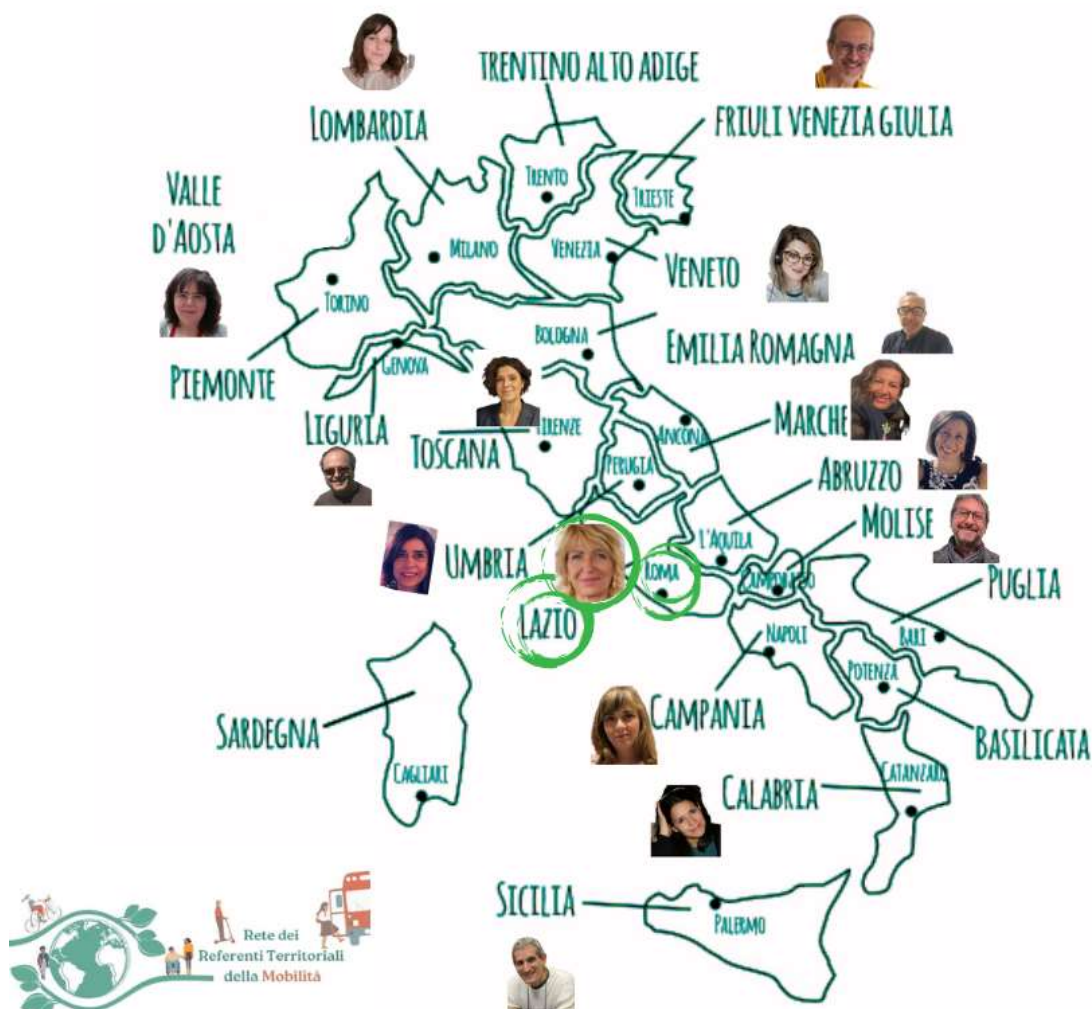


PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord - Est
Sede delle Marche
2025

Referente territoriale per la Mobilità
Ufficio Territoriale Area Nord - Est: Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche
Sede delle Marche
Barbara Vallesi | vallesi@istat.it

RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



Patrizia Grossi | LAZIO
 Roberto Antonello Palumbo | PUGLIA
 Barbara Cagnacci | TOSCANA
 Cristina Cesaroni | UMBRIA
 Domenico Ditaranto | BASILICATA
 Rosa Anna Sedda | PIEMONTE
 Cira Acampora | CAMPANIA
 Francesco Paolo Rizzo | SICILIA

Giuseppe Musolino | LIGURIA
 Fabrizio Nocera | MOLISE
 Paolo Misso | SARDEGNA
 Giuseppe De Santis | EMILIA ROMAGNA
 Roberto Costa | FRIULI VENEZIA GIULIA
 Valentina Fusco | ABRUZZO
 Valentina Spinella | LOMBARDIA
 Anna Maria Cecchini | VENETO



Pagina ufficiale

INDICE

INTRODUZIONE

Contesto di riferimento

Modello di funzionamento

ANALISI GENERALE

La sede territoriale

Analisi delle condizioni strutturali

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

Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa della sede delle Marche

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 dalla 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 istituzionali 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 stradali, 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). L'importanza del tema dal punto di vista climatico (SDG13) è stata 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

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 888 DGEN 26 settembre 2025.

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.

