



OSSERVATORIO
CGIL RAGUSA

ANALISI E RICERCHE SUL LAVORO IN PROVINCIA

CGIL
RAGUSA

Relazione sulla presenza dei pendolari in Provincia di Ragusa (2025)





OSSERVATORIO
CGIL RAGUSA

ANALISI E RICERCHE SUL LAVORO IN PROVINCIA

Relazione sulla presenza dei pendolari in Provincia di Ragusa (2025)

La presente relazione mette in evidenza un dato relativo ai lavoratori pendolari del settore privato presenti in provincia di Ragusa.

Il 57,83 % dei dati a disposizione, che riguardano le assunzioni nel corso del 2025, ha consentito di rilevare il rapporto tra lavoratori pendolari e non. Il campione utilizzato è ritenuto validamente rappresentativo.

Le assunzioni verificatesi nell'anno 2025 interessano 66.531 lavoratori, non è stato possibile risalire con precisione al comune di residenza per 28.630 lavoratori, pertanto il campione utilizzabile ai fini della presente analisi è di 37.901 persone pari, appunto, al 57 %.

Secondo il campione analizzato, i lavoratori che si recano in un comune diverso da quello di residenza per motivi di lavoro sono pari a 18.086, mentre coloro i quali lavorano nello stesso comune sono pari a 19.815; pertanto i pendolari rappresentano il 47,72% dei lavoratori. Possiamo quindi stimare il numero dei pendolari in circa 31.700 lavoratori.

Il fenomeno riguarda 6.654 lavoratrici contro 11.432 uomini, in linea con il rapporto tra genere nelle assunzioni comunicate nell'arco del 2025.

La tabella seguente indica il numero dei pendolari per settore produttivo con il settore dell'agricoltura maggiormente interessato per il 38%, i servizi e la ristorazione per quasi il 35% ed il settore delle costruzioni, che vale il 50% dell'industria, per il 7,85% parimenti al settore del commercio.

N. LAVORATORI PENDOLARI PER SETTORE		
AGRICOLTURA	6.870	38,0%
ALBERGHI, RISTORAZIONE	1.613	8,9%
COMMERCIO	1.401	7,7%
INDUSTRIA	2.843	15,7%
SERVIZI	4.666	25,8%
TRASPORTI E COMUNICAZIONE	693	3,8%
TOTALE	18.086	100%

Mediamente ogni lavoratore pendolare percorre, considerando un solo tragitto di andata e ritorno, 37,33 km per giornata lavorativa.

Resta superfluo evidenziare che la sostanziale totalità dei lavoratori si sposta, all'interno del territorio provinciale, con auto e mezzi propri ancorché il servizio di trasporto pubblico locale non può soddisfare le esigenze e le necessità dei lavoratori.

Quindi i dati ci restituiscono che i lavoratori pendolari percorrono quotidianamente 430.000 km complessivamente con un costo medio stimato, quasi sempre esclusivamente a carico di ogni lavoratore che è passato da 1.169,42 € nel 2024 al costo stimato per il 2026 pari a 1.496,83 €.

<i>KM E COSTO CARBURANTE SOSTENUTO</i>			
	<i>GIORNALIERI</i>	<i>MENSILI</i>	<i>ANNUALI (11 MESI)</i>
KM	430.066,82	11.181.737,32	122.999.110,52
LITRI	28.671,12	745.449,15	8.199.940,70
2024	47.106,65 €	1.224.772,96 €	13.472.502,57 €
2025	48.912,93 €	1.271.736,26 €	13.989.098,84 €
2026	60.295,37 €	1.567.679,57 €	17.244.475,29 €
<i>Consumo medio di carburante considerato pari a 15 km/l</i>			
<i>SPESA MEDIA PER OGNI PENDOLARE</i>			
	<i>GIORNALIERA</i>	<i>MENSILE</i>	<i>ANNUALE (11 MESI)</i>
KM	37,33	970,58	10.676,38
LITRI	2,49	64,71	711,76
2024	4,09 €	106,31 €	1.169,42 €
2025	4,25 €	110,39 €	1.214,26 €
2026	5,23 €	136,08 €	1.496,83 €
<i>Prezzo medio annuo gasolio*</i>			
	1,643	1,706	2,103
	2024	2025	2026
<i>(*) Fonte: https://sisen.mase.gov.it/ e https://mimit.gov.it/</i>			

