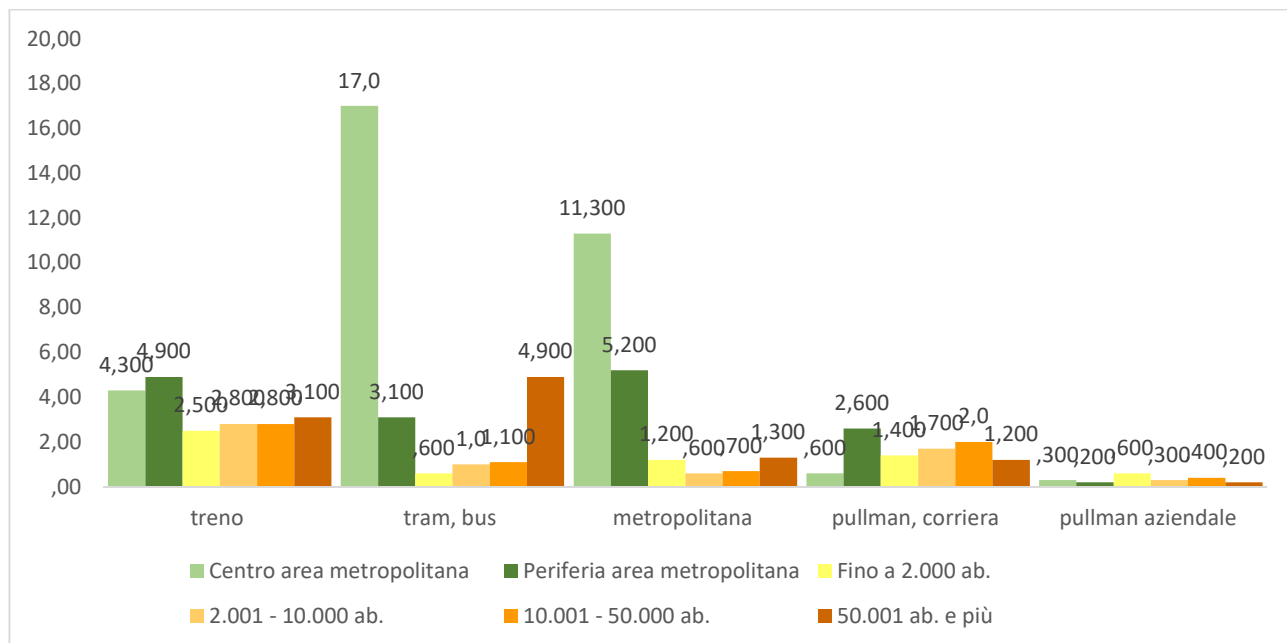
Fonte: elaborazione su dati Indagine AVQ, Istat

https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1,Z0700SER,1.0/USUAL_WAY_SC_WR/USUAL_WAY_WR/IT1,83_63_DF_DCCV_AVQ_PERSONE_170,1.0

Se si osservano i dati disponibili sulla fruizione del trasporto pubblico, per tipologia di mezzo utilizzato negli spostamenti casa-lavoro-casa delle lavoratrici e dei lavoratori, per tipo di comune, nel 2024, si noterà una netta prevalenza di tram e autobus in corrispondenza dei centri di area metropolitana (17 per cento) e nei comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti (4,9 per cento); la metropolitana prevale come mezzo utilizzato nei centri di area metropolitana (11,3 per cento) e nelle zone periferiche di area metropolitana (5,2 per cento), mentre pullman e corriera risultano marginali nelle preferenze di utilizzo (rispettivamente 2,6). (Fig.9). Il treno è utilizzato soprattutto nelle periferie metropolitane (4,9 per cento).