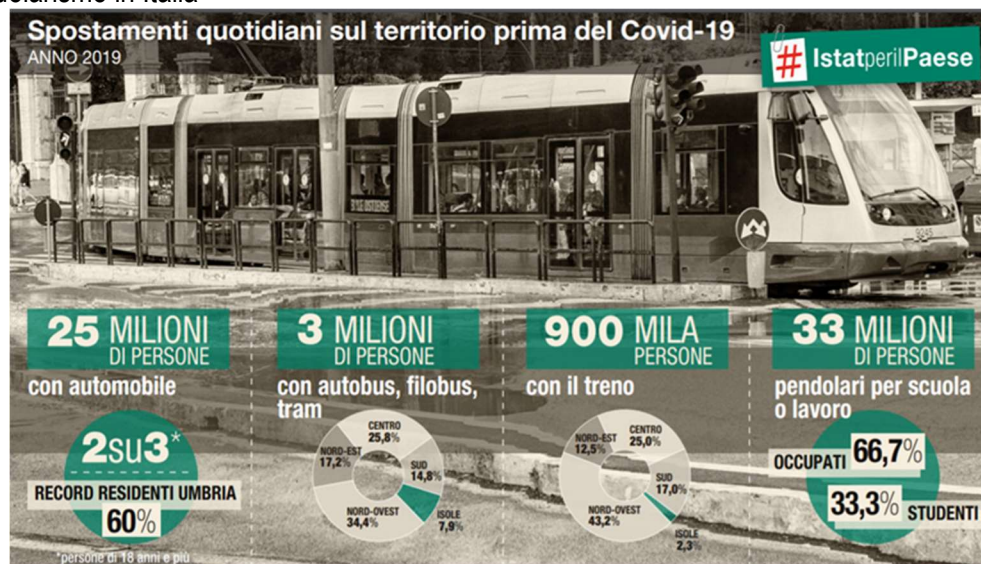
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione 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 s.m.i.), 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 dei lavoratori 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 **19.565.808 individui** che almeno tre giorni a settimana si recano al luogo abituale di lavoro partendo dall'alloggio di residenza e rientrando nello stesso.

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, adatta a supportare professionalmente l'Amministrazione nella pianificazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile assicurando la continuità della funzione e degli obiettivi da conseguire.

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

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

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

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

ANALISI GENERALE

Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stato progettato e realizzato un questionario, somministrato tramite *Microsoft Teams*, frutto del lavoro congiunto tra *Mobility Manager* aziendale, Rete dei Referenti Territoriali della Mobilità e la Direzione Centrale per le tecnologie informatiche. Il questionario d'indagine è stato somministrato ai **1.808** dipendenti in forza presso tutte le Sedi Istat, nel periodo che va dal 29 settembre al 21 ottobre 2025. Le informazioni e i dati raccolti relativi alle esigenze di mobilità del personale, alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, sono utili all'individuazione di misure e interventi per incentivare una mobilità più sostenibile in Istat e monitorare la stima dei benefici ambientali, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

La sede territoriale delle Marche

Nella sede territoriale delle Marche, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità continua a crescere: nel 2025 è pari all' **86,7%**, (82% edizione 2023) in valore hanno risposto 13 lavoratori su 15³.

Dall'analisi dei dati raccolti si osserva che la distribuzione di genere vede una netta prevalenza **femminile** pari al **69%**, sulla quota **maschile**, pari al **31%**.

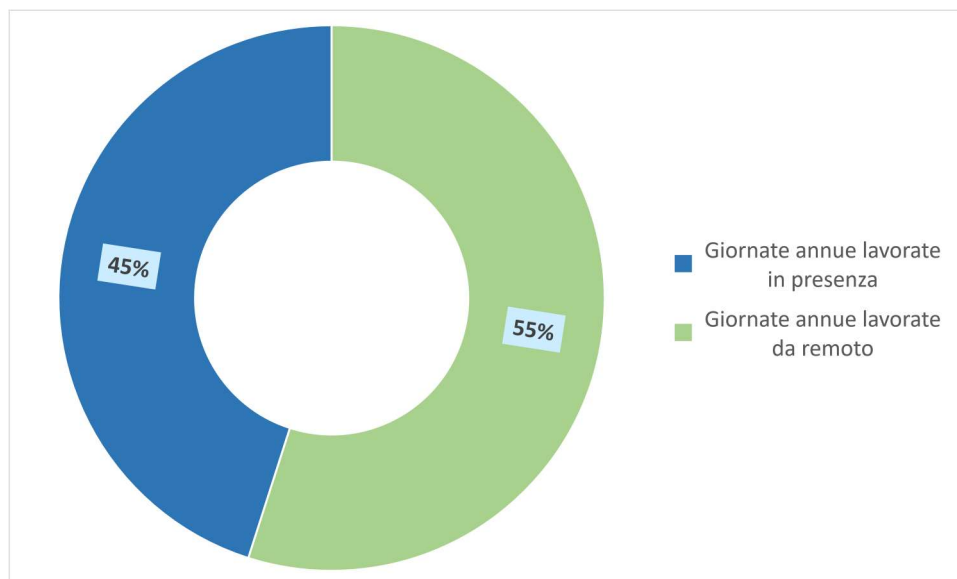


La distribuzione dei rispondenti per fasce d'età evidenzia che il **31%** appartiene alla fascia **56 e 60 anni**, stessa percentuale anche per la fascia di età compresa tra i **41-50 anni**. Seguono le fasce 51-55 anni e quella 31-40 entrambe con quota pari al 15%. Più contenuta è la presenza dei di oltre i 60 anni (8%), mentre non si registrano under 30.

Il **38%** circa dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di **Ancona**, prendendo in considerazione tutta la provincia la percentuale sale al 62%. I restanti rispondenti si distribuiscono tra la provincia di Macerata (23 per cento) e Fermo e Ascoli Piceno (8 per cento in entrambe le province).