Degno di nota è che, del campione analizzato, 3.880 lavoratori pendolari si vedono applicare contratti pirata o codici che non consentono di risalire a nessun contratto (CD/ND) per una percentuale pari al 21,45%.

La quasi totalità di questi lavoratori ha un contratto a tempo determinato (87,72% per un totale di 15.865) e solo 2.221, pari al 12,28% ha un contratto a tempo indeterminato. Questi ulteriori dettagli evidenziano e rappresentano chiaramente ulteriori elementi di svantaggio e di perdita di potere di acquisto subiti da questi lavoratori e dalle loro famiglie.

La proiezione relativa al solo anno 2025 restituisce un totale annuale (calcolato su 11 mesi) di 123.000.000 km percorsi con un costo calcolato in quasi 14.000.000 € che salgono di oltre 3.500.000 €, una percentuale pari al 18,88%, raggiungendo nel 2026 la cifra di oltre 17.240.000 €.

Il pendolarismo lavorativo nella provincia di Ragusa genera un impatto ambientale di rilevanza sistemica, incompatibile con gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'Unione europea nell'ambito del Green Deal e del Fit for 55. I dati elaborati dall'Osservatorio attestano che i lavoratori pendolari percorrono complessivamente circa 123 milioni di chilometri su base annua, con un consumo di oltre 8,2 milioni di litri di carburante.

123 mln km	8,2 mln lt	21.300 t	>10.000
Percorsi annui totali	Litri carburante consumati/anno	CO2 emessa (tonnellate/anno)	Auto equivalenti emissioni/anno

Le emissioni di CO2 attribuibili al pendolarismo provinciale ammontano a circa 21.300 tonnellate annue, un valore equivalente a quello prodotto da oltre 10.000 autovetture circolanti ininterrottamente per un intero anno. Si tratta di un apporto climalterante significativo per un contesto territoriale di dimensioni provinciali.

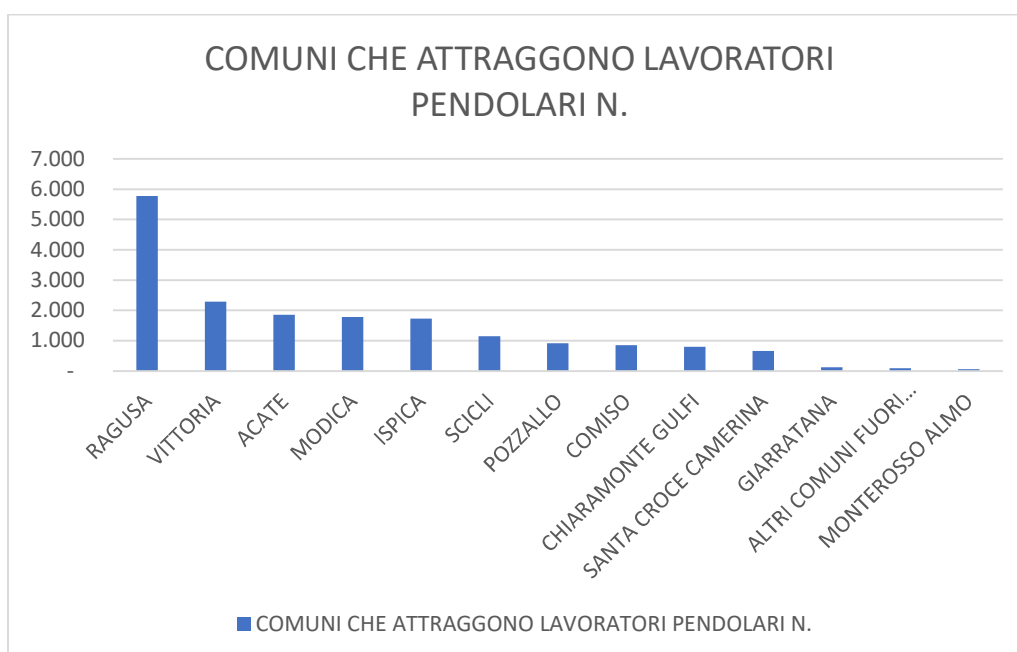
La successiva tabella evidenzia, per i lavoratori pendolari residenti nei comuni della provincia, le percorrenze giornaliere, mensili e annuali (su 11 mesi) e i relativi costi sostenuti.