⁴ Indagine campionaria "Aspetti della vita quotidiana" (AVQ), Istat: fa parte di un sistema integrato di indagini sociali - le Indagini Multiscopo sulle famiglie - e rileva le informazioni fondamentali relative alla vita quotidiana degli individui e delle famiglie. Scuola, lavoro, vita familiare e di relazione, tempo libero, partecipazione politica e sociale, salute, stili di vita, accesso ai servizi sono indagati in un'ottica in cui oggettività dei comportamenti e soggettività delle aspettative, delle motivazioni, dei giudizi contribuiscono a definire l'informazione sociale. L'indagine rientra tra quelle comprese nel Programma statistico nazionale, che raccoglie l'insieme delle rilevazioni statistiche necessarie al Paese.

Figura 9. Utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti casa-lavoro per motivi di lavoro, per tipo di comune. Italia 2024 (valori percentuali)

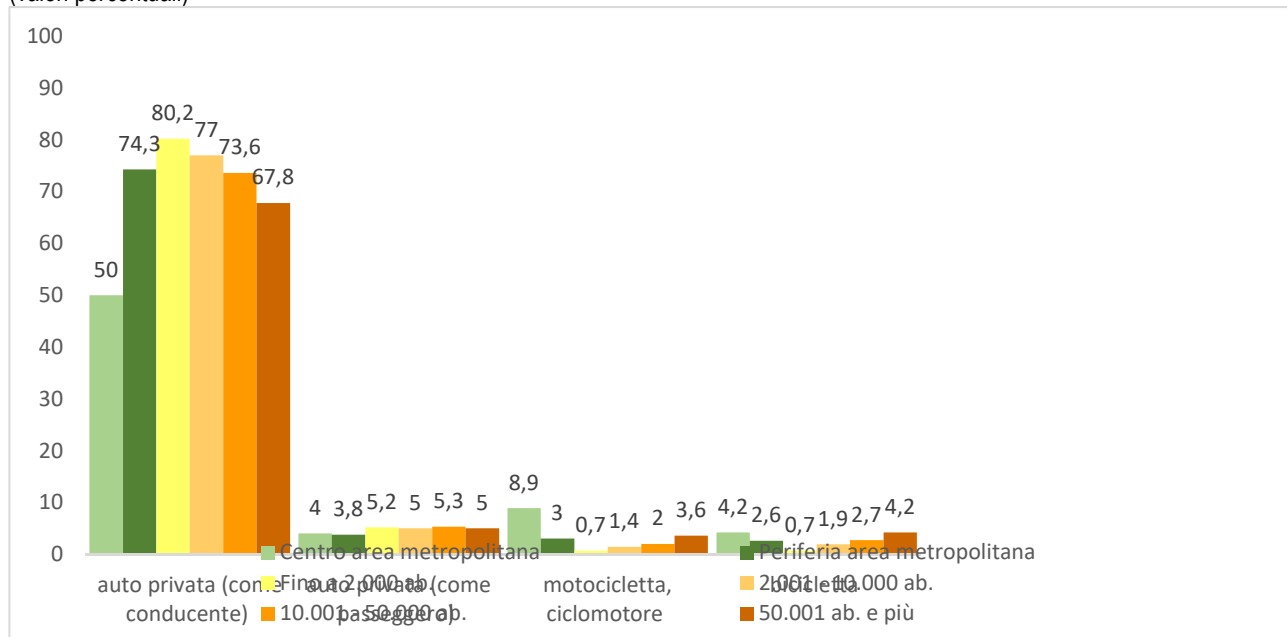


Fonte: elaborazione dati Indagine Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana

https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1.Z0700SER.1.0/USUAL_WAY_SC_WR/USUAL...

Se si considera l'utilizzo dell'automobile privata come conducente, si nota come le percentuali sono molto alte in corrispondenza dei piccoli comuni (fino a 2 mila abitanti) e alte in corrispondenza dei comuni con popolazione fino a 10 mila abitanti, così come nelle periferie di area metropolitana e, progressivamente con valori inferiori, nei comuni più grandi (fino a 50 mila abitanti e più). Dal grafico seguente, si evince anche come la mobilità dolce sia poco utilizzata nei comuni piccoli e medi (al di sotto di 50 mila abitanti), (Fig.10).