Distribuzione percentuale dei rispondenti per giornate di lavoro svolte in sede o da remoto

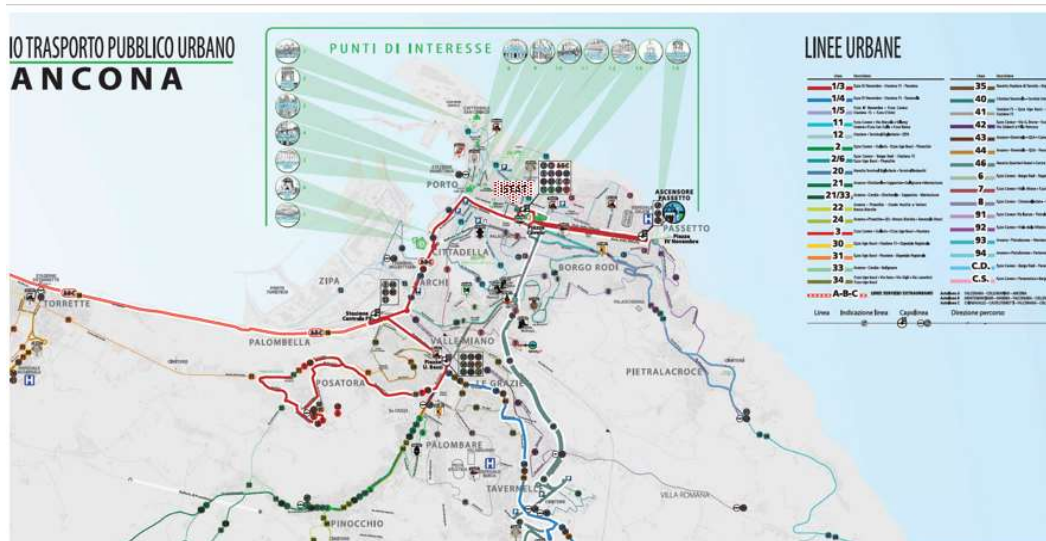


³ Il dataset finale è stato depurato dagli errori tramite controlli di coerenza con i valori ammissibili. Per questo il numero di rispondenti è inferiore di una unità rispetto al numero iniziale.

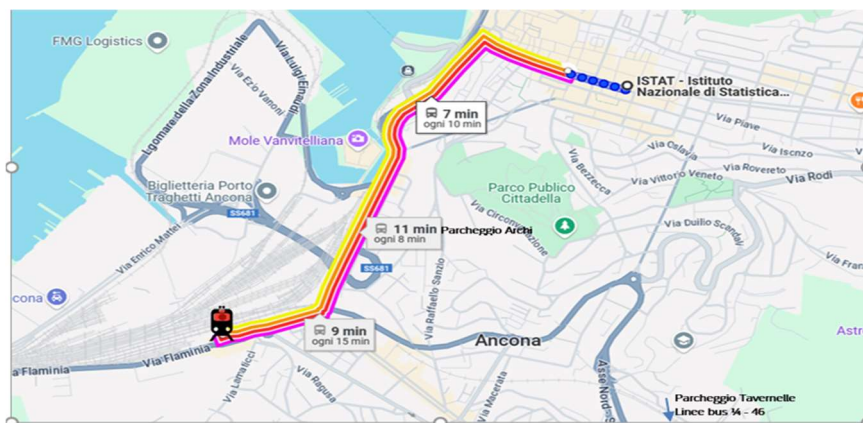
Più della metà dei rispondenti dichiara di essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni di **coworking presso un'altra sede Istat o altre sedi PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata.

54%

La sede Istat delle Marche si trova in pieno centro e gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale: a meno di 200 metri dall'Ufficio territoriale si trovano, in Piazza Roma e Piazza Cavour, le fermate e capolinea di tutti gli autobus urbani ed extraurbani da cui si possono raggiungere agevolmente i parcheggi scambiatori (parcheggio degli Archi e Tavernelle), la stazione ferroviaria.



In particolare, nei pressi della sede sono presenti varie fermate dei mezzi pubblici: linea 1/4 che consente di arrivare alla stazione ferroviaria, linea extra urbana A, B e C per le località e comuni di cintura. Ci sono inoltre altre linee di trasporto pubblico locale (TPL) che collegano alcune province marchigiane (Contram, Bucci, Crognaretti, Reni, S.A.P.).



⁵ Nel corso del 2025, la Conerobus Spa, azienda di trasporto pubblico della provincia di Ancona ha affrontato una grave crisi finanziaria che ha portato a una riduzione delle corse interne al Comune di Ancona; misura che potrebbe avere un impatto negativo sulla mobilità dei dipendenti e sulla mobilità sostenibile.

Si integra il quadro conoscitivo delle infrastrutture e dei servizi utilizzabili dai dipendenti con ulteriori indicatori con lo scopo di individuare altre modalità alternative al mezzo privato per raggiungere la sede e favorire una mobilità sostenibile, in particolare:

- La rete ciclabile del centro della città di Ancona è ancora in fase di sviluppo e poco strutturata ma si possono individuare alcuni itinerari, alcuni ancora oggetto di lavori.
 - Percorso dal Porto al Passetto, lunghezza 2 km;
 - Percorso da Piazza della Repubblica alla Stazione ferroviaria, lunghezza 1,8 km;
 - Percorso di Via Giordano Bruno, lunghezza 1,2 km;
 - Percorso di Corso Carlo Alberto, lunghezza 0,5 km.

Inoltre, il documento istruttorio del PUMS 2024 (Piano urbano mobilità sostenibile)⁶ si propone intervenire introducendo una riprogettazione dello spazio stradale (Zone 30) per i tratti idonei alla ciclabilità così da incrementare la mobilità dolce.

- Il sistema della sosta comprende parcheggi nelle immediate vicinanze della sede (Stamira, Cialdini, Torroni, ecc.) e parcheggi scambiatori che favoriscono lo scambio intermodale auto privata – trasporto pubblico
 - Parcheggio scambiatore degli Archi (587 posti) tariffa giornaliera € 2,00 comprensivo di biglietto bus urbano A/R. Sono possibili abbonamenti mensili con tariffe differenziate per residenti e non. Inoltre, è disponibile il servizio *Park & Bike* che permette di parcheggiare l'automezzo per poi usare la propria bici, lasciata presso la rastrelliera del parcheggio, per i trasferimenti urbani.
 - Parcheggio scambiatore Tavernelle (circa 500 posti) permette la sosta gratuita ed è servito dalle linee urbane 1/4 e 46 occorre munirsi di biglietto perché non sempre è possibile fare il biglietto a bordo.
- La copertura del servizio di *sharing* è offerta dalla MaSMo⁷, società di *sharing mobility (station base)*⁸. I servizi offerti sono:
 - MaSMo Share, servizio noleggio auto e monopattini elettrici;
 - MaSMo Park, parcheggio lunga sosta H24, con prenotazione gestibile tramite app e prezzi a partire da € 0,59;
 - MaSMo Charge, stazione di ricarica per mezzi elettrici con punti di ricarica Quick e Fast⁹;
 - MaSMo Stay, autorimessa velostazione.