I comuni di Vittoria, Comiso sono quelli che pagano il prezzo più alto, a seguire Ragusa e Modica ovviamente a causa della dimensione demografica, mentre i comuni di Santa Croce Camerina, Scicli e Pozzallo si attestano nella media.

Prezzo medio gasolio*					
<i>COSTO ANNUO CARBURANTE SOSTENUTO DAI PENDOLARI RESIDENTI NEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI RAGUSA</i>					
			1,643	1,706	2,103
			<i>2024</i>	<i>2025</i>	<i>2026</i>
Comuni	Totale KM A/R al giorno	Consumo L/giorno	Costo annuo (11 mesi)	Costo annuo (11 mesi)	Costo annuo (11 mesi)
ACATE	17.060,10	1.137,34	534.433,79	554.926,38	684.062,24
CHIARAMONTE GULFI	16.445,00	1.096,33	515.164,84	534.918,57	659.398,45
COMISO	56.518,60	3.767,91	1.770.531,81	1.838.421,95	2.266.237,61
GIARRATANA	6.293,20	419,55	197.144,14	204.703,53	252.339,70
ISPICA	22.683,12	1.512,21	710.583,51	737.830,48	909.529,60
MODICA	51.039,00	3.402,60	1.598.874,93	1.660.182,98	2.046.520,99
MONTEROSSO ALMO	10.099,40	673,29	316.379,19	328.510,59	404.957,66
POZZALLO	35.447,20	2.363,15	1.110.437,89	1.153.017,07	1.421.333,47
RAGUSA	53.624,00	3.574,93	1.679.854,02	1.744.267,17	2.150.172,25
SANTA CROCE CAMERINA	35.564,40	2.370,96	1.114.109,36	1.156.829,32	1.426.032,86
SCICLI	33.048,00	2.203,20	1.035.279,27	1.074.976,53	1.325.132,27
VITTORIA	92.244,80	6.149,65	2.889.709,80	3.000.514,26	3.698.758,19
Totale complessivo	430.066,82	28.671,12	13.472.502,57	13.989.098,84	17.244.475,29
(*) Fonte: https://sisen.mase.gov.it/ e https://mimit.gov.it/					