Figura 10. Utilizzo dei mezzi privati per gli spostamenti casa-lavoro per motivi di lavoro, per tipo di comune. Italia 2024 (valori percentuali)



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.



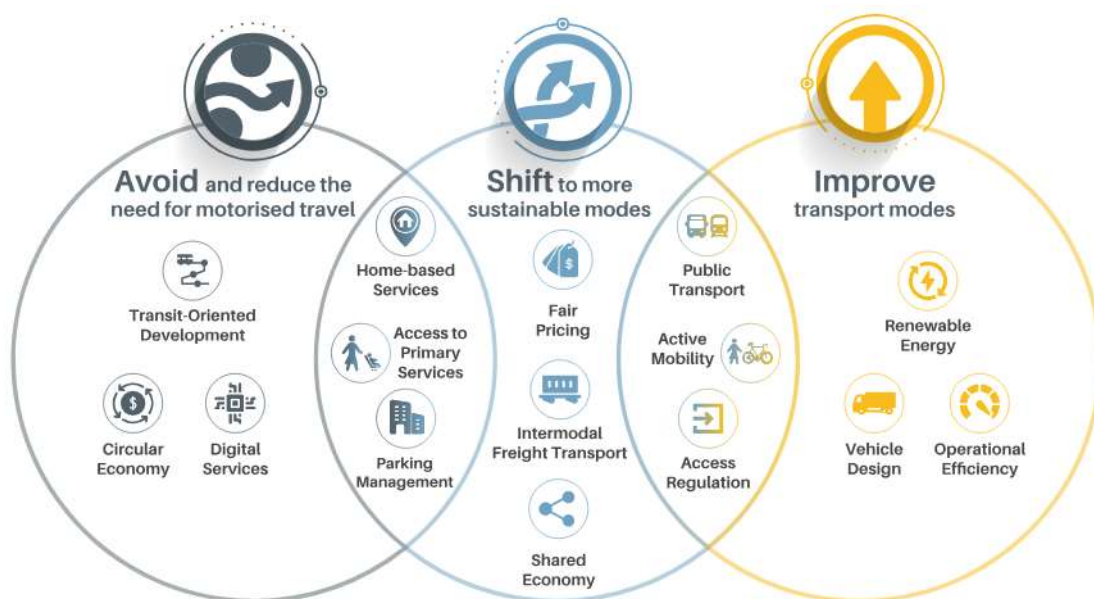
Shift

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
- Riapertura mense (solo per le sedi romane)
- 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

Numero posti bici	45 (polo Centrale)
Numero posti bici	22 (sede Tuscolana)
Numero posti bici	13 (sede Liegi)
Numero posti bici pieghevoli all'interno	10 (polo Centrale)
Zona deposito monopattini	NO

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"⁵ 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. Convenzione con ATAC (dal 7 febbraio 2025).

L'Istat ha siglato una convenzione con ATAC che consente al personale dell'Istituto delle sedi di Roma di fruire di un voucher di €20 di sconto sull'acquisto dell'abbonamento annuale.

Sono oltre **200 i voucher** erogati ai dipendenti Istat da febbraio 2025 ad oggi, ovvero ha usufruito della convenzione Istat-Atac oltre il **60 per cento** di coloro che ne era conoscenza.

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

a. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione statale

Le disposizioni ministeriali prevedono l'ecobonus automotive per la mobilità sostenibile, ovvero a favore della sostituzione dei veicoli inquinanti con l'acquisto di veicoli a ridotte emissioni (auto elettriche, ibride e a motore termico con un livello di emissioni fino a 135 gr/km di CO₂, motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici di classe di omologazione uguale o superiore a Euro 5, veicoli commerciali elettrici).

b. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione regionale

c. La **Regione in Veneto bandisce** un bando pubblico per l'erogazione di un contributo dal valore massimo di Euro 15.000 per gli autoveicoli e Euro 4.000 per i motoveicoli. Possono accedervi privati

