



# PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

**Edizione 2022**  
**Mobility Manager**  
**Patrizia Grossi**





Sommario

1	INTRODUZIONE .....	4
1.1	Contesto di riferimento e struttura del PSCL .....	5
2	PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI .....	7
2.1	Analisi delle condizioni strutturali .....	8
2.2	Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.) .....	11
2.2.1	Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede .....	11
2.2.2	Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di <i>sharing mobility</i> .....	12
2.2.3	Analisi sulle esigenze di ciclabilità .....	13
2.2.4	Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale .....	14
2.2.5	Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling (utilizzo condiviso dell’auto) .....	14
2.2.6	Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette .....	15
2.2.7	Analisi delle opportunità conseguibili con il Lavoro Agile .....	15
2.3	Analisi degli spostamenti casa-lavoro .....	16
2.3.1	Analisi spaziale, temporale ed economica per trasferimenti casa lavoro .....	17
2.3.2	Analisi degli ingressi e delle uscite dalle sedi .....	21
2.3.3	Analisi motivazionale e propensione al cambiamento .....	22
3.	PARTE PROGETTUALE .....	29
3.1	ASSE 1 - disincentivare l’uso individuale dell’auto privata .....	29
3.2	ASSE 2 - favorire l’uso del trasporto pubblico .....	31
3.3	ASSE 3 - favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità .....	31
3.4	ASSE 4 - ridurre la domanda di mobilità .....	31
3.5	ASSE 5 – ulteriori misure .....	33
4.	PROGRAMMA DI MONITORAGGIO e valutazione dei benefici ambientali .....	34
4.1	Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi ISTAT .....	36
4.2	Stima dei benefici ambientali per le sedi ISTAT del Polo Centrale .....	39
4.3	Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT di Tuscolana .....	41
4.4	Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT di Liegi .....	42
4.5	Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT dell’Eur .....	45
5.	FOCUS sui benefici conseguiti nel 2022 e prospettive future .....	47
	<b>Allegato 1: Progetto “Bike to Work” .....</b>	<b>48</b>
	<b>Allegato 2: Progetto “Postazioni di lavoro condivise” .....</b>	<b>54</b>
	GLOSSARIO .....	57
	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI .....	59

## 1 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*, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dall'attività del Comitato dei Referenti Territoriali per la mobilità, 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 (<https://www.istat.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilit%C3%A0-aziendale>).

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 comunità.

Nell'Agenda 2030, la mobilità sostenibile è comune a diversi *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target: SDG3 (salute e benessere), SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). 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.

*Figura 1 - La Mobilità, intesa come l'insieme delle soluzioni di spostamento rispettose dell'ambiente è uno strumento essenziale per conseguire alcuni obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU per lo Sviluppo Sostenibile*



## 1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

Nell’accezione comunemente adottata in ambito europeo, il *Mobility Management* è un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità basata sulla sostenibilità, in grado di sviluppare e implementare strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell’articolo 229 dispone che “Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’ articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un *mobility manager* con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”.

L’obiettivo della norma 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 motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei *mobility manager* aziendali e dei *mobility manager* d’area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”.

Il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha rappresentato l’occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile. In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi *mobility manager* e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del *mobility manager* d’area.

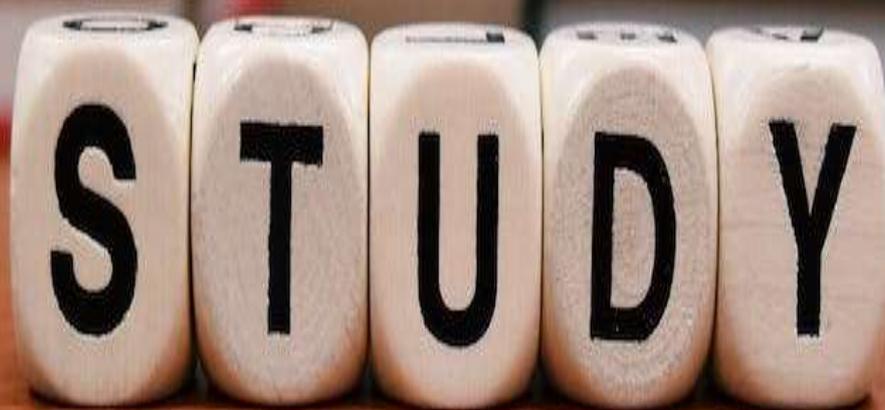
Il *Mobility Manager* è un “facilitatore” che riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle “persone” e dell’organizzazione (figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 e successive modifiche), impegnato 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 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.

Figura 2 – Benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda, per la collettività





## 2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- Analisi delle condizioni strutturali;
- Analisi dell'offerta di trasporto;
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro.
- Le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, nonché alle risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità.

## 2.1 Analisi delle condizioni strutturali

L'analisi delle caratteristiche dell'ente contiene oltre alle informazioni sulla sede di lavoro, le dotazioni in termini di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti ed altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

### 1. Localizzazione sedi di Roma

#### Denominazione della sede

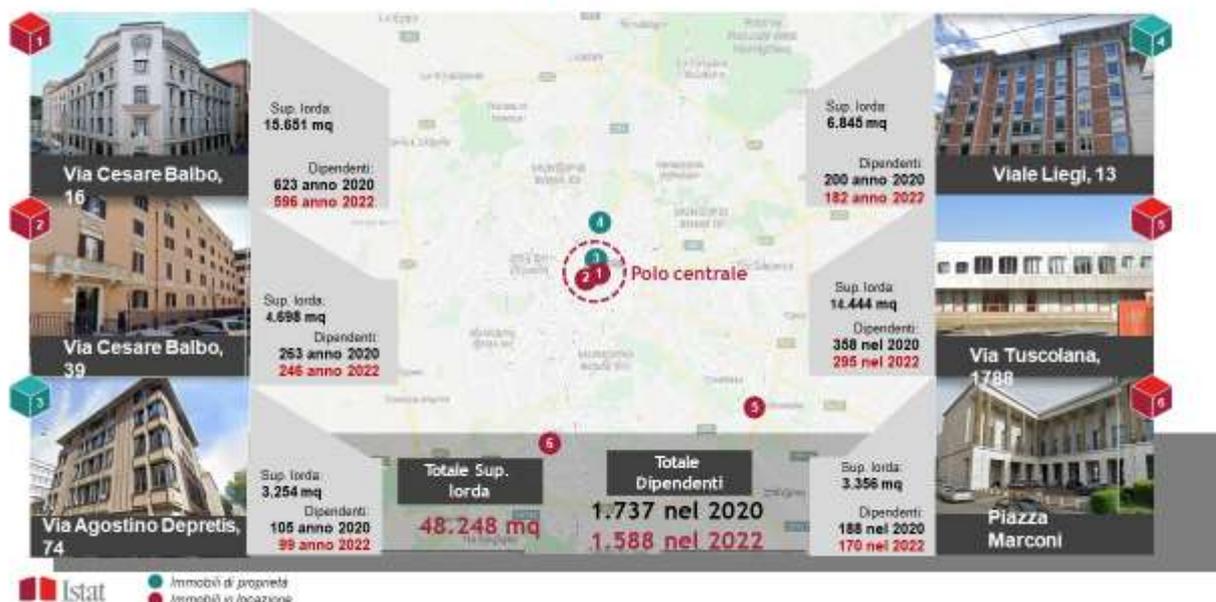
Via e numero civico  
Via e numero civico

#### Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)

Via Cesare Balbo 16 (Polo Centrale)  
Via Cesare Balbo 39 (Polo Centrale)  
Via Agostino Depretis 74 (Polo Centrale)  
Viale Liegi 13 (Liegi - sede nord)  
Via Tuscolana 1788 (Tuscolana - sede est)  
Piazza G. Marconi (Eur - sede sud)

Figura 3 – Ubicazione, superficie e consistenza del personale delle sedi Istat di Roma

#### Le sedi Istat nella città di Roma - ubicazione, superficie lorda e consistenza personale dipendente



## 2. Personale dipendente

Tre sedi ISTAT nella Città di Roma (omogenee per prossimità) vengono considerate come unico Polo Centrale

- Numero totale dipendenti Sedi POLO CENTRALE 941 di cui 65 comandati
  - Numero totale dipendenti Sede TUSCOLANA 295
  - Numero totale dipendenti Sede LIEGI 182
  - Numero totale dipendenti Sede EUR 170
- Personale dipendente tempo pieno 1.588**  
*di cui in telelavoro 160*  
*di cui in part time 32*

Al 30 settembre 2022, le risorse umane in forza presso gli Uffici Territoriali dell'Istat risultano pari a 292 e nel complesso in Istat risultano **1.870**, riportando una diminuzione pari a **168** unità rispetto allo stesso periodo dell'anno 2020, come illustrato nella Tabella 1.

Le risorse sono allocate presso tutto il territorio nazionale: nelle 6 sedi della capitale si concentra l'85% del personale, mentre il restante occupa le 17 sedi territoriali (presso i capoluoghi di regione), e risulta distribuito presso le seguenti strutture organizzative: Presidenza, Dipartimenti [3]; Direzioni [16], Servizi [51] ed operativamente sono assegnati a diverse Iniziative [656].

Tabella 1 - Distribuzione del personale ISTAT per sede – settembre 2020-2021-2022 e differenze (valori assoluti)

Sede di lavoro - Personale in forza	2020	2021	2022	differenza 2020-2022
VIA CESARE BALBO	623	612	596	27
VIA TUSCOLANA	358	330	295	63
VIA CESARE BALBO 39	263	247	246	17
VIALE LIEGI	200	191	182	18
PIAZZA MARCONI	188	177	170	18
VIA DEPRETIS 74/B	105	101	99	6
SEDE DELLA PUGLIA	29	29	29	0
SEDE DELLA SICILIA	30	30	28	2
SEDE DELLA CAMPANIA	26	26	26	0
SEDE DELLA LOMBARDIA	23	21	22	1
SEDE DELLA CALABRIA	19	19	18	1
SEDE DEL PIEMONTE E DELLA VALLE D'AO	18	18	16	2
SEDE DEL VENETO	18	17	16	2
SEDE DELLA TOSCANA	17	17	16	1
SEDE DELLA SARDEGNA	17	15	15	2
SEDE DELL'ABRUZZO	16	13	14	2
SEDE DELL'EMILIA ROMAGNA	16	14	14	2
SEDE DELL'UMBRIA	12	11	13	-1
SEDE DEL MOLISE	13	12	12	1
SEDE DELLA LIGURIA	15	12	12	3
SEDE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA	11	11	11	0
SEDE DELLE MARCHE	11	9	11	0
SEDE DELLA BASILICATA	10	10	9	1
<b>TOTALE</b>	<b>2038</b>	<b>1942</b>	<b>1870</b>	<b>168</b>

Fonte: Elaborazione su dati forniti dalla Direzione centrale delle risorse umane DCRU

Complessivamente 3 dipendenti su 5 sono di genere femminile (60%).