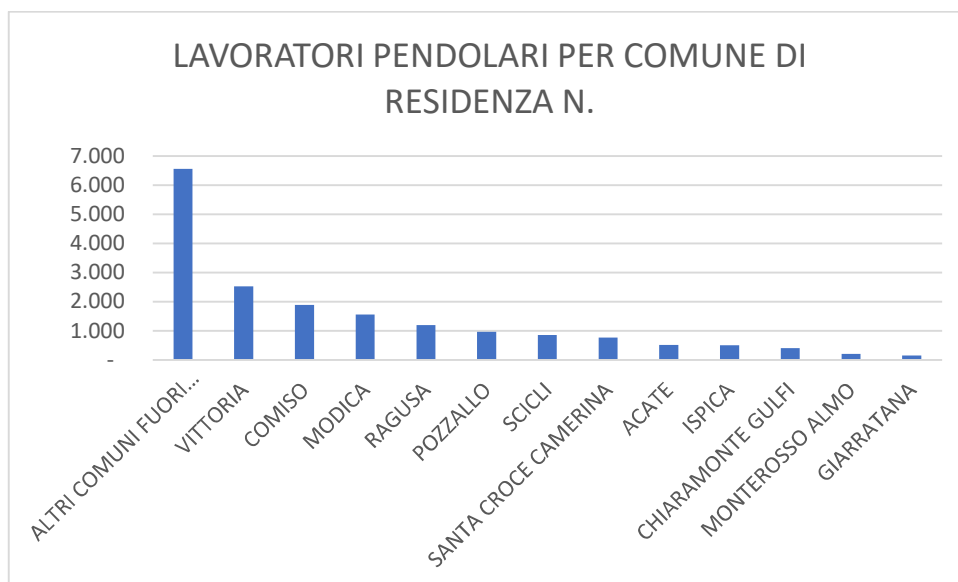
Il comune maggiormente raggiunto come sede di lavoro dai pendolari è il capoluogo Ragusa con il 31,95%, dato scontato per la presenza di molte attività nel settore servizi; a seguire Vittoria ed Acate, a principale trazione produttiva agricola, infine seguono Modica e Ispica.

COMUNI CHE ATTRAGGONO LAVORATORI PENDOLARI		
<i>Comuni</i>	<i>N.</i>	<i>%</i>
RAGUSA	5.778	31,95%
VITTORIA	2.285	12,63%
ACATE	1.858	10,27%
MODICA	1.777	9,83%
ISPICA	1.733	9,58%
SCICLI	1.151	6,36%
POZZALLO	914	5,05%
COMISO	856	4,73%
CHIARAMONTE GULFI	800	4,42%
SANTA CROCE CAMERINA	667	3,69%
GIARRATANA	125	0,69%
ALTRI COMUNI FUORI PROV.	87	0,48%
MONTEROSSO ALMO	55	0,30%
TOTALE	18.086	100,00%



I comuni che registrano un maggiore presenza di lavoratori pendolari che lavorano fuori del proprio comune in valore assoluto sono Vittoria, Comiso e Modica; tra i comuni con la minor presenza si registrano i comuni montani, Ispica ed Acate.

LAVORATORI PENDOLARI PER COMUNE DI RESIDENZA		
<i>Comuni</i>	<i>N.</i>	<i>%</i>
ALTRI COMUNI FUORI PROV.	6.559	36,27%
VITTORIA	2.529	13,98%
COMISO	1.886	10,43%
MODICA	1.555	8,60%
RAGUSA	1.191	6,59%
POZZALLO	967	5,35%
SCICLI	856	4,73%
SANTA CROCE CAMERINA	769	4,25%
ACATE	516	2,85%
ISPICA	499	2,76%
CHIARAMONTE GULFI	401	2,22%
MONTEROSSO ALMO	208	1,15%
GIARRATANA	150	0,83%
TOTALE	18.086	100,00%



La successiva tabella presenta il saldo tra lavoratori pendolari e lavoratori "attratti". Il valore di Ragusa è senza dubbio il più elevato, più di 3,5 volte il saldo comunque positivo di Acate ed Ispica, mentre il comune di Comiso registra il valore negativo in assoluto con un dato di -1.030 lavoratori.

SALDO PER COMUNE DI LAVORATORI PENDOLARI	
<i>Comuni</i>	<i>SALDO NUM.</i>
RAGUSA	4.587
ACATE	1.342
ISPICA	1.234
CHIARAMONTE GULFI	399
SCICLI	295
MODICA	222
GIARRATANA	-25
POZZALLO	-53
SANTA CROCE CAMERINA	-102
MONTEROSSO ALMO	-153
VITTORIA	-244
COMISO	-1.030

Emerge chiaramente che **Ragusa** funge da vero e proprio "motore" della provincia, attirando lavoratori da quasi tutti i comuni limitrofi.