Situato nei pressi della stazione ferroviaria, permette, a chi raggiunge Ancona con il treno o altri mezzi, di usufruire dei servizi tramite l'App MaSMo Mobility (disponibile sia per sistemi Android che per iOS).

Analisi degli spostamenti

Il regolamento dell'orario di lavoro in Istat prevede la seguente articolazione:

Lun - Ven: 7.45-19.00

Sab -Dom: CHIUSO

⁶ https://www.comuneancona.it/wp-content/uploads/2024/10/PUMS_documento_istruttorio_def.pdf

⁷ <https://www.masmomobility.it/>

⁸ I veicoli sono parcheggiati in apposite aree a formare una stazione e possono essere prelevate per poi essere riconsegnate.

⁹ Sono i due sistemi di ricarica il Quick (fino a 22kW AC) e il Fast (fino a 50kW).

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

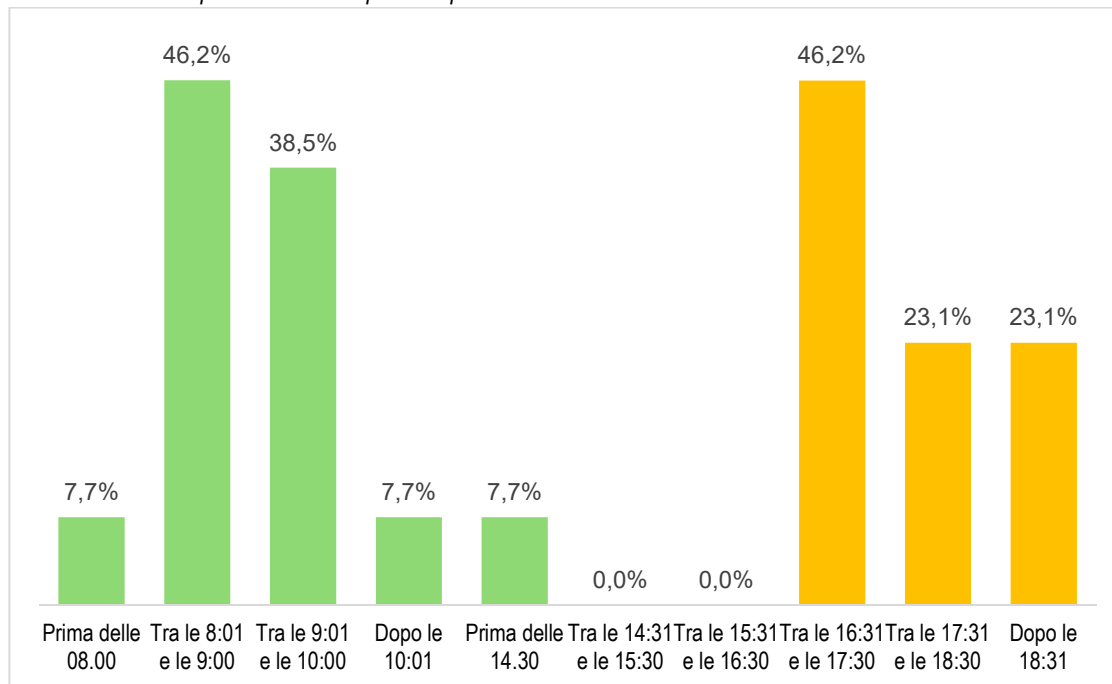
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00- 19.00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

in **ENTRATA**, il **46,2%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le 8:00 e le 9:00

in **USCITA**, il **46,2%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le 16:30 e le 17:30

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



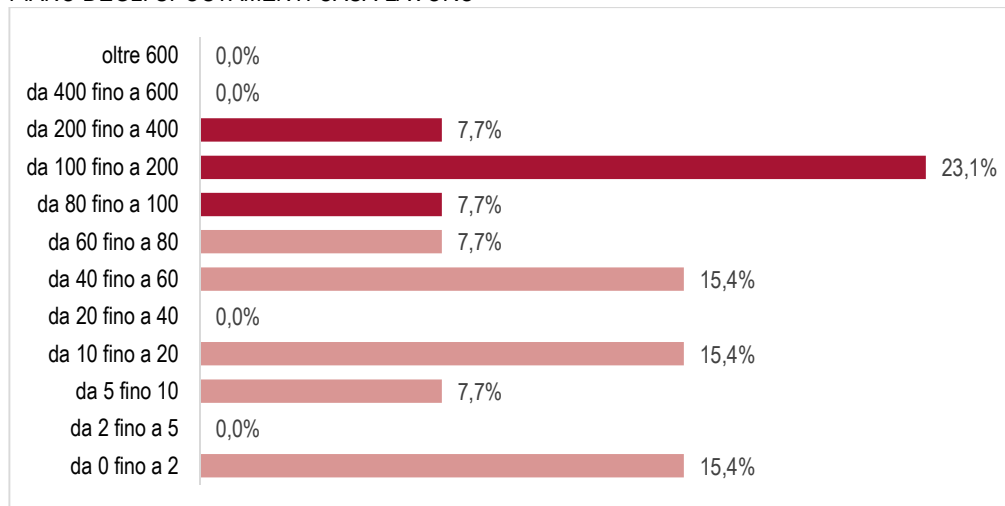
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a circa **80 chilometri**.

Il **30,8%** dei rispondenti percorre **oltre 100 chilometri al giorno**.

Rispetto all'anno precedente è aumentata la distanza media percorsa (73 km nel 2024) mentre il tempo medio di percorrenza resta stabile.