Soltanto nella posizione di I livello, posizioni di vertice, emerge che la minoranza è di genere femminile (42%).

Tabella 2 - Distribuzione del personale ISTAT per livello e sesso – settembre 2022 (valori assoluti e percentuali)

LIVELLO	F	M	TOTALE	% F
Dirigente Amministrativo I e II Fascia	5	4	9	55,6%
I LIVELLO	29	40	69	42,0%
II LIVELLO	157	92	249	63,1%
III LIVELLO	341	164	505	67,5%
IV-VIII LIVELLO	593	445	1038	57,1%
<b>TOTALE</b>	<b>1125</b>	<b>745</b>	<b>1870</b>	<b>60,2%</b>

Fonte: Elaborazione su dati forniti dalla Direzione centrale delle risorse umane DCRU

### 3. Orario di lavoro

Lun - Ven

7.45-19.00

Sab - Dom

CHIUSO

#### 4. Risorse, servizi e dotazioni aziendali

- **RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI**

Budget annuale dedicato	€100.000
Risorse umane dedicate	19 (distribuite sul territorio)

- **SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI**

Navetta aziendale	0
Automobili aziendali	0
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0
Piattaforma di car-pooling	1

- **INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI**

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale (TPL).

L'importo del contributo è determinato in relazione al numero delle domande pervenute, nell'ambito dello stanziamento stabilito, indipendentemente dal costo dell'abbonamento

**Requisiti**

- Essere dipendente dell'Istituto, sia con contratto a tempo indeterminato e sia con contratto a tempo determinato, in servizio alla data di presentazione della richiesta.
- Essere in possesso di un abbonamento annuale al trasporto pubblico locale e a lunga percorrenza (es. autolinee, autobus, metropolitana, tram, treno), nominativo e valido nell'anno di riferimento; in caso di possesso di due o più abbonamenti è prevista l'erogazione di un solo contributo.
- Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili nominativi.
- Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro.
- I possessori di abbonamenti mensili al trasporto pubblico locale e ferroviari extraurbani mensili potranno richiedere il contributo presentando copia degli ultimi 6 abbonamenti.

<https://intranet.istat.it/CosaFarePer/Personale/Pagine/Contributo-per-l'utilizzo-del-mezzo-pubblico.aspx>

- **INCENTIVI / SCONTI PER L'ACQUISTO DI SERVIZI DI SHARING MOBILITY** **SI (Convenzioni)**

- **INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA (BIKE TO WORK)** **NO**

- **AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI**

Numero posti auto	182 (sede Tuscolana)
Numero posti moto	16 (sede Tuscolana)
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

- **MENSA AZIENDALE** SI

- **STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE** intranet

## 2.2 Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)

L’analisi contiene una valutazione dell’offerta di trasporto presente sul territorio 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 al fine di individuare le modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede, tenendo in considerazione la distanza degli spostamenti casa lavoro.

NODI DI INTERSCAMBIO	SI
STAZIONI FERROVIARIE	SI
STAZIONI METRO	SI
FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM	SI
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	SI
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	SI
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	SI
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	SI
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI
AREE DI SOSTA	SI
AREA PEDONALE / ZTL	SI

L’analisi consente di:

1. individuare l’accessibilità a **parcheggi auto** pubblici e privati nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni;
2. individuare i principali operatori di **mobility sharing** locali con cui attivare convenzioni;
3. analizzare le esigenze di **ciclabilità** (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);
4. analizzare l’accessibilità ai principali sistemi di **trasporto pubblico locale**;
5. analizzare la possibilità di creare un servizio di **carpooling** (utilizzo condiviso dell’auto);
6. analizzare l’esigenza di prevedere **bus-navette**;
7. analizzare le opportunità fornite dal Lavoro Agile e dalla possibilità di individuare postazioni (*share*) in condivisione.

### 2.2.1 Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

L’indagine viene condotta per le sedi romane del Polo centrale, di Viale Liegi e di Piazza Marconi (la sede di Tuscolana dispone di un proprio parcheggio interno)

- **Polo centrale - parcheggi privati delle zone limitrofe alle sedi**
  - Europarking – Garage - Via Napoli 66 tel. 06/48913827  
Il garage si trova all’interno della zona ZTL
  - Tuttauto – Garage - Via Urbana 172 tel. 06/483559
  - New Parking Mediterraneo –Via M D’azeglio 12 tel. 06/4745202
- **Viale Liegi - parcheggi privati delle zone limitrofe alla sede**
  - Parioli parcheggi srl - Via Tirso 14 - tel 06/8550003
  - Autorimessa YSER srl - Via Yser 6 - tel 06/8840857
  - Parking Garigliano srl - Via Grigliano 55 - tel 06/8551014
- **Piazza Marconi - parcheggi privati delle zone limitrofe alla sede**
  - Parcheggio LAGO EUR APCOA - tel 06/5915093
  - Car parking- Via dell’Urbanistica 1- tel 06/54221373
  - Eur Garage Garden - Via dell’Arte 9 - tel 3397063468

- **Parcheggi di scambio**

Tutti i parcheggi di scambio, destinati soprattutto a quegli utenti che prevedono di effettuare soste di lunga durata (pendolari per motivi di studio o lavoro), sono situati presso le stazioni delle linee A, B e C della Metropolitana, le fermate delle ferrovie metropolitane o presso capilinea di bus urbani ed extraurbani. I parcheggi di scambio possono essere automatizzati o non automatizzati. Diverse le modalità di pagamento e di esenzione per le due categorie.

Tabella 3: Parcheggi con personale fisso dove è possibile ritirare il contrassegno Metrebus Parking

<b>Parcheggio di scambio</b>	<b>Indirizzo</b>	<b>N POSTI</b>
Anagnina A, B e C	Via Vincenzo Giudice	134 posti dei quali 6 riservati alle persone con disabilità.
Arco di Travertino	Via dell'Arco di	986 posti dei quali 21 riservati alle persone con disabilità..
Cinecittà	Via Tuscolana	592 posti dei quali 22 riservati alle persone con disabilità.
Jonio	Via Gran Paradiso	252 posti auto, dei quali 6 riservati alle persone con disabilità, e 57 posti moto.
La Giustiniana	Via Bassano Romano	236 posti dei quali 5 riservati alle persone con disabilità.
La Storta	Via della Storta	489 posti dei quali 11 riservati alle persone con disabilità.
Laurentina	Via de Suppè	1244 posti dei quali 25 riservati alle persone con disabilità.
Magliana	Via di Valfiorita	962 posti dei quali 20 riservati alle persone con disabilità.
Montebello	Via Flaminia	350 posti dei quali 8 riservati alle persone con disabilità.
Pantano	Via Casilina, 341	382 posti dei quali 8 riservati alle persone con disabilità.
Ponte Mammolo 1	Via delle Messi d'Oro	1317 posti dei quali 18 riservati alle persone con disabilità.
Rebibbia 1	Via Casal de' Pazzi	469 posti dei quali 10 riservati a persone con disabilità
Stazione S. Pietro	Via della Staz. S. Pietro,	125 posti dei quali 3 riservati alle persone con disabilità.
Villa Bonelli	Via della Magliana Nuova	331 posti dei quali 5 riservati alle persone con disabilità.

Tabella 4: Parcheggi SENZA personale fisso dove NON è possibile ritirare il contrassegno Metrebus Parking

<b>Parcheggio di scambio</b>	<b>Indirizzo</b>	<b>N POSTI</b>
Anagnina *	Via Tuscolana	134 posti dei quali 6 riservati alle persone con disabilità.
Borghesiana	Via Casilina	331 posti dei quali 7 riservati alle persone con disabilità.
Cipro	Via Cipro	284 posti dei quali 6 riservati alle persone con disabilità.
Elio Rufino	Via Marco e Marcelliano	135 posti dei quali 3 riservati alle persone con disabilità.
Fontana Candida	Via Giarratana	350 posti dei quali 7 riservati alle persone con disabilità.
Giardinetti	Via Casilina	231 posti dei quali 5 riservati alle persone con disabilità.
Grotte Celoni	Via Casilina	532 posti dei quali 12 riservati alle persone con disabilità.
La Celsa	Via Flaminia	125 posti dei quali 4 riservati alle persone con disabilità.
Labaro	Via Flaminia	203 posti dei quali 4 riservati alle persone con disabilità.
Mattia Battistini	Via Lucio II	177 posti dei quali 8 riservati alle persone con disabilità
Nuovo Salario	Via della Serpentara	220 posti
Ostiense Ad. Magliana	Via Ostiense	148 posti dei quali 3 riservati alle persone con disabilità.
Palmiro Togliatti	Via P. Togliatti (metro)	419 posti
Pantano *	Via Casilina 341	382 posti dei quali 8 riservati alle persone con disabilità.
Ponte Mammolo 2	Rampa Via P. Togliatti-V.	271 posti dei quali 10 riservati alle persone con disabilità
S.M. del Soccorso	Via Tiburtina	575 posti dei quali 17 riservati alle persone con disabilità.
Saxa Rubra	Viale Maurizio Barendson	517 posti dei quali 16 riservati alle persone con disabilità.
Staz. Nomentana	Via Val D'Aosta	160 posti dei quali 4 riservati alle persone con disabilità.
Stazione Tiburtina*	Via Pietro L'Eremita	417 posti
Vitinia	Via Ostiense	150 posti dei quali 4 riservati alle persone con disabilità.

\*I parcheggi contrassegnati da asterisco sono attualmente a sosta gratuita pertanto non è necessario esporre alcun contrassegno.

### 2.2.2 Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di *sharing mobility*

I servizi di *car sharing* richiedono il possesso della patente di guida e prevedono l'uso di internet e di *app* per localizzare e prenotare le auto 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.

I principali servizi attivi a Roma sono:



L'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. L'area operativa è di circa 45 km<sup>2</sup>. È un sistema *free floating* (i mezzi si possono lasciare in qualunque parcheggio pubblico consentito).

➤ **Car2go – Share Now**

Auto *smart* a 2 o 4 posti. L'iscrizione costa 9 € (è gratis per gli enti convenzionati come l'Istat). L'area operativa è di circa 53 km<sup>2</sup>. È un sistema *free floating*. I prezzi variano secondo la disponibilità di auto in ogni zona, per favorire la distribuzione uniforme dei veicoli.

➤ **Car sharing Roma**

Il *Car Sharing* Roma prevede una iscrizione *una tantum* e un costo per l'utilizzo del veicolo basato su durata del noleggio e distanza percorsa.

➤ **Cooltra-scooter e bike**

Cooltra è il servizio di *scooter sharing* e *bike sharing* leader in Europa con una flotta di oltre 9.000 veicoli elettrici e una presenza in sei città: Barcellona, Madrid, Valencia, Roma, Milano, Lisbona e Parigi. "Vivi la città, paga solo i minuti di effettivo utilizzo e lasciate a noi tutto il resto" (assicurazione, batteria, caschi e manutenzione sono tutti inclusi).