È interessante notare anche il forte legame tra **Vittoria** e **Comiso**, che operano quasi come un'unica area urbana integrata, presentando però saldi negativi e quindi minori opportunità per i residenti.

La successiva tabella evidenzia il numero delle tratte maggiormente percorse dai lavoratori, su 66 percorsi stradali il 69,64% è racchiuso nelle prime 10 tratte, che comprendono quei comuni che ricadono direttamente nel percorso della incompiuta autostrada Siracusa-Gela.

N.	TRATTE STRADALI PERCORSE	LAVORATORI	%
1	VITTORIA-RAGUSA	1383	11,90%
2	VITTORIA-ACATE	1129	9,71%
3	VITTORIA-COMISO	905	7,78%
4	RAGUSA-COMISO	880	7,57%
5	SANTA CROCE CAMERINA-RAGUSA	802	6,90%
6	RAGUSA-MODICA	767	6,60%
7	SCICLI-MODICA	700	6,02%
8	POZZALLO-ISPICA	566	4,87%
9	POZZALLO-MODICA	494	4,25%
10	SCICLI-RAGUSA	470	4,04%
11	MODICA-ISPICA	457	3,93%
12	RAGUSA-CHIARAMONTE GULFI	286	2,46%
13	VITTORIA-SANTA CROCE CAMERINA	271	2,33%
14	COMISO-CHIARAMONTE GULFI	229	1,97%
15	COMISO-ACATE	181	1,56%
16	SCICLI-POZZALLO	170	1,46%
17	RAGUSA-ACATE	141	1,21%
18	RAGUSA-POZZALLO	133	1,14%
19	RAGUSA-GIARRATANA	127	1,09%
20	SANTA CROCE CAMERINA-COMISO	126	1,08%
21	VITTORIA-CHIARAMONTE GULFI	122	1,05%
22	VITTORIA-MODICA	122	1,05%
23	SCICLI-ISPICA	117	1,01%
24	RAGUSA-ISPICA	104	0,89%
25	VITTORIA-SCICLI	102	0,88%
26	RAGUSA-MONTEROSSO ALMO	83	0,71%
27	SCICLI-SANTA CROCE CAMERINA	73	0,63%
28	MONTEROSSO ALMO-GIARRATANA	61	0,52%
29	CHIARAMONTE GULFI-ACATE	60	0,52%
30	MODICA-COMISO	57	0,49%
Da 31 a 66	RIMANENTI TRATTE IN PROVINCIA DI RAGUSA	503	4,38%

Conclusioni e ipotesi di interventi

I dati sopra esposti evidenziano con chiarezza l'eccessivo peso che grava sul singolo lavoratore o lavoratrice, e sulle loro famiglie, aggravato qualora si prendano in esame nuclei monoreddito stimati in € 136,00 mensili ed in € 1.500,00 annuali, inteso per 11 mensilità. Se consideriamo che il reddito medio per un lavoratore dipendente della provincia di Ragusa è pari a circa € 17.000,00, la condizione di pendolare incide per l'8,82%.

L'assenza di una rete di trasporto pubblico locale efficiente, moderna, economica e capillare che possa essere considerata come una valida alternativa all'utilizzo del mezzo proprio pone i lavoratori pendolari in una condizione di "non scelta".

Questo comporta anche un utilizzo del "fattore tempo" che va evidenziato: ogni lavoratore impiega mediamente circa 45/50 minuti al giorno nel tragitto casa/lavoro.

L'eccessiva permanenza sulle tratte stradali aumenta il rischio di infortuni in itinere dovuti ad incidenti stradali che solitamente rappresentano il 15% del totale degli infortuni registrando nel 2025, in provincia, circa 310 casi.