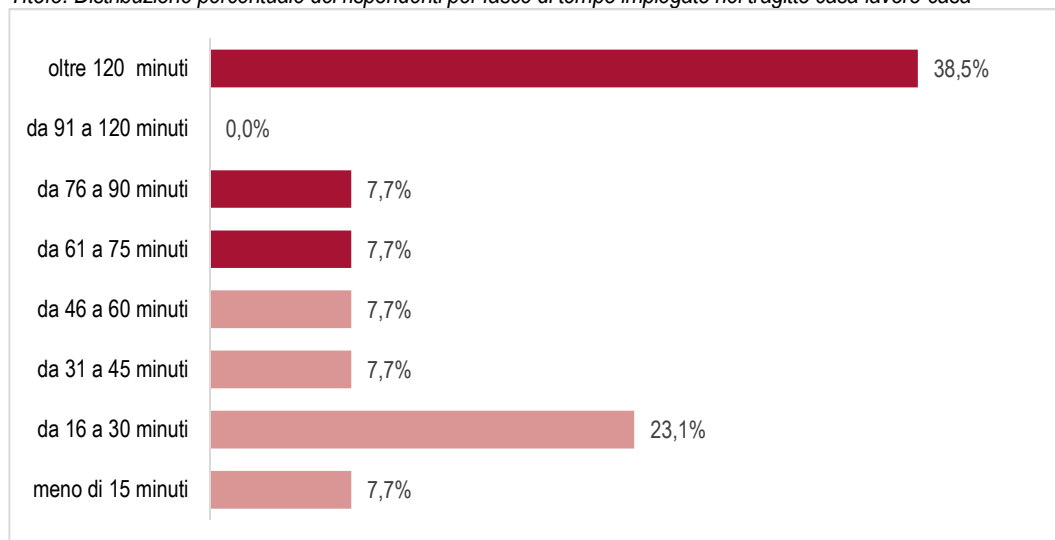
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **in media pari a 1 ora e 22 minuti**, con picchi di tempo impiegato anche superiori alle 2 ore.

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

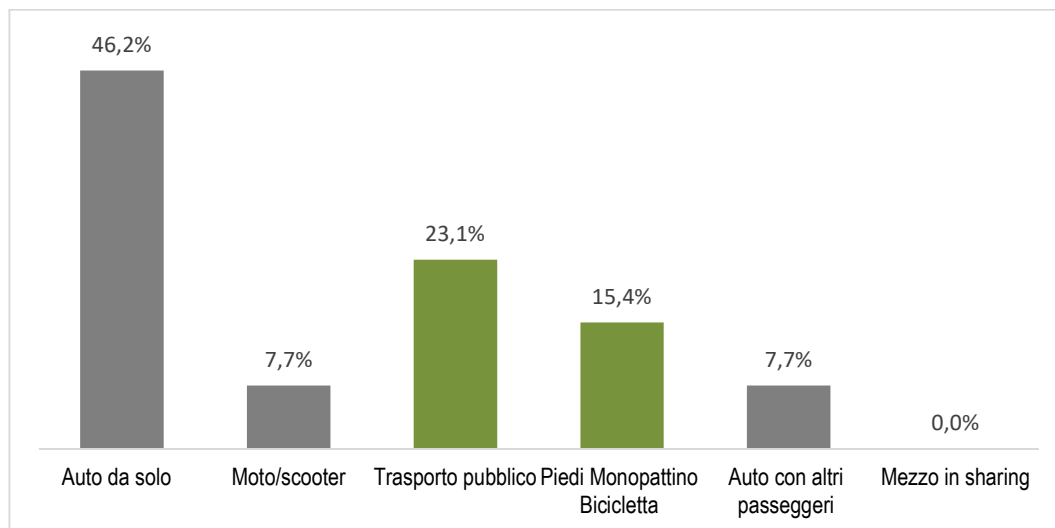


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **46,2%** dei rispondenti dichiara di ricorrere all'uso dell'auto privata come mezzo di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa, in aumento rispetto al 2024. Buona la quota di chi sceglie la mobilità dolce quasi raddoppiata rispetto all'anno precedente.

Mentre resta stabile l'uso del **mezzo di trasporto pubblico** utilizzato dal **23,1%** dei rispondenti. Circa il 70% dei rispondenti non cambia modalità di trasporto in base alle stagioni e alle condizioni meteorologiche.

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



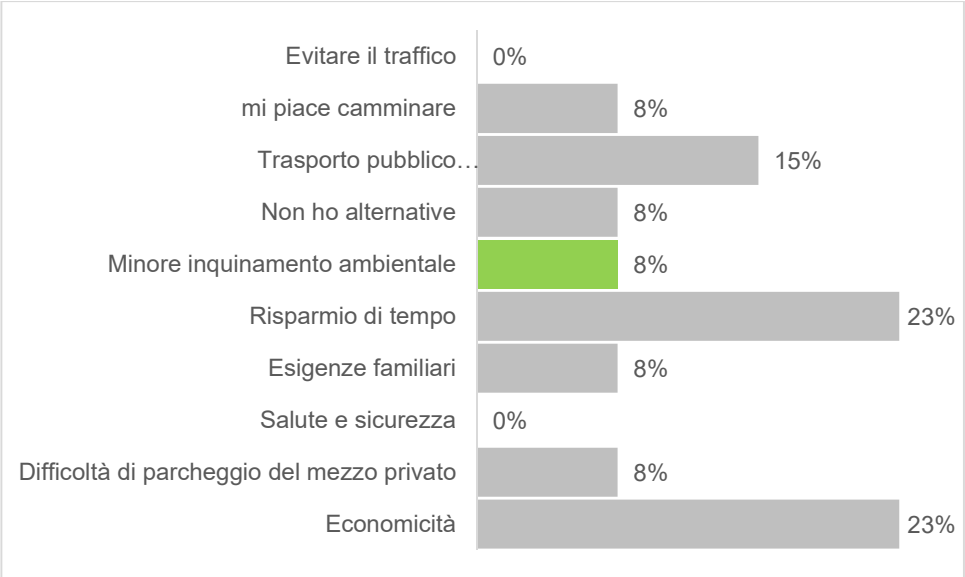
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Tra coloro che usano l'automobile in modo individuale non prevale una tipologia di alimentazione: le scelte si equidistribuiscono tra metano, gasolio e ibrida. Nessuno, invece, usa vetture elettriche o ibride per raggiungere la sede di lavoro.