➤ **LINK monopattini**

La società LINK offre una nuova soluzione di mobilità, attraverso il servizio di monopattino in *sharing*, altamente tecnologica e improntata sulla sicurezza del lavoratore nei suoi spostamenti casa-lavoro.

Altri operatori che forniscono monopattini *in sharing* nella Capitale sono: Bird, Dott, Helbiz, Lime, Voi, Wind Mobility

### 2.2.3 Analisi sulle esigenze di ciclabilità

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

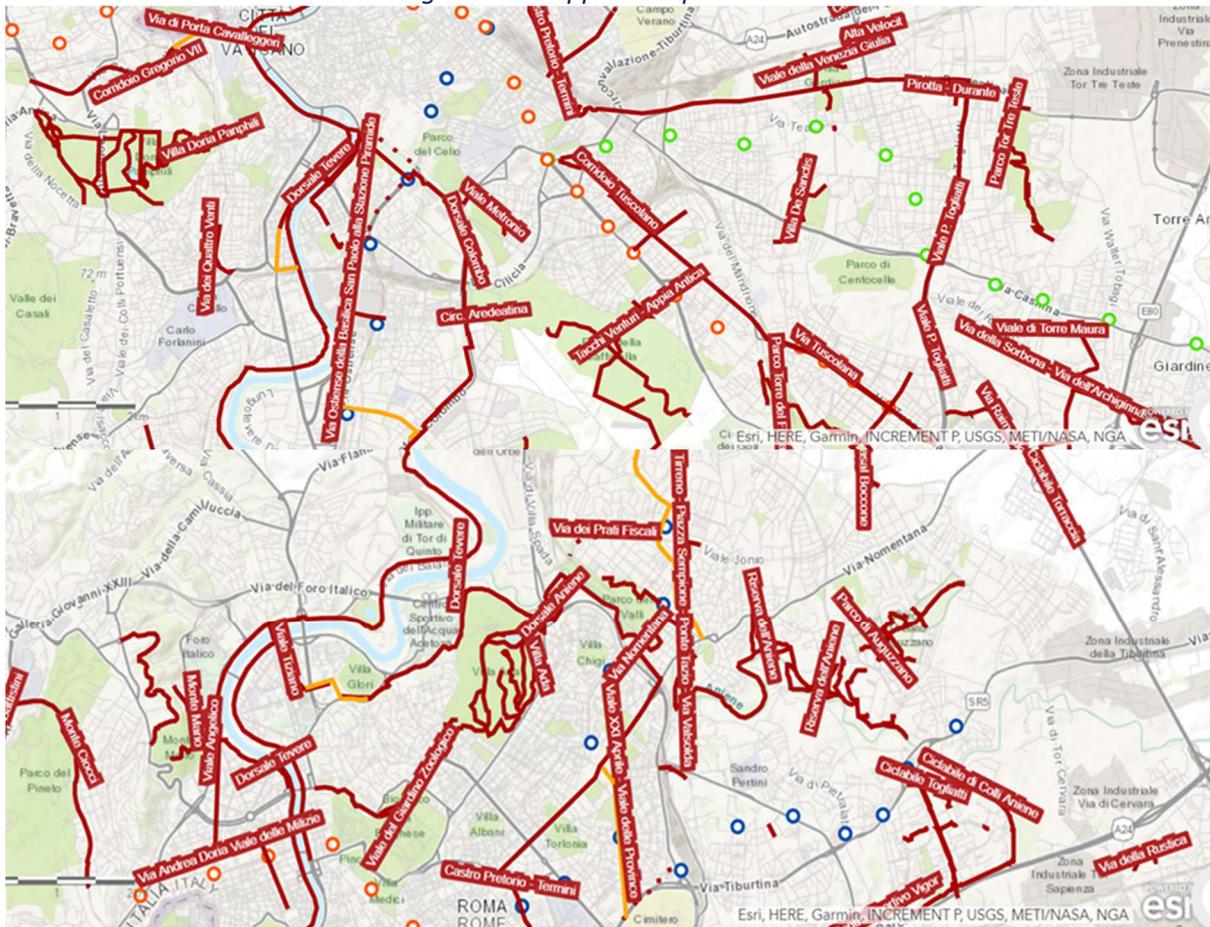
A Roma è presente anche *Roma Bike Sharing*, il servizio di condivisione delle bici fornito direttamente dal Comune. Per utilizzarlo, bisogna comprare la tessera elettronica al prezzo di 10 euro (5 della card + 5 della prima ricarica), presentando un documento e il Codice Fiscale presso una delle 10 biglietterie autorizzate, tutte all'interno di stazioni del trasporto pubblico:

- Termini (metro A e B – capolinea ATAC),
- Lepanto (metro A),
- Piazza di Spagna (metro A),
- Anagnina (metro A – capolinea ATAC/COTRAL),
- Ottaviano S. Pietro (metro A),
- Cornelia (metro A – capolinea COTRAL),
- Battistini (metro A),
- Ponte Mammolo (metro B),
- Eur Fermi (metro B),
- Laurentina (metro B).

#### La rete ciclabile di città

La rete ciclabile cresce grazie al Piano straordinario di **150 km di percorsi ciclabili transitori** sulle principali vie della città e su altri itinerari "strategici" per favorire il ricorso alla mobilità attiva e sostenibile che ha rivoluzionato le abitudini dei cittadini, a partire dalla Fase 2 dell'emergenza sanitaria. I 150 km di percorsi transitori in corso di realizzazione si vanno ad aggiungere alla rete esistente di piste ciclabili in sede protetta. I ciclisti romani hanno a disposizione anche nuove **rastrelliere per lasciare la bicicletta** in sicurezza davanti all'ufficio, alla scuola, all'università, alla stazione della metropolitana. E' stata completata la prima parte di lavori per dotare la Capitale di un capillare sistema di "parcheggi" per le due ruote a pedale. Roma Servizi per la Mobilità ha inoltre ultimato il montaggio delle strutture in 186 siti individuati dal Dipartimento Mobilità di Roma Capitale.

Figura 4 – Mappa delle piste ciclabili di Roma



#### 2.2.4 Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo sono al vaglio dell'amministrazione Istat alcune questioni correlate circa alla possibilità di:

1. stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale
2. rateizzare in busta paga l'importo degli abbonamenti
3. anticipare il costo degli abbonamenti
4. anticipare la quota di sussidio relativa ai benefici assistenziali

Le sedi del Polo Centrale sono situate a poca distanza dalla Stazione ferroviaria di Roma Termini. Questo permette di usufruire comodamente sia delle numerose linee di autobus e di tram che collegano le varie zone della Città, sia della Metropolitana con la quale è possibile raggiungere le sedi di Tuscolana (fermata Anagnina) e dell'Eur (fermata Eur Palasport); con la metropolitana è anche possibile raggiungere le stazioni ferroviarie di Roma Tiburtina e Roma Ostiense in pochi minuti e l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino in circa 50 minuti con il treno Leonardo Express.

#### 2.2.5 Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling (utilizzo condiviso dell'auto)

Il *Car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata, risparmiando sul trasporto ed evitando il congestionamento dei mezzi pubblici. Il *Car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza; il servizio è stato attivato e testato in molte città italiane.

Il servizio consente, con un semplice tocco di smartphone:

- Ottimizzazione delle risorse: automobili con poche persone a bordo (meglio se sempre le stesse);

- Risparmio economico in termini di costo pro-capite di carburante, costi di parcheggio ecc.;
- Riduzione dell'inquinamento, dovuto al minor numero di mezzi in circolazione;
- Miglioramento dei rapporti sociali tra le persone;
- Sicurezza, rispetto reciproco, mascherina e igienizzazione delle mani.

#### 2.2.6 Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

Una soluzione funzionale al problema del congestionamento dei Trasporti Pubblici Locali è rappresentato dall'utilizzo di bus-navette, strumento di storica memoria, utilizzato da importanti realtà quali Olivetti e Fiat, ma anche dal nostro Istituto fino al 2018.

È in corso di valutazione la fattibilità di condividere bus-navette con altri Enti, ovvero di destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

#### 2.2.7 Analisi delle opportunità conseguibili con il Lavoro Agile

Il lavoro agile, per essere uno strumento di organizzazione del lavoro flessibile e intelligente, dovrebbe prevedere la possibilità di raggiungere facilmente il luogo di lavoro (minimi spostamenti, minimo tempo e minimo costo) per quei dipendenti le cui attività sono preferibili, necessarie e più produttive in termini di quantità e qualità dei servizi offerti.

E' consigliabile ipotizzare un modello che preveda il lavoro da remoto pari a 3/4 giorni alla settimana per quei dipendenti le cui attività in ufficio NON sono necessarie e più produttive in termini di quantità e qualità dei servizi offerti, superando il concetto della "prevalenza" del lavoro in presenza, cosicché i dipendenti per i quali è più opportuno il lavoro in sede possano raggiungerla facilmente.

Da molti studi condotti dal Politecnico di Milano emerge che se "cala lo smart working per l'ambiente è un problema: risalgono consumi ed emissioni di Co2".

Lo smart working ha portato le persone a scoprire di non aver più bisogno di un ufficio fisico per lavorare e rispettare i propri obiettivi. Non c'è più bisogno di spostarsi per lavorare e la rapidità di questi cambiamenti ha influito sulla cultura organizzativa con un'adozione inaspettata e repentina di tecnologie collaborative (videoconferenza, condivisione dello schermo, digitale archiviazione condivisa di file, lavagne digitali, ecc.).

Tutto ciò ha portato a:

- Riduzione degli spostamenti e del traffico in città;
- Diminuzione delle emissioni di Co2 degli edifici;
- Incentivo alla decarbonizzazione.

I vantaggi di questa scelta sono davvero tanti: riduzione dei gas serra, risparmio energetico, riduzione dei trasporti, contributo concreto al perseguimento degli obiettivi europei di sviluppo sostenibile del 2030!

### 2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è stato necessario effettuare un'analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.

Tra il 21 aprile e il 23 maggio 2022, la *Mobility Manager* e i Comitato dei Referenti Territoriali per la Mobilità, hanno condotto una rilevazione per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti Istat, indagando sulla tipologia di mezzo di trasporto utilizzato abitualmente per compiere il tragitto dall'abitazione al luogo di lavoro, offrendo ai rispondenti la possibilità di scegliere più risposte, indicando preferenze, costi, tempo impiegato, km percorsi, per calcolare un eventuale risparmio economico, sociale e ambientale, anche in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Alla rilevazione hanno partecipato **1.339** dipendenti, con un tasso di risposta pari a oltre il **74%** della forza di lavoro, di questi il **67%** dichiara di essere a conoscenza di una pagina intranet dedicata al Mobility Management.