Nel rimarcare la condizione di "non scelta" da parte del lavoratore, dovendo esclusivamente utilizzare il mezzo proprio, e rilevando le tratte stradali maggiormente percorse che riguardano i comuni di Ragusa, Vittoria, Comiso, Modica, Acate, Santa Croce Camerina e Scicli, fa specie la scelta fatta dal Governo di riconoscere incentivi per l'acquisto di auto a zero emissioni solamente a coloro i quali risiedono nella FUA (Area Urbana Funzionale) che non comprende, eccetto Ragusa e Santa Croce Camerina, tutti gli altri comuni dove si concentra il 56,48% degli spostamenti dei lavoratori pendolari all'interno del territorio provinciale. Questa percentuale considera solo le prime 7 tratte sulle 66 rilevate. Ciò evidenzia come i criteri di destinazione di tali incentivi, fermo restando che sarebbe auspicabile una applicazione *erga omnes*, andrebbero rivisti e decisi in base ad una analisi dei maggiori flussi di movimento. Ricordiamo, tra l'altro, che il dato non riporta i lavoratori pendolari del settore del pubblico impiego, quindi appare chiaro che il fenomeno assume dimensioni ancora più rilevanti.

La volatilità dei prezzi dell'energia in generale e dei carburanti in particolare, espone tale categoria di lavoratori agli effetti di manovre speculative, in

particolar modo alimentate dal clima di guerra e di instabilità politico-commerciale internazionale, sprovvisti di alcun “ombrello” normativo e di nessuna misura di sostegno al reddito che oramai, si dimostra sempre più urgente e necessaria al fine di non alimentare ulteriormente diseguaglianze e disparità oggettive di condizione in un mercato del lavoro già fragile come quello della provincia di Ragusa, che vede così diminuire il potere di acquisto di questi lavoratori.

Il pendolarismo nella provincia di Ragusa non è più un fenomeno marginale né una semplice variabile statistica: rappresenta oggi una delle principali criticità strutturali del mercato del lavoro locale. Esso incide contemporaneamente sul reddito dei lavoratori, sull'organizzazione sociale delle famiglie e sull'impatto ambientale del territorio, configurandosi come una vera e propria “tassa occulta sul lavoro”.

Nel corso del 2025 sono state registrate 66.531 assunzioni, di cui 37.901 analizzate. All'interno di questo campione, il 47,72% dei lavoratori risulta pendolare, consentendo di stimare una platea complessiva di circa 31.700 persone.

Ogni giorno questi lavoratori percorrono oltre 430.000 chilometri complessivi, sostenendo costi crescenti dovuti all'aumento dei carburanti, che incidono direttamente sul potere d'acquisto.

Il costo medio annuo per lavoratore è passato da circa 1.169 euro nel 2024 a una stima di 1.496 euro nel 2026, mentre la spesa complessiva supera i 17 milioni di euro annui.

Smart working e riduzione del pendolarismo

Una prima leva di intervento, immediatamente attivabile nei settori compatibili, è rappresentata dal lavoro agile. Sebbene molti settori non siano remotizzabili, una quota rilevante di lavoratori opera nei servizi e nelle attività amministrative, dove il lavoro da remoto è tecnicamente possibile.

Anche una diffusione parziale e selettiva dello smart working potrebbe produrre effetti significativi: ipotizzando che il 20% dei lavoratori pendolari possa lavorare da remoto per due giorni a settimana, si otterrebbe una riduzione dei flussi pari a circa l'8%.

Ciò comporterebbe benefici immediati: riduzione dei costi per i lavoratori, minore congestione del traffico e miglioramento della qualità della vita. Lo smart working rappresenta quindi una misura complementare, flessibile e a basso costo, capace di incidere rapidamente su un fenomeno strutturale.

Impatto ambientale e transizione ecologica

Il pendolarismo produce un impatto ambientale significativo. I lavoratori percorrono circa 123 milioni di km l'anno, con un consumo di oltre 8,2 milioni di litri di carburante.

Le emissioni complessive sono stimate in circa 21.300 tonnellate di CO₂ annue, equivalenti alle emissioni di oltre 10.000 autovetture.