⁵ <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

cittadini residenti con ISEE ordinario 2025 non superiore a € 60.000,00, che provvedono alla rottamazione/demolizione di autoveicoli/motoveicoli inquinanti. L'importo effettivo sarà determinato sulla base del valore di emissione di CO₂ e dell'alimentazione del veicolo da acquistare, nonché sulla base della classe ambientale del veicolo da rottamare/demolire e della situazione economica familiare, secondo la fascia ISEE di appartenenza, ma non potrà comunque superare il 60% del costo del veicolo comprensivo di IVA, tasse e imposte. Per maggiori dettagli e per approfondimenti si veda la pagina del Bando.

Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina⁶ 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 intranet⁷.

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.



⁶ <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

⁷ 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%252e000000000000-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:

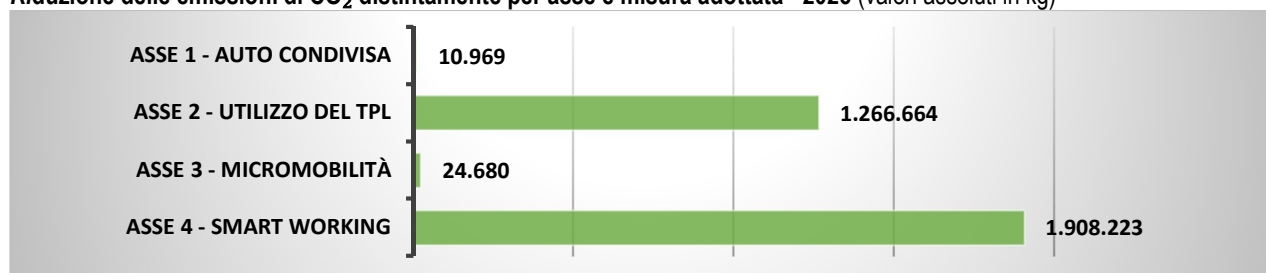
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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.

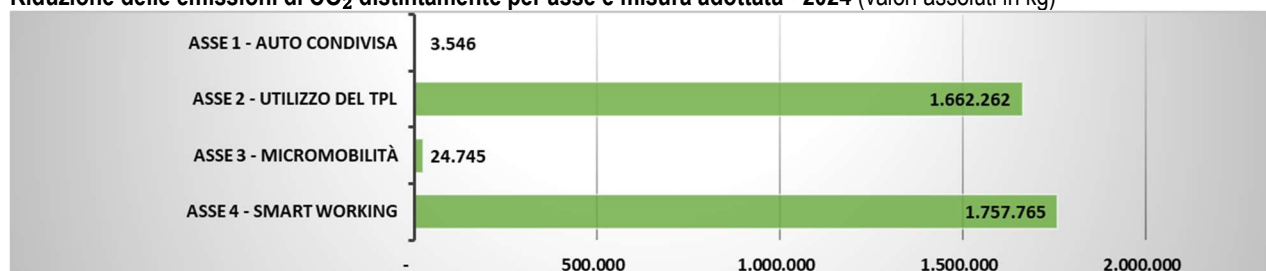
La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- 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**.

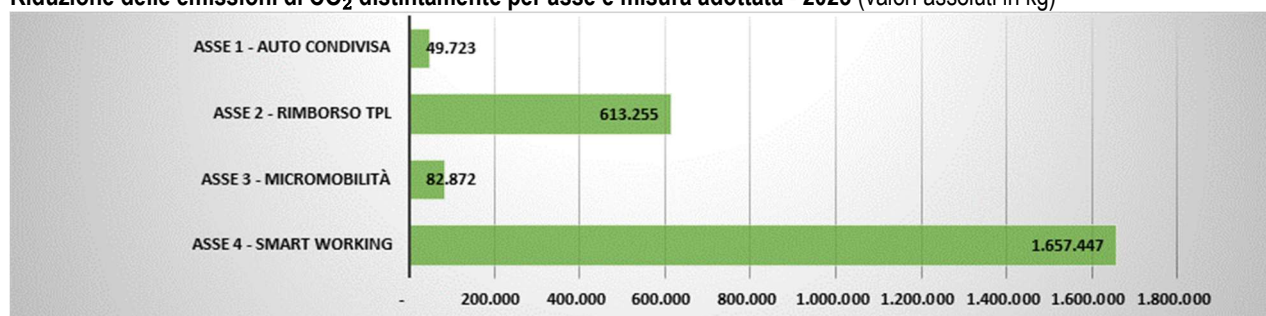
Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