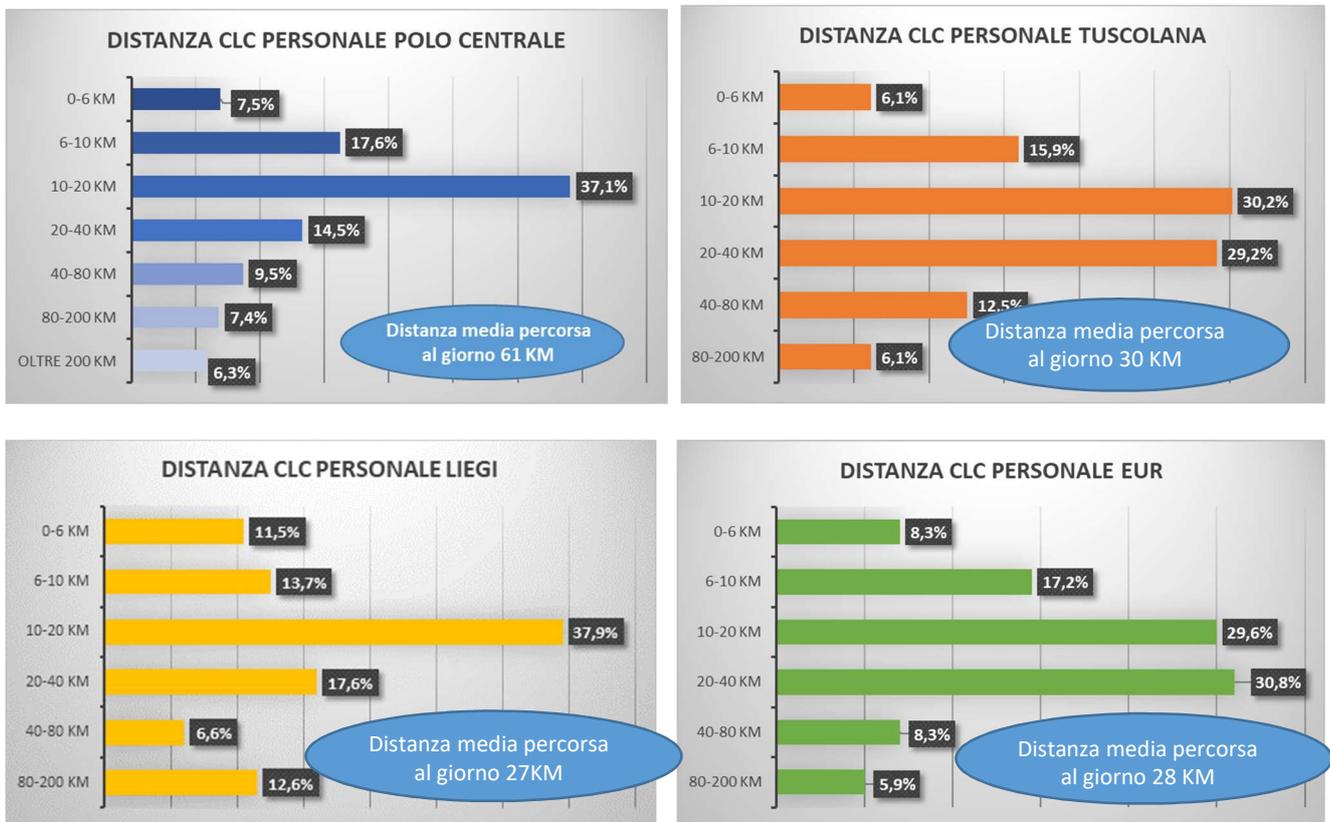
I dati analizzati hanno consentito di identificare le possibili azioni volte ad un miglioramento degli spostamenti casa-lavoro di tutti i lavoratori e le lavoratrici in forza all' Istat.

- I risultati ottenuti dall'indagine delineano uno **scenario già conosciuto in relazione ai risultati della rilevazione condotta nel 2021, ovvero che il percorso casa-lavoro generalmente non è vincolato da tappe intermedie (per il 70% dei rispondenti) ed è caratterizzato dal prevalente il ricorso all'uso del mezzo di trasporto pubblico (per il 35% dei rispondenti), di molto inferiore (-27 punti percentuali) a quello rilevato nel 2019.** Sono stati riscontrati ancora dei punti di resistenza all'**utilizzo di una mobilità sostenibile, dove l'auto privata costituisce il mezzo di trasporto privilegiato** per il 27 % dei rispondenti.
- Il quadro della mobilità quotidiana che emerge è caratterizzato da percorrenze medie di sola andata di **58 minuti e 27,5 km** (circa 2 ore per 55 km tra andata e ritorno), con punte massime di oltre 3 ore per una percorrenza di 500 km (circa 6 ore per 1.000 km tra andata e ritorno), anche con l'utilizzo di più mezzi di trasporto.
- L'introduzione dello **smart working** ha rappresentato una risposta importante alle molteplici esigenze dei lavoratori; in particolare, si è rivelato fondamentale in termini di conciliazione tra vita personale/familiare ed attività professionale, pertanto è da tenere in considerazione nel ripensare le modalità di gestione della mobilità sostenibile e la rimodulazione e riorganizzazione delle sedi di lavoro. Dai risultati dell'indagine emerge che l'**81%** dei rispondenti preferisce lavorare da remoto dalla propria abitazione e il **64%** di loro sarebbe disponibile a lavorare in spazi con "**postazioni share**" e a non avere una postazione riservata, nei giorni di lavoro in presenza.
- Le misure emergenziali, introdotte per contrastare la diffusione virale da Covid-19, avevano comportato nel periodo marzo 2020 – marzo 2021 una **importante riduzione (pari al 70%) negli spostamenti casa-lavoro**, con un notevole risparmio economico per il mancato acquisto di carburante e un rilevante risparmio a tutela ambientale **con la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>** (pari al 47%) rispetto all'anno precedente. Diversa è la valutazione dei benefici ambientali stimata per l'anno 2022.

2.3.1 Analisi spaziale, temporale ed economica per trasferimenti casa lavoro

Per valutare l'attuale situazione sul fronte della mobilità dei dipendenti Istat afferenti alle diverse sedi di lavoro presenti nella città di Roma si è reso necessario calcolare i chilometri percorsi giornalmente per raggiungere la sede di lavoro al mattino e per ritornare al proprio domicilio nel pomeriggio/sera. Analisi propedeutica all'individuazione degli interventi realizzabili per queste sedi al fine di: a) migliorare l'efficienza degli spostamenti; b) riconfigurare i tragitti; c) rimodulare i bisogni di spostamento in relazione alle nuove modalità di mobilità sostenibile.

Figura 5: Distribuzione del personale ISTAT distintamente per sede e per distanza casa lavoro – settembre 2022- (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati forniti dalla Direzione centrale delle risorse umane DCRU

- Nelle sedi del **Polo Centrale** il 7,5% dei **941** dipendenti che vi lavorano percorre ogni giorno meno di 6 km tra andata e ritorno e il 17,6% ne percorre tra 6 e 10 km (potenzialmente personale che utilizza la micromobilità), mentre il 37,1% tra 10 e 20km; il 14,5% tra 20 e 40 km e il 9,5% tra 40 e 80 km. La prima criticità si riscontra tra coloro (7,4%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra gli 80 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città, e coloro (6,3%) che percorrono oltre i 200 km. Un dipendente afferente a una delle sedi del Polo Centrale percorre in media giornalmente **61** chilometri per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
- Nella sede di **Tuscolana**, il 6,1% dei **295** dipendenti che vi lavorano percorre ogni giorno meno di 6 km tra andata e ritorno e il 15,9% ne percorre tra 6 e 10 km; il 30,2% tra 10 e 20km; il 29,2% tra 20 e 40 km e il 12,5% tra 40 e 80 km. Unica criticità si riscontra tra coloro (6,1%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra gli 80 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città. Un dipendente afferente la sede di Tuscolana percorre in media giornalmente **30** chilometri per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.

- Nella sede di **Liegi**, l'11,5% dei **182** dipendenti che vi lavorano percorre ogni giorno meno di 6 km tra andata e ritorno e il 13,7% ne percorre tra 6 e 10 km (potenzialmente personale che utilizza la micromobilità), il 37,9% tra 10 e 20 Km; il 17,6% tra 20 e 40 km e il 6,6 % tra 40 e 80 km. Unica criticità si riscontra tra coloro (12,6%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra gli 80 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città. Un dipendente afferente la sede di Liegi percorre in media giornalmente **27** chilometri per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
  - Nella sede **dell'Eur** l'8,3% dei **170** dipendenti che vi lavorano percorre ogni giorno meno di 6 km tra andata e ritorno e il 17,2% ne percorre tra 6 e 10 km (potenzialmente personale che utilizza la micromobilità), il 29,6% tra 10 e 20 Km, il 30,8% tra 20 e 40 km e l'8,3 % tra 40 e 80 km. Unica criticità si riscontra tra coloro (5,9%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra gli 80 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città. Un dipendente afferente la sede dell'Eur percorre in media giornalmente **28** chilometri per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
- **Dall'analisi spaziale dei dati forniti dalla Direzione delle Risorse Umane relativa agli spostamenti casa lavoro dei dipendenti Istat emerge che le sedi più facilmente raggiungibili sono le sedi Istat dell'Eur e di Liegi, oltre il 25% dei dipendenti di queste due sedi percorre meno di 10 km al giorno per raggiungere la sede di lavoro (potenzialmente personale che utilizza la micromobilità).**

Alla luce di questa analisi è stata verificata l'ipotesi se i dipendenti delle sedi romane fossero allocati nelle sedi Istat con minor distanza per il trasferimento casa-lavoro, sulla base dei Codici di Avviamento Postale (CAP) del domicilio e dell'appartenenza a ciascun Municipio (per coloro che lo hanno dichiarato).