Per quanto riguarda lo standard Euro dei veicoli utilizzati la maggior parte, **l'83%**, rientra nelle categorie più recenti (**Euro 6**).

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono principalmente il risparmio di tempo e l'economicità (entrambe al 23%), seguono trasporto pubblico carente (15%). La **sensibilità ambientale** può contare solo sull'**8%** dei rispondenti.

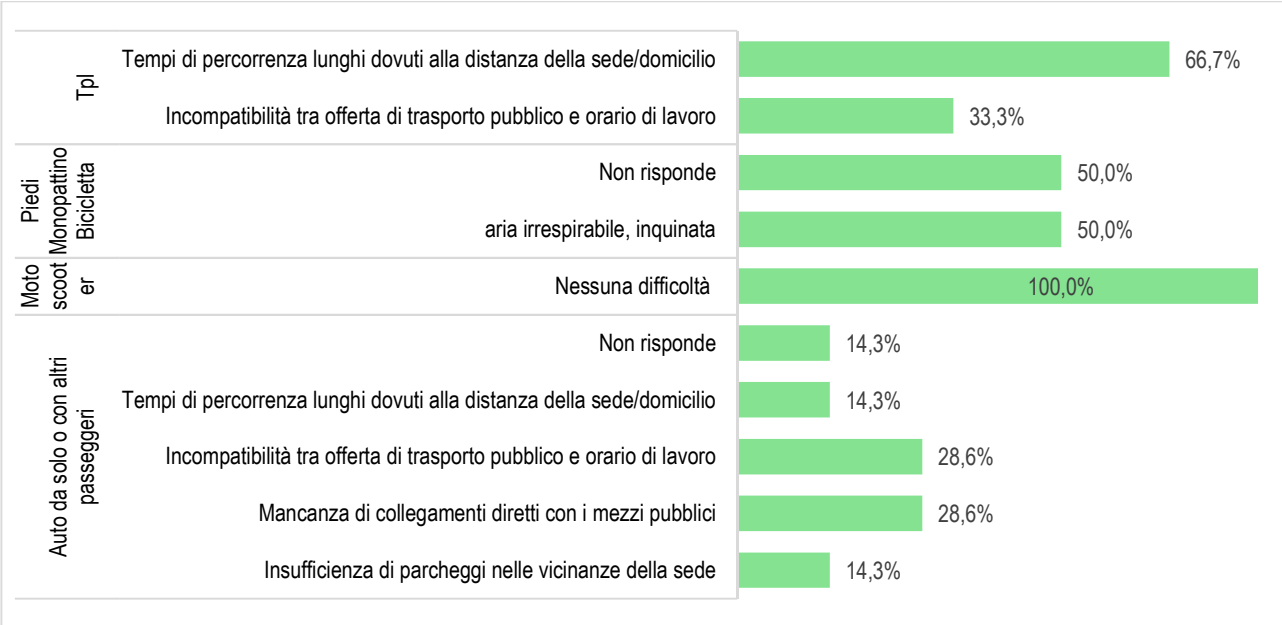
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per motivazioni sulla scelta della modalità abituale di trasporto



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Le difficoltà principali per chi utilizza l'auto sono la mancanza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici e l'incompatibilità tra offerta di trasporto pubblico e orario di lavoro (28,6%). Chi utilizza la mobilità dolce per i trasferimenti casa-lavoro segnala l'eccessivo inquinamento atmosferico. Per chi utilizza i mezzi pubblici i problemi principali sono legati ai tempi di percorrenza lunghi dovuti alla distanza (66,7%) e l'incompatibilità tra offerta di trasporto pubblico e orario di lavoro.

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



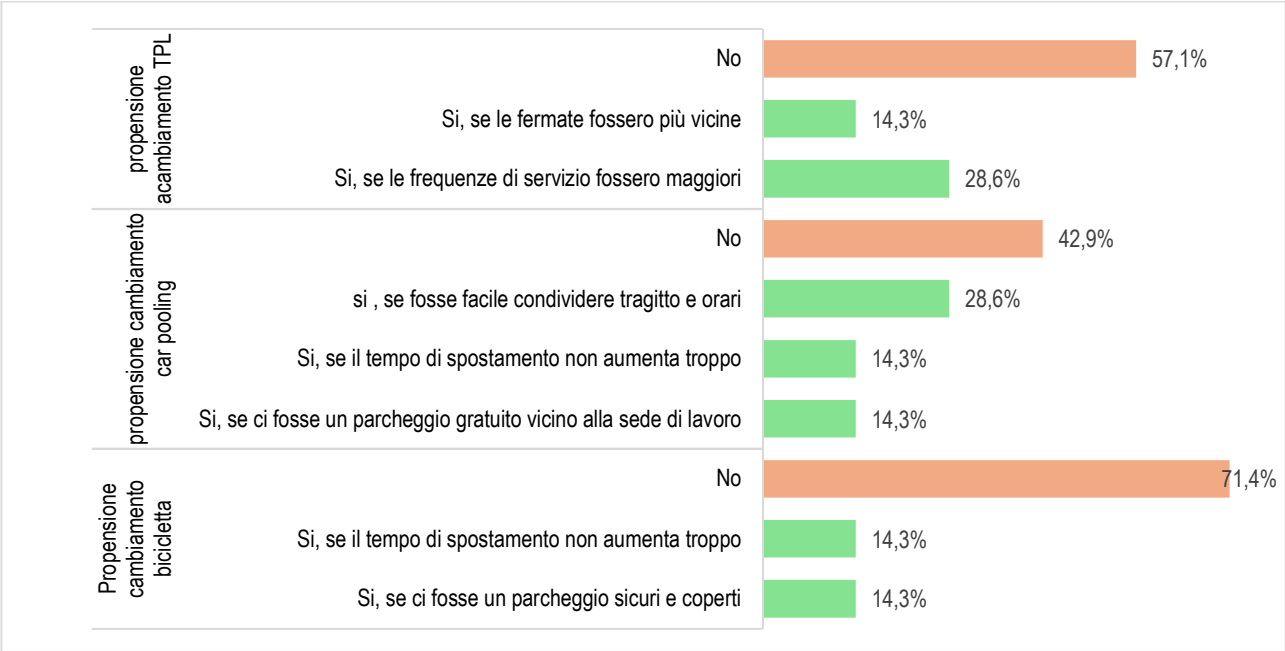
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