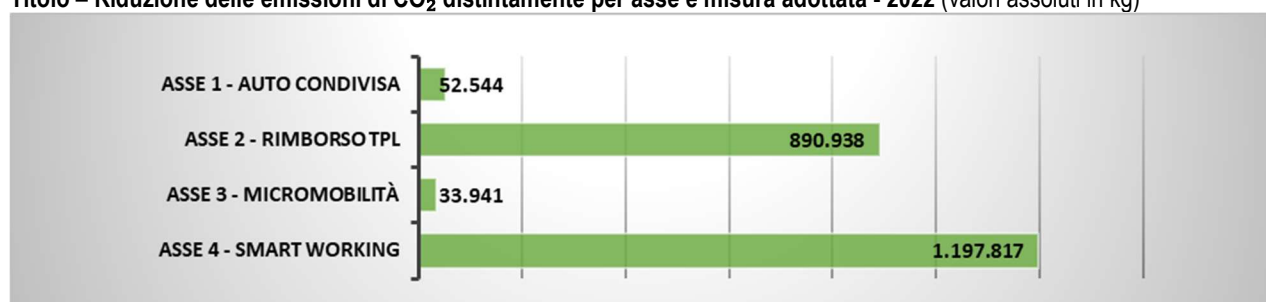
Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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 (KPI⁸)

• 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.**

⁸ KPI = Key Performance Indicators, valore misurabile che dimostra l'efficacia delle azioni intraprese, utile per valutare il successo nel raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

Procedura n. 1

va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di **spostamenti in bicicletta o a piedi** o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL); tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo **smart working** o il **co-working**

		UM	TPL 2025	
Ut	num.		497	1808
δ	num.		1,2	51,9%
L	km/giorno		51,58	53%
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$		km/giorno	30.782,52	
Op	giorni/anno		220	
FeCO ₂	g/km		187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	1.266.663,95	Stima della riduzione dell'inquinante CO ₂
FeNOX	g/km		0,38	
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	2.573,42	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
FePM ₁₀	g/km		0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	203,16	Stima della riduzione dell'inquinante PM ₁₀
		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	
FeCO ₂	g/km		187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	24.679,86	Stima della riduzione dell'inquinante CO ₂
FeNOX	g/km		0,38	
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	50,14	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
FePM ₁₀	g/km		0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	3,96	Stima della riduzione dell'inquinante PM ₁₀
		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	
FeCO ₂	g/km		187,04	
$\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	1.908.222,96	Stima della riduzione dell'inquinante CO ₂
FeNOX	g/km		0,38	
$\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	3.876,84	Stima della riduzione dell'inquinante NOX
FePM ₁₀	g/km		0,03	
$\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$		kg/anno	306,07	Stima della riduzione dell'inquinante PM ₁₀

Procedura n. 2

va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di **car pooling** o **car sharing** (aziendali o privati)

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

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

Δkm_{auto} Gs Km_sm		km/giorno	1.959,41	
		giorni/anno	250	
		km/giorno	1.724,83	

$FeCO_2$		g/km	187,04	
$\Delta EmiCO_2 = \frac{\Delta km_{auto} * FeCO_2 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeCO_2 * Gs}{1000}$		kg/anno	10.968,83	

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

$FeNOX$		g/km	0,38	
$\Delta EmiNOX = \frac{\Delta km_{auto} * FeNOX * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeNOX * Gs}{1000}$		kg/anno	22,28	

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

$FePM_{10}$		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