Tabella 5: *Elaborazione su distribuzione del personale ISTAT distintamente per Municipio e sede– settembre 2022- (valori assoluti e percentuali)*

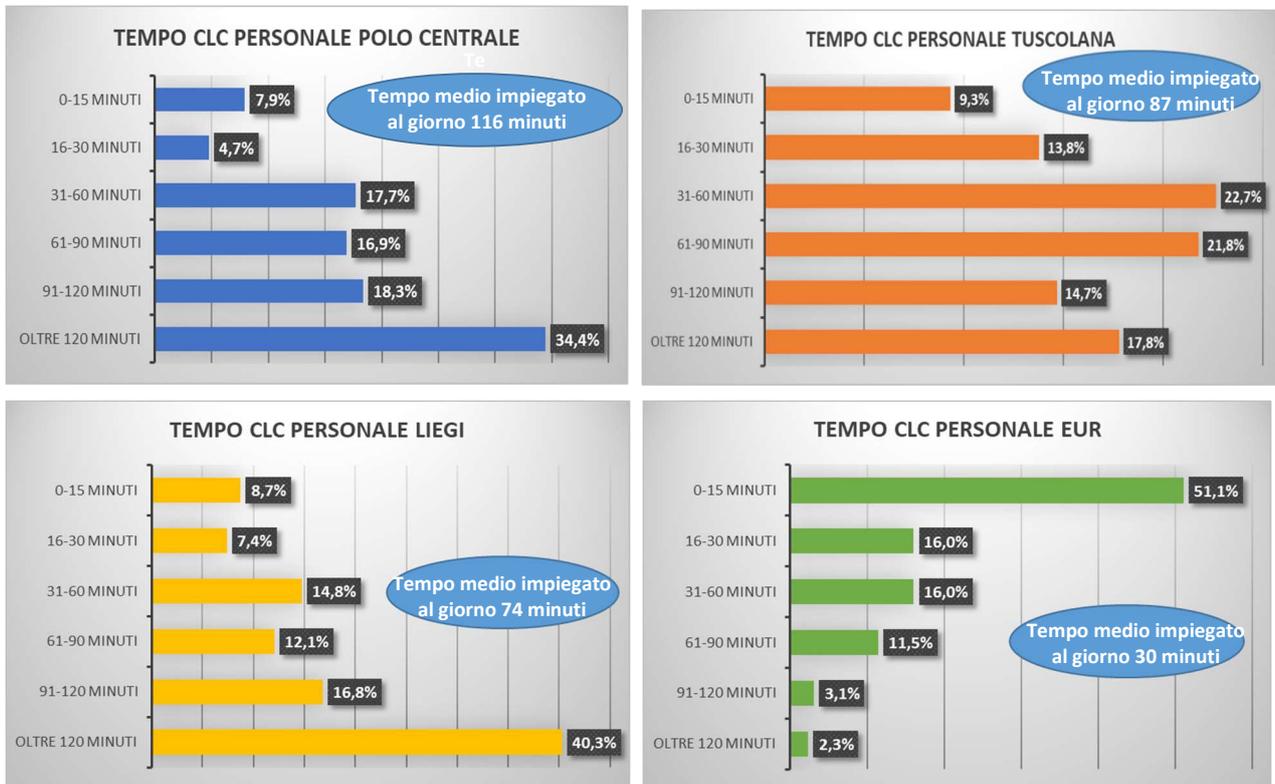
MUNICIPIO	Sede MIN trasferimento	DIP Polo CENTRALE	DIP TUSCOLANA	DIP LIEGI	DIP EUR	DIP TOTALI	MIN VIAGGIO SI	MIN VIAGGIO NO	% SI	% NO
1	Polo Centrale	34	4	12	1	51	34	17	67%	33%
2	Polo Centrale/Liegi	82	4	26	3	115	108	7	94%	6%
3	Polo Centrale/Liegi	51	7	33	2	93	84	9	90%	10%
4	Polo Centrale/Liegi	31	12	8	2	53	39	14	74%	26%
5	Polo Centrale	91	29	15	5	140	91	49	65%	35%
6	Tuscolana	8	20			28	20	8	71%	29%
7	Tuscolana	103	68	12	6	189	68	121	36%	64%
8	Eur	72	11	12	43	138	43	95	31%	69%
8	Tuscolana	35	15	2	3	55	15	40	27%	73%
9	Eur	32	25	3	30	90	30	60	33%	67%
10	Tuscolana	4	7			11	7	4	64%	36%
10	Eur	30	8	3	27	68	27	41	40%	60%
11	Eur	22	4	1	4	31	4	27	13%	87%
12	Eur	32	1	5	17	55	17	38	31%	69%
13	Polo Centrale	31	2	1	3	37	31	6	84%	16%
14	Polo Centrale	34	6	9	1	50	34	16	68%	32%
15	Polo Centrale	17	1	6		24	17	7	71%	29%
Altre Province del Lazio	Polo Centrale	42	8	7	5	62	42	20	68%	32%
Fuori Regione	Polo Centrale	44	4	3	4	55	44	11	80%	20%
Provincia di Roma	Polo Centrale	94	18	18	9	139	94	45	68%	32%
Provincia di Roma	Tuscolana	29	41	6	4	80	41	39	51%	49%
<b>TOTALE</b>		<b>918</b>	<b>295</b>	<b>182</b>	<b>169</b>	<b>1564</b>	<b>890</b>	<b>674</b>	<b>57%</b>	<b>43%</b>

Fonte: *Elaborazione su dati forniti dalla Direzione centrale delle risorse umane DCRU*

In molti casi (57%) i dipendenti svolgono l'attività lavorativa nella sede più vicina alla propria abitazione, ma in altri casi si potrebbero individuare misure (postazioni condivise – *coworking*) per far sì che lunghi spostamenti vengano effettuati soltanto se necessari (43%).

Con riferimento al tempo impiegato giornalmente per gli spostamenti casa-lavoro-casa viene preso in considerazione il quesito “Quanto **TEMPO** impieghi mediamente per raggiungere la sede di lavoro senza tappe intermedie?” presente nel questionario per la Mobilità Sostenibile compilato, nel periodo marzo-aprile 2022.

Figura 6: Distribuzione del personale ISTAT distintamente per sede e per tempo di percorrenza –2022- (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

Dall’analisi dei risultati si evince che:

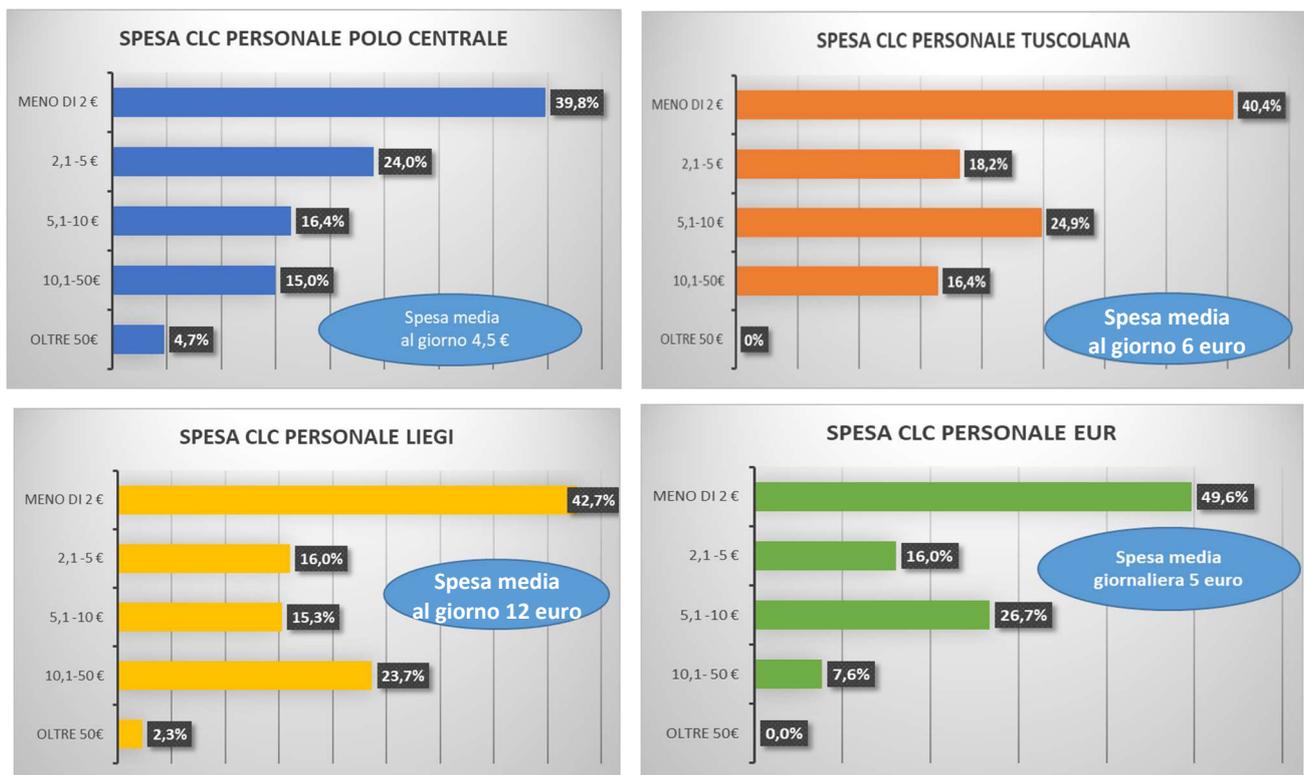
- nelle sedi del **Polo Centrale**, i tempi di percorrenza casa-lavoro dei **633** rispondenti sono elevati, la situazione più critica è rappresentata da quei rispondenti che impiegano oltre le 2 ore al giorno (34,4%) per i trasferimenti. Un dipendente afferente alle sedi del Polo Centrale impiega mediamente ogni giorno 116 minuti per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
- nella sede di **Tuscolana**, i tempi di percorrenza dei **225** rispondenti sono variabili, anche per loro la situazione più critica è rappresentata da quei rispondenti che impiegano oltre le 2 ore al giorno (17,8%) per i trasferimenti. Un dipendente in forza presso questa sede impiega mediamente ogni giorno 87 per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
- nella sede di **Liegi**, i tempi di percorrenza dei **149** rispondenti sono variabili, ma più del 40% dei rispondenti impiega oltre le due ore. Un dipendente in forza presso questa sede impiega mediamente ogni giorno 74 minuti per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.
- nella sede dell’**Eur**, i tempi di percorrenza dei **131** rispondenti non sono molto elevati, oltre il 51% impiega meno di un quarto d’ora e soltanto il 2,3% dei rispondenti impiega più di 2 ore al giorno. Un dipendente in forza presso questa sede impiega mediamente ogni giorno 30 minuti per raggiungere la propria sede di lavoro e ritornare a casa.

■ **Dall’analisi temporale dei risultati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022 emerge che i tempi di percorrenza sono generalmente lunghi, risultano essere più brevi soltanto per i rispondenti che devono raggiungere la sede Istat dell’Eur dove oltre il 50% dei dipendenti in forza impiega meno di 15**

minuti, il tempo medio impiegato (più di 60 minuti) per raggiungere la sede Istat di Liegi (quartiere Parioli) risulta più lungo rispetto alle attese, ovvero alle distanze percorse, conforme alle attese risultano i tempi medi impiegati per raggiungere rispettivamente le sedi di Tuscolana (circa 90 minuti) e le sedi del Polo Centrale (circa 1 ora per il tragitto casa-lavoro e 1 ora per il tragitto lavoro-casa).

Con riferimento alla spesa sostenuta per gli spostamenti casa-lavoro-casa, viene preso in considerazione il quesito “Quanto SPENDI mediamente per raggiungere la sede di lavoro senza tappe intermedie?” presente nel questionario.