I rispondenti che utilizzano modalità di trasporto meno sostenibili dal punto di vista ambientale, mostrano una scarsa propensione a cambiare abitudini: il **71,4% dichiara di non voler passare all'uso della bicicletta**, mentre la percentuale scende al **57,1%** per chi **non sarebbe disposto a utilizzare i mezzi pubblici**; con una maggiore apertura al cambiamento se fossero migliorati i servizi in relazione alla frequenza delle corse (28,6%) e all'aumento delle fermate (14,3). Una maggiore apertura al cambiamento per quanto riguarda il

In caso di **Car pooling** il **28,6%** dei rispondenti dichiara che farebbe uso se fosse più semplice condividere orari e percorsi con altri utenti delle sue abitudini di trasporto in un'ottica di sostenibilità ambientale.

La resistenza al cambiamento che emerge evidenzia come la transizione verso una mobilità sostenibile richiede sia interventi infrastrutturali sia strumenti digitali per favorire l'uso del carpooling.

Titolo: Propensione al cambiamento ide i rispondenti che utilizzano modalità di trasporto meno 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***

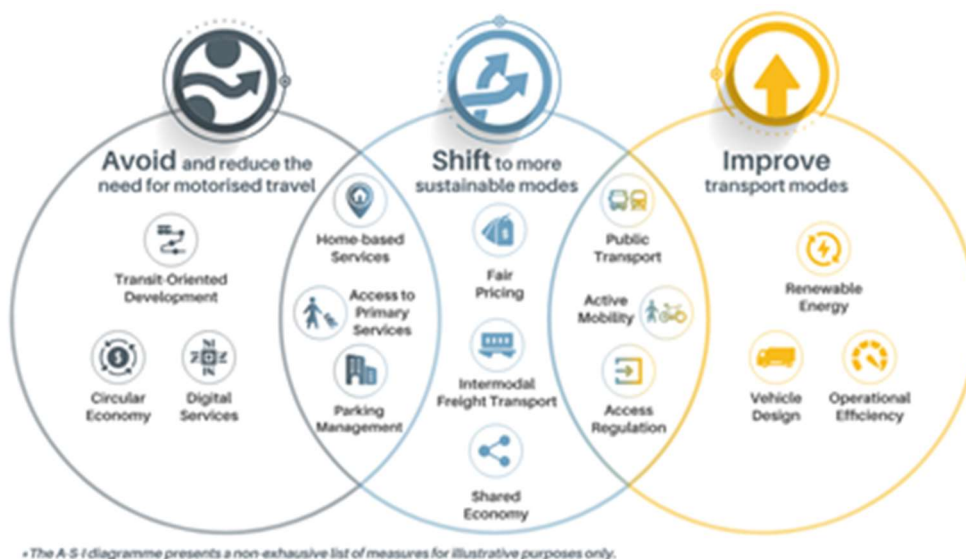
Evitare spostamenti motorizzati non necessari in base alla prossimità e all'accessibilità.

***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, tra le altre cose.

***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.



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 mense 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

Incentivi

1. Per la mobilità dolce

a. Ricognizione rastrelliere

In prossimità della sede non sono al momento previste rastrelliere comunali. E' invece disponibile, presso il parcheggio scambiatore degli Archi il servizio Park & Bike. Per aderire è necessario compilare un modulo di adesione, disponibile presso la cassa del parcheggio, che permette di lasciare/ancorare la propria bici al coperto presso la rastrelliera del parcheggio.

b. Ricognizione spogliatoi con docce

Nella sede non sono presenti spogliatoi e docce.

c. Ricognizione ampliamento piste ciclabili

La rete ciclabile del centro della città di Ancona non è ancora molto strutturata.

d. Convenzioni con fornitori di bike, scooter e car sharing

Sul territorio comunale è presente l'opportunità di integrazione modale nata dalla partnership tra Trenitalia (Gruppo FS Italiane) e MaSMo, società per il noleggio di monopattini ed auto elettrici - <https://www.masmomobility.it/>. Non sono state ancora stipulate convenzioni.

2. Per l'utilizzo del trasporto pubblico

a. Convenzione con TRENITALIA (dal 1 marzo 2024)

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"¹⁰ 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 Conerobus Spa, società che gestisce la mobilità intercomunale. Inoltre per chi è in possesso di un abbonamento ferroviario è possibile sottoscrivere un abbonamento al costo di 12,0 €, per la linea 1/4 e 4 per la direttrice Stazione FS - Centro città

3. Per incentivare 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

La Regione Marche al momento non ha deliberato incentivi, sono però previste una serie di esenzioni e agevolazioni per il bollo auto per alcune specifiche categorie di veicoli, di queste solo una impatta positivamente sull'incentivazione all'uso di auto elettrica o ibrida. Infatti per nuovi autoveicoli con potenza complessiva non superiore a 66 kilowatt, con alimentazione ibrida benzina-elettrica o gasolio-

¹⁰ <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o benzina-idrogeno, immatricolati per la prima volta e per autoveicoli nuovi azionati da motore elettrico nel corso dell'anno 2023 e 2024, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale per il primo periodo fisso e per le cinque annualità successive¹¹.

Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina¹² 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 intranet¹³. 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.

¹¹ <https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/URP/La-Regione-risponde/Faq/Post/86332/Sono-previste-esenzioni-per-particolari-categorie-di-veicoli>

¹² <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

¹³ 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 complicano l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

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

- emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, 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:

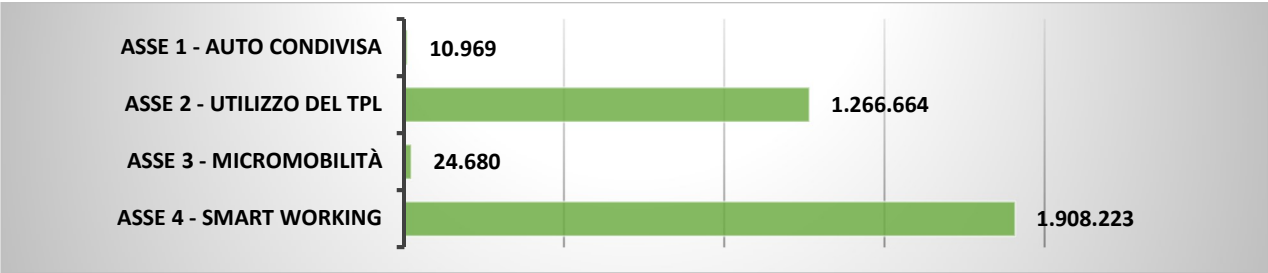
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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.

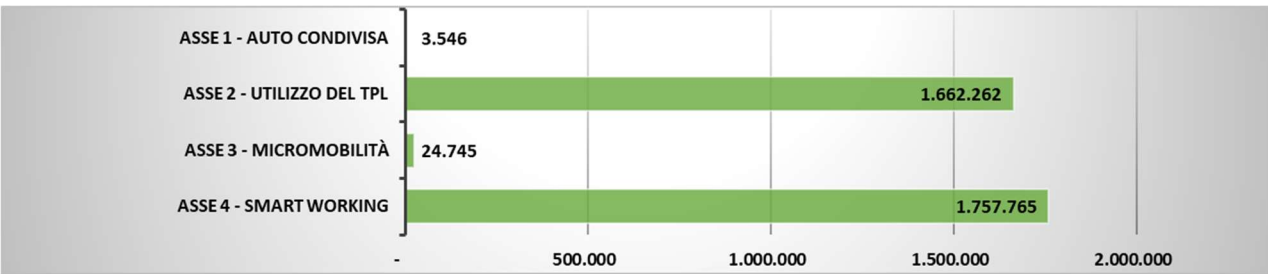
La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- 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**.

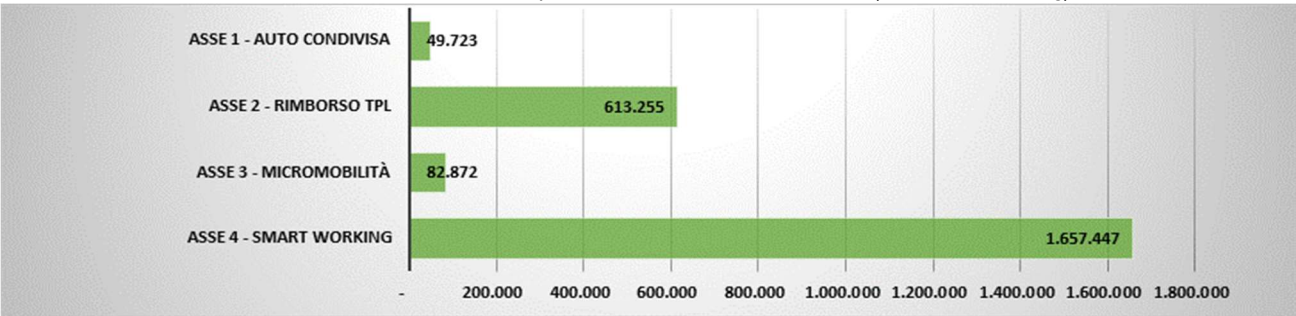
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



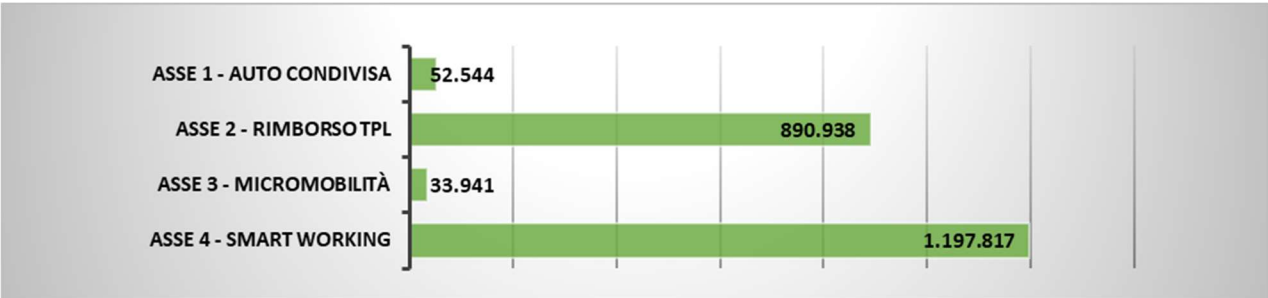
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



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 (KPI¹⁴)

- **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.**

¹⁴ 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	
Δkmauto		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	
Δkmauto		km/giorno	40.808,87	
Op		giorni/anno	250	
		KM/anno	1020218,56	
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 * FePM10 * 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	

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