Il fenomeno assume quindi una rilevanza strategica anche rispetto agli obiettivi del Green Deal europeo, evidenziando la necessità di integrare politiche del lavoro e politiche ambientali.

Infrastrutture e intermodalità

Alla base del fenomeno si colloca una carenza cronica di infrastrutture, in particolare autostradali e ferroviarie. La rete autostradale è tuttora incompiuta, mentre quella ferroviaria esistente è obsoleta, non elettrificata, limitata, con tempi di percorrenza non competitivi e scarsa integrazione con la viabilità urbana e con i servizi di trasporto urbano.

Questa condizione costringe i lavoratori a ricorrere al mezzo privato, determinando un modello di mobilità costoso e insostenibile.

È necessario promuovere una visione intermodale, basata sull'integrazione tra strade, autostrada e ferrovia sul coordinamento dei servizi e sul miglioramento dei collegamenti tra i principali poli occupazionali.

Completare il tratto autostradale è senza dubbio necessario ed urgente; al contempo occorre un Piano di sviluppo ferroviario che preveda l'elettrificazione delle linee e che sia finalizzato innanzitutto a coprire quelle tratte tra i comuni dove rileviamo il maggior flusso di pendolari, senza trascurare i pendolari che provengono dalle province limitrofe.

Proposte operative

Alla luce delle criticità evidenziate, si propone un programma straordinario di investimenti pubblici per il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento alla rete ferroviaria.

È inoltre necessario promuovere lo **smart working** nei settori compatibili e introdurre misure di sostegno economico ai lavoratori pendolari.

Tali interventi rappresentano una leva strategica per lo sviluppo del territorio, contribuendo a ridurre le diseguaglianze e migliorare la sostenibilità complessiva del sistema.

Si rende necessario un intervento, strutturale, un **assegno per i lavoratori pendolari**, che agisca in quelle realtà territoriali come la provincia di Ragusa, a sostegno di una condizione che raramente è rappresentata da una scelta, ma è rappresentata soprattutto da condizioni infrastrutturali ed ambientali come la possibilità di poter scegliere quali mezzi usare, meglio se di trasporto pubblico, per recarsi semplicemente al lavoro.

- l'introduzione di un assegno per lavoratori pendolari, parametrato in base alla percorrenza giornaliera, con un importo indicativo di 90 euro mensili;
- investimenti mirati nel trasporto pubblico locale, finalizzati a garantire un'alternativa reale all'utilizzo del mezzo privato;
- misure di contrasto alla precarietà contrattuale, che amplifica l'impatto economico del pendolarismo.

La risposta a tale sfida richiede un impegno coerente e coordinato da parte di tutti i livelli istituzionali — nazionale, regionale, provinciale e comunale — nonché il coinvolgimento attivo delle parti sociali e del sistema delle imprese. Gli strumenti esistono: il lavoro agile, gli investimenti infrastrutturali, l'integrazione modale, la contrattazione collettiva, gli enti bilaterali, le risorse europee e le misure di sostegno diretto ai lavoratori offrono una combinazione di leve capace di produrre, soprattutto se combinate tra loro, risultati concreti e misurabili.

L'Osservatorio CGIL Ragusa sostiene con proprie analisi e proposte il percorso verso la definizione di un Piano territoriale della mobilità lavorativa, auspicando che il presente lavoro possa costituire un contributo utile al dibattito istituzionale e alla costruzione di soluzioni condivise.

Il presente lavoro è stato curato da Giuseppe Rocuzzo, Alessandro Cappello, Antonio Modica, Carmelo Occhipinti e Francesco Pisana.



OSSERVATORIO
CGIL RAGUSA
ANALISI E RICERCHE SUL LAVORO IN PROVINCIA



OSSERVATORIO
CGIL RAGUSA

ANALISI E RICERCHE SUL LAVORO IN PROVINCIA

CGIL



Finito di stampare il 18 Marzo 2026