Figura 7: Distribuzione del personale ISTAT distintamente per sede e per spesa per trasferimenti – 2022 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall’analisi del questionario si evince che circa il 40% dei rispondenti delle sedi del **Polo Centrale** spende meno di 2 euro al giorno. Un dipendente afferente alle sedi del Polo Centrale spende mediamente al giorno 4,5 euro per i trasferimenti casa-lavoro-casa.
  - Anche dall’analisi dei rispondenti della sede di **Tuscolana** si evince che oltre il 40% dei rispondenti spende meno di 2 euro al giorno, nessuno spende più di 50 euro. Un dipendente in forza presso questa sede spende mediamente al giorno circa 6 euro per i trasferimenti casa-lavoro-casa.
  - Il 42,7% dei rispondenti della sede di **Liegi** spende meno di 2 euro al giorno. Un dipendente in forza presso questa sede spende mediamente al giorno circa 12 euro per i trasferimenti casa-lavoro-casa.
  - Quasi la metà dei rispondenti della sede dell’**Eur** spende meno di 2 euro al giorno e nessuno spende più di 50 euro. Un dipendente in forza presso questa sede spende mediamente al giorno circa 5 euro per i trasferimenti casa-lavoro-casa.
- Dall’analisi economica dei risultati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022 emerge che la maggior parte dei rispondenti spende meno di 2 euro al giorno per il trasferimento casa-lavoro-casa, ma la spesa media più costosa si registra per raggiungere la sede Istat di Liegi (quartiere Parioli).

### 2.3.2 Analisi degli ingressi e delle uscite dalle sedi

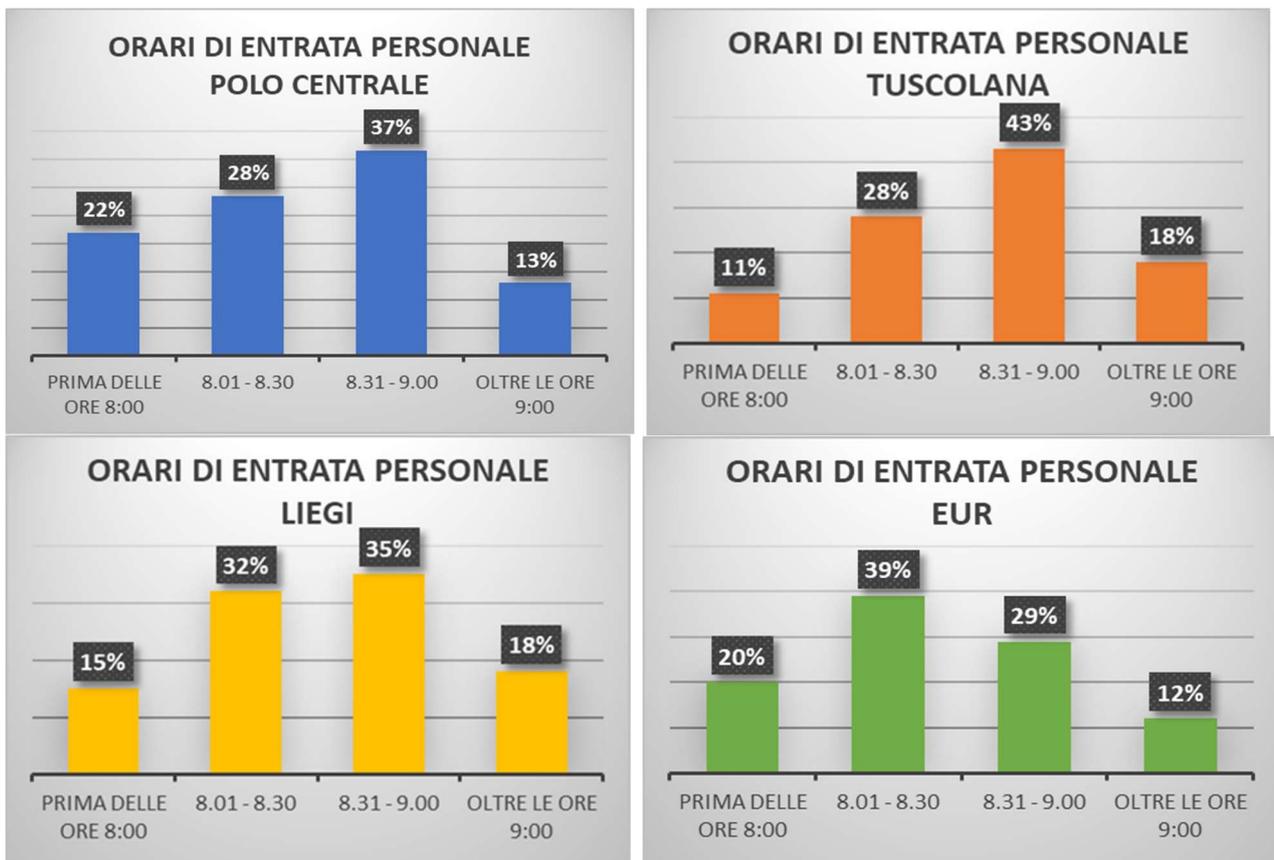
Nell’ottica di agevolare gli spostamenti casa lavoro del personale dipendente, per una mobilità sostenibile in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati, l’ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro risulta essere una misura importante.

In Istat, le articolazioni dell’orario di lavoro presenti all’interno del **“Regolamento dell’orario di lavoro”** prevedono che il personale inquadrato nei livelli professionali I-III sia responsabile dell'autonoma determinazione del proprio tempo di lavoro e in relazione con l'attività svolta.

Il personale inquadrato nei livelli professionali IV-IX deve attenersi alle seguenti articolazioni dell’orario di lavoro 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).

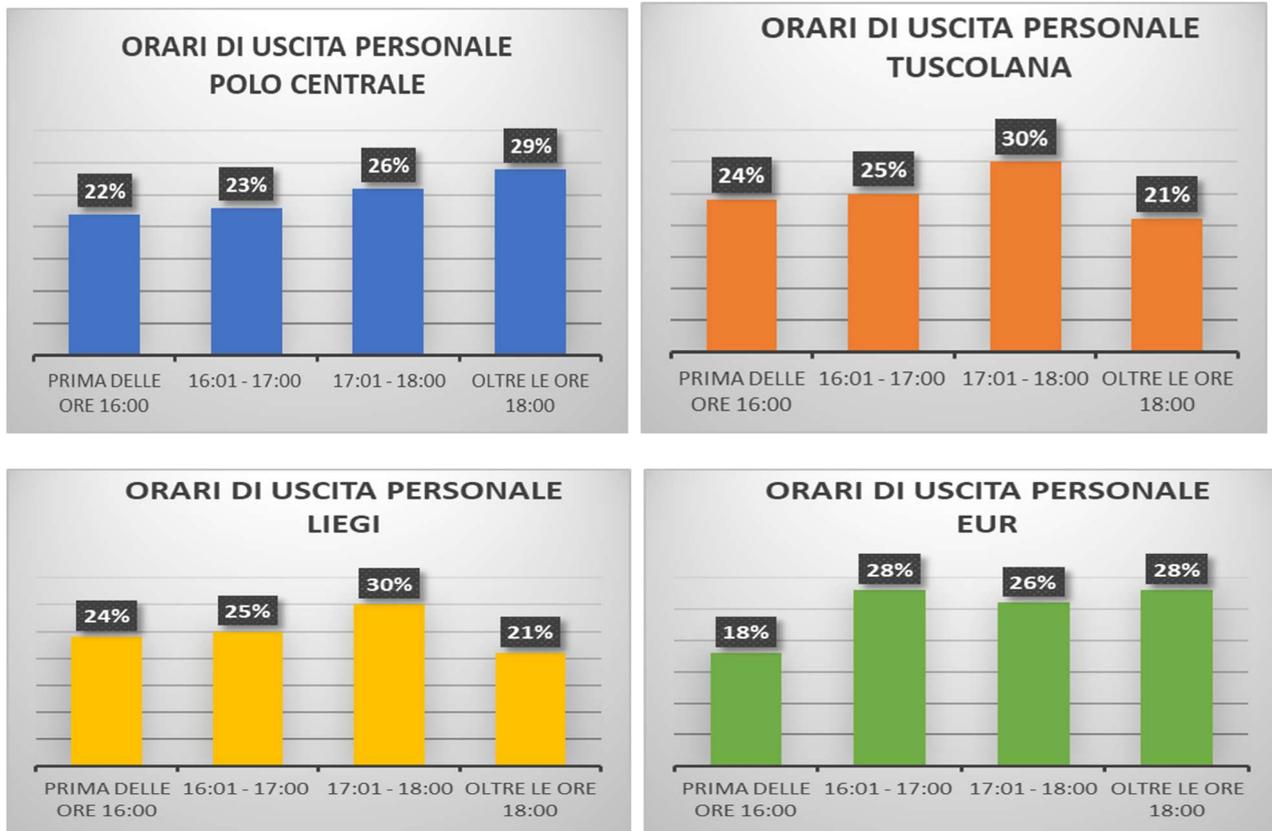
Figura 8 – Orari di entrata del personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- **Dall’analisi dell’orario di ENTRATA** dei dipendenti distintamente per sede, non si evidenzia una preferenza per alcuni giorni della settimana e non si evidenzia concentrazione in particolari fasce orarie, se non una propensione **ad entrare nella fascia oraria 8:30-9:00 per i dipendenti delle sedi del Polo Centrale, Tuscolana e Liegi.**

Figura 9 – Orari di uscita del personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

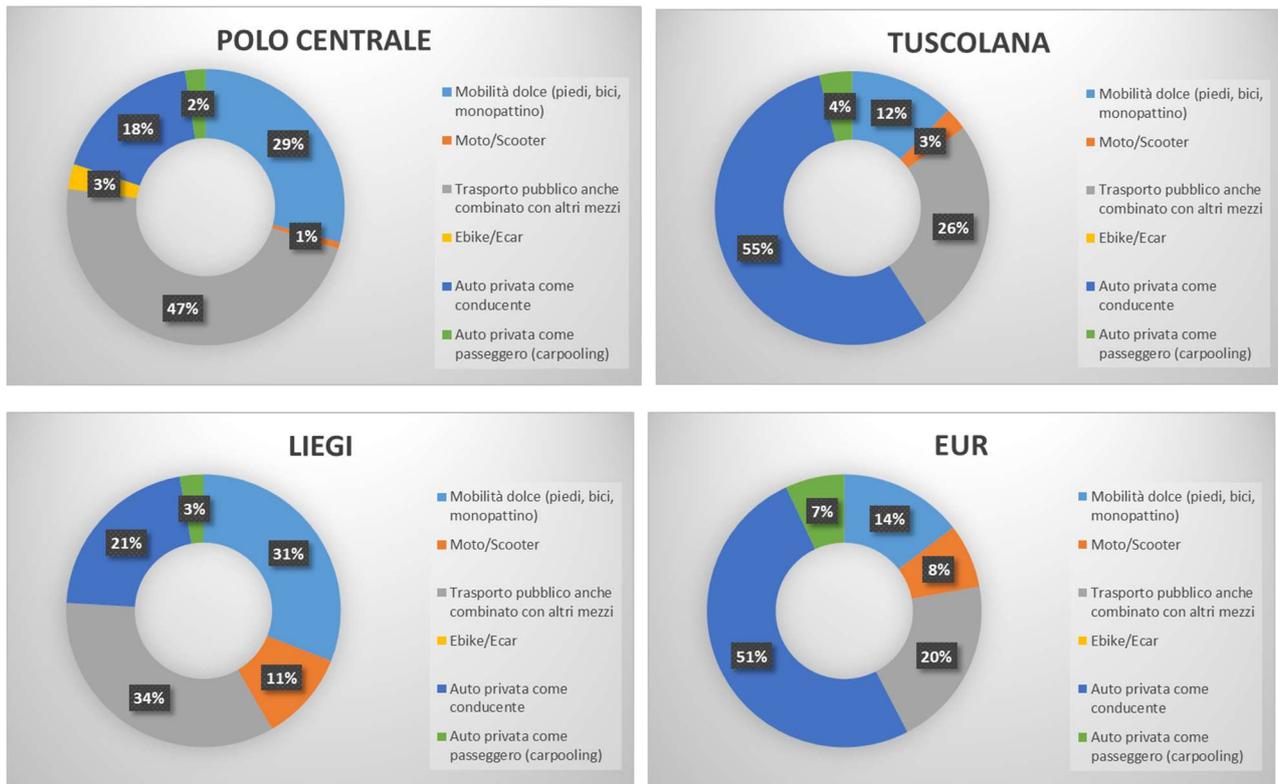
- **Dall’analisi dell’orario di USCITA** dei dipendenti distintamente per sede, non si evidenzia una preferenza per alcuni giorni della settimana e non si evidenzia concentrazione in particolari fasce orarie, se non una propensione **ad uscire nella fascia oraria 17:00-18:00 per i dipendenti delle sedi di Tuscolana e Liegi**, mentre **oltre le ore 18:00 per i dipendenti delle sedi del Polo Centrale e dell’Eur**.

### 2.3.3 Analisi motivazionale e propensione al cambiamento

Le soluzioni da proporre nell’ambito del Piano Spostamento Casa Lavoro scaturiscono dall’incrocio tra la domanda di trasporto dei dipendenti e l’offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in considerazione l’analisi motivazionale della scelta del mezzo di trasporto e del tempo di svolgimento dell’attività lavorativa a distanza, oltre alla propensione al cambiamento.

I quesiti presenti nella quarta sezione della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022 sono indirizzati a conoscere quali mezzi di trasporto vengano utilizzati negli spostamenti casa lavoro e indagano sulla tipologia del mezzo di trasporto utilizzato abitualmente. Il percorso casa-lavoro generalmente non è vincolato da tappe intermedie (per il 70% dei rispondenti), senza distinzione di sede.

Figura 10 – Mezzo di trasporto utilizzato dal personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)

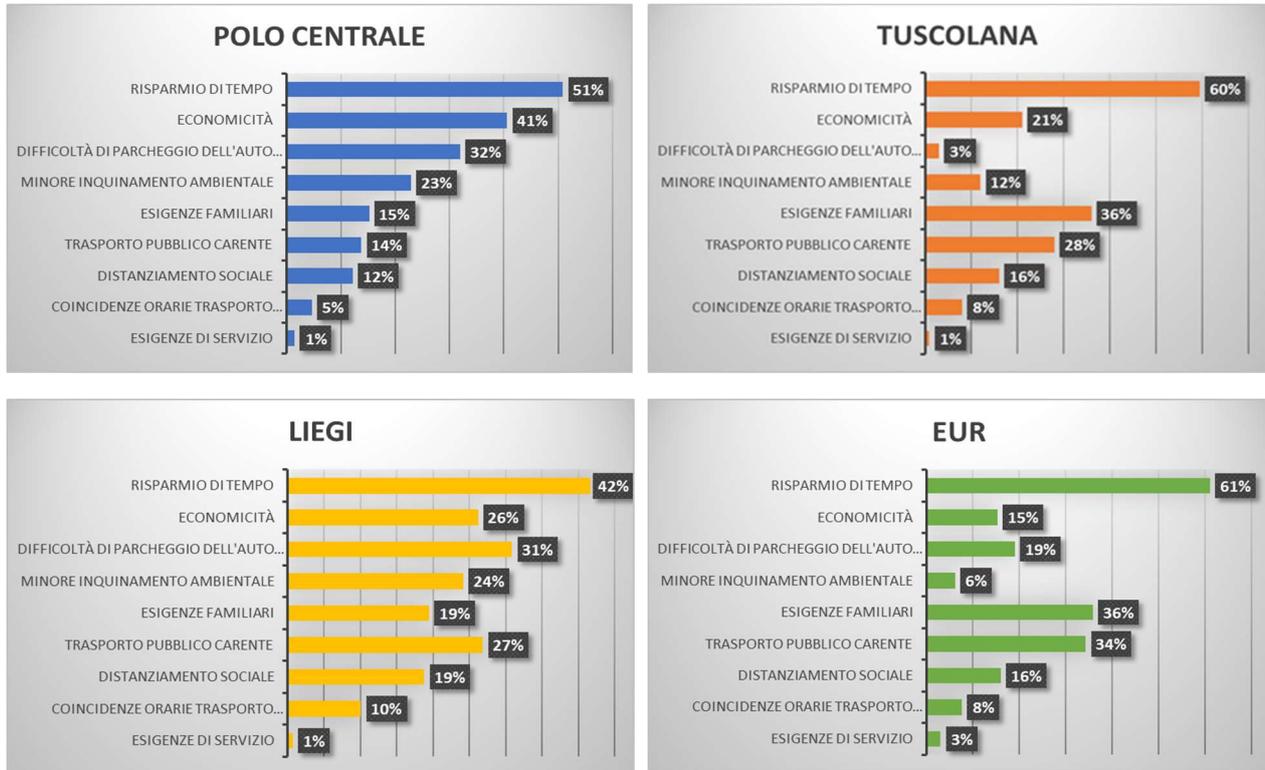


Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- **Dall’analisi del mezzo di trasporto** maggiormente utilizzato dai rispondenti, distintamente per sede, emerge che è prevalente il ricorso all’uso del mezzo di **trasporto pubblico** negli spostamenti casa-lavoro dal personale che lavora presso le sedi del Polo Centrale (47%) e presso la sede di Liegi (34%), i rispondenti di queste due sedi sono anche i maggiori utilizzatori di una mobilità dolce (piedi, bici e monopattino). Vengono riscontrati ancora dei punti di resistenza all’utilizzo di una mobilità sostenibile dal personale che lavora presso le sedi Tuscolana e dell’Eur, dove **l’auto privata** costituisce il mezzo di trasporto privilegiato rispettivamente per il 55% e il 51% dei rispondenti.

Andando a indagare quale motivazione abbia inciso maggiormente nella scelta della modalità di spostamento casa lavoro emerge che per i rispondenti di tutte le sedi romane la voce **“risparmio di tempo”** risulta essere la più importante. Per i rispondenti delle sedi del Polo Centrale la seconda voce rilevante è **“l’economicità”**, per i rispondenti della sede di Liegi la **“difficoltà di parcheggio dell’auto”** mentre per i rispondenti della sede di Tuscolana e dell’Eur le **“esigenze familiari”**.

Figura 11 – Motivazione che ha inciso nella scelta del mezzo dal personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)

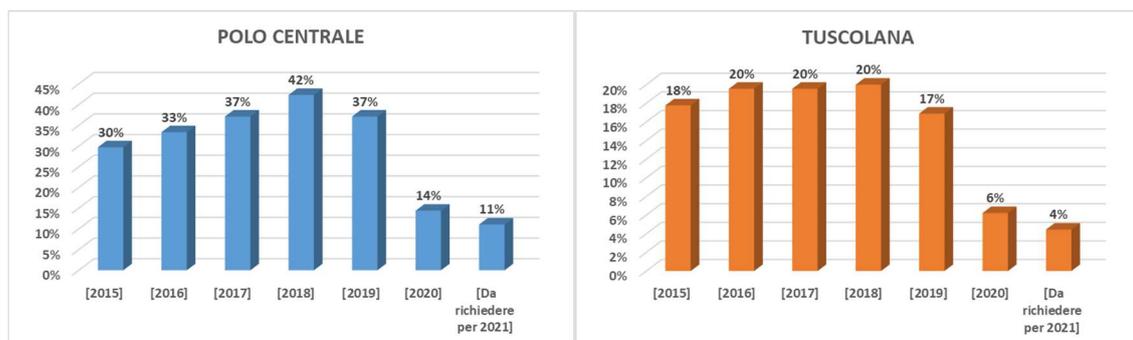


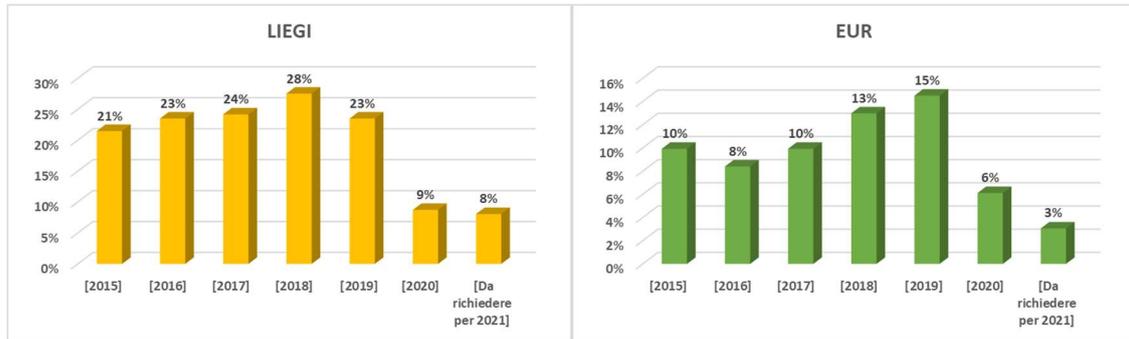
Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- **Dall'analisi della motivazione** che ha inciso maggiormente nella scelta della modalità di spostamento casa lavoro emerge il "risparmio di tempo" e le "esigenze familiari". Un'informazione preoccupante deriva dall'indicazione sostenuta da molti dipendenti della rilevanza del "trasporto pubblico carente", delle "coincidenze orarie del trasporto pubblico non favorevoli" e del "distanziamento sociale"

Pertanto, un'ulteriore analisi è stata condotta **sull'utilizzo del mezzo pubblico, prendendo in considerazione l'erogazione del contributo che l'Istat dispone a favore dei propri dipendenti**. In particolare, nel questionario è stato richiesto per quali anni (2015-2021) il dipendente abbia richiesto/ricevuto il contributo per l'utilizzo del mezzo pubblico.

Figura 12 – Ricezione del contributo per il trasporto pubblico dal personale ISTAT distintamente per anno e sede (valori percentuali)



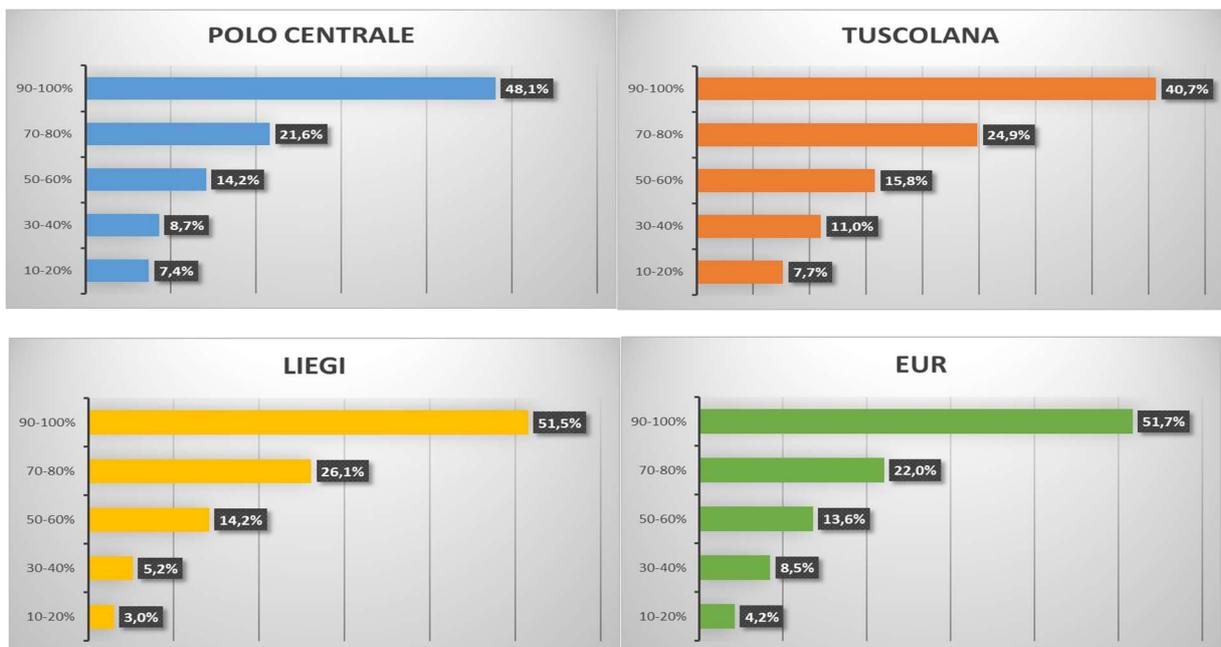


Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall’analisi dei risultati sulla ricezione del contributo per il trasporto pubblico dal personale Istat, distintamente per anno e sede, emerge che si sono registrate profonde modifiche negli orientamenti di scelta del mezzo di trasporto utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro. Gli anni 2020-2021 sono stati anni di crisi profonda del trasporto pubblico, anche per effetto delle regole del distanziamento sociale e della paura del contagio, che ha visto una riduzione di circa un terzo rispetto al 2018 delle richieste di erogazione del contributo che l’Istat dispone a favore dei propri dipendenti per l’utilizzo del mezzo pubblico.
- Interessante constatare che sono i dipendenti delle sedi del Polo Centrale a richiedere maggiormente (42% dei dipendenti nel 2018) l’erogazione del contributo per l’utilizzo del mezzo pubblico, in considerazione della dislocazione (Municipio 1) di queste sedi vicine alla Stazione Termini.

I quesiti presenti nella quinta sezione della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022 è dedicata alla **propensione al cambiamento** e indagano la propensione a lavorare a distanza (*smart working*) e in postazioni condivise (*coworking*).

Figura 13 – Utilizzo dello smart working dal personale ISTAT distintamente per sede -2021 (valori percentuali)



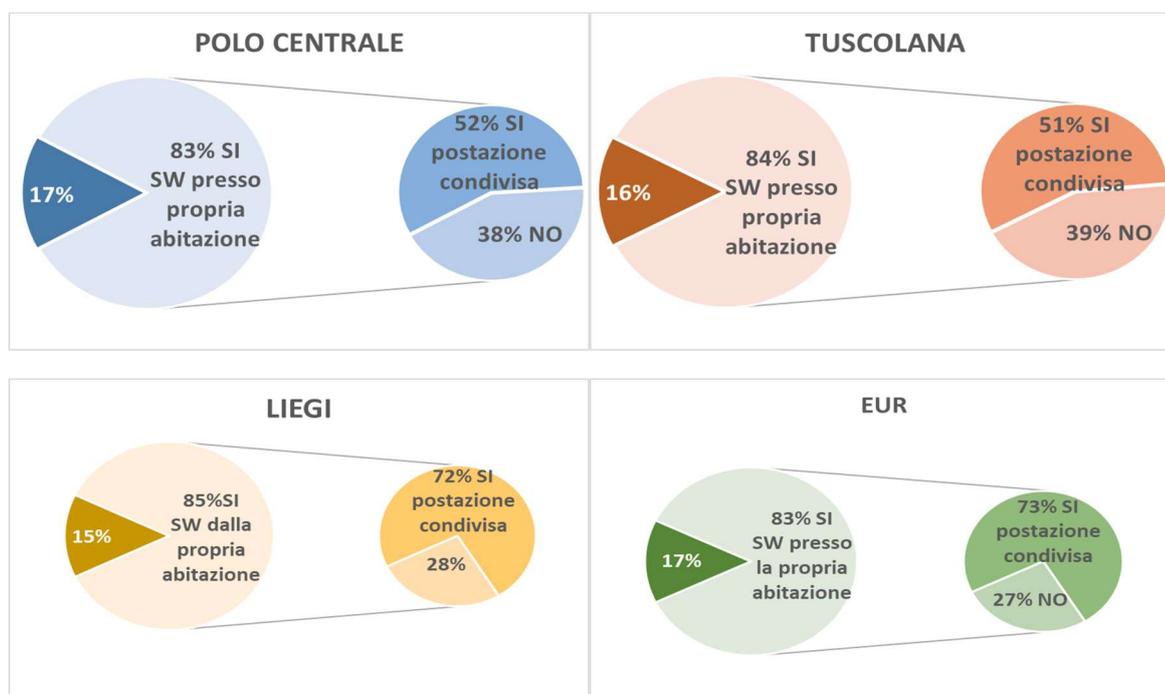
Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall'analisi dei risultati relativi all' **utilizzo della modalità di lavoro flessibile (smart working)** nell'anno 2021 emerge i rispondenti dichiarano di aver lavorato prevalentemente da remoto. Circa la metà dei rispondenti delle sedi del Polo Centrale, di Liegi e dell'Eur (48%-51%) ha lavorato in smart working al 90%-100%, ovvero per 200-220 giorni lavorativi nell'anno 2021.

Emerge, inoltre, che il 7,4%-7,7% rispettivamente dei rispondenti delle sedi del Polo Centrale e di Tuscolana e il 3%-4,2% rispettivamente dei rispondenti delle sedi di Liegi e dell'Eur dichiarano di aver lavorato in smart working soltanto per il 10%-20%, ovvero non più di 20-40 giorni nell'anno 2021, si tratta di quei lavoratori e lavoratrici le cui attività nella sede di lavoro sono risultate necessarie e più produttive in termini di quantità e qualità dei servizi offerti.

Si è deciso di indagare, inoltre, su quanti rispondenti fossero propensi a lavorare con "postazione share" e rinunciare a una propria postazione riservata.

Figura 14 – Propensione all'utilizzo delle postazioni condivise dal personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)

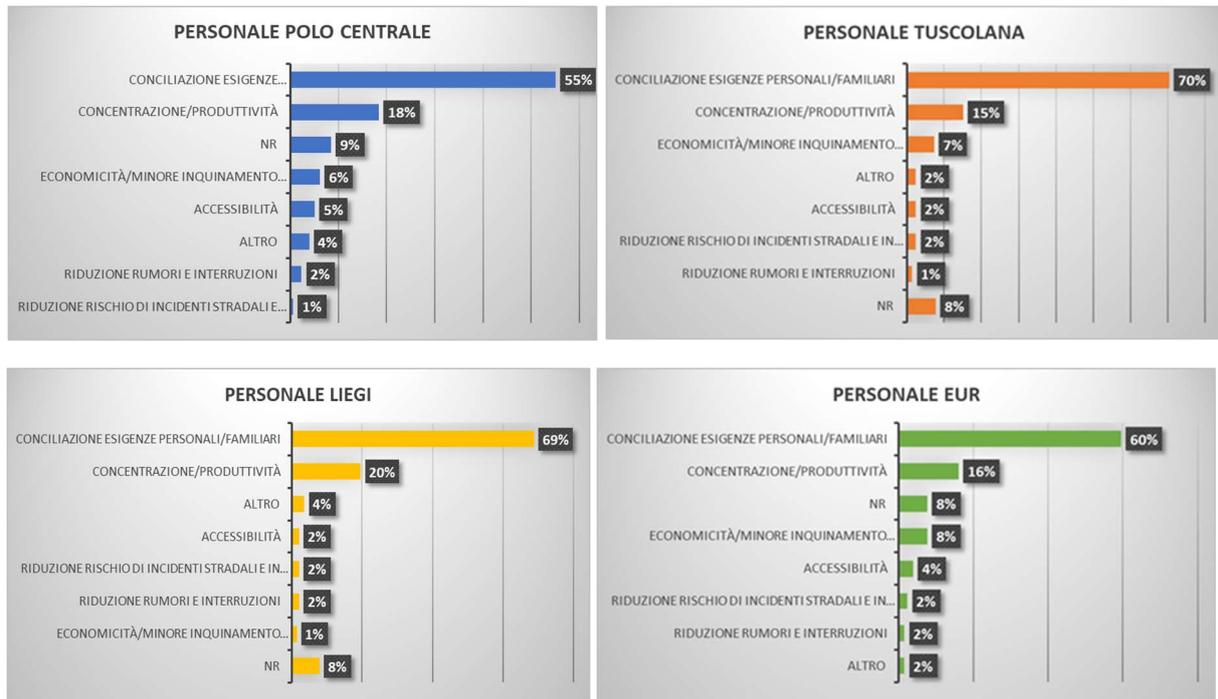


Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall'analisi dei risultati dell'indagine sulla **propensione all'utilizzo delle postazioni condivise** emerge che il 15%-17% dei rispondenti delle sedi romane preferisce lavorare in uno spazio/luogo alternativo alla propria abitazione, mentre l'**83%-85%** preferisce lavorare da remoto dalla propria abitazione e di questi ben oltre la metà sarebbe disponibile a rinunciare alla postazione riservata.
- Poco più della metà (51%-52%) dei rispondenti delle sedi del Polo Centrale e della sede di Tuscolana sarebbe propenso a utilizzare postazioni condivise e rinunciare alla propria postazione riservata
- Il 72%-73% dei rispondenti, rispettivamente della sede di Liegi e dell'Eur, sarebbe propenso a utilizzare postazioni condivise e rinunciare alla propria postazione riservata

Si è deciso di esplorare, anche, le motivazioni che influiscono sulla scelta del luogo dove svolgere l'attività lavorativa a distanza.

Figura 15 – Motivazioni che influiscono sulle scelte dal personale ISTAT distintamente per sede -2022 (valori percentuali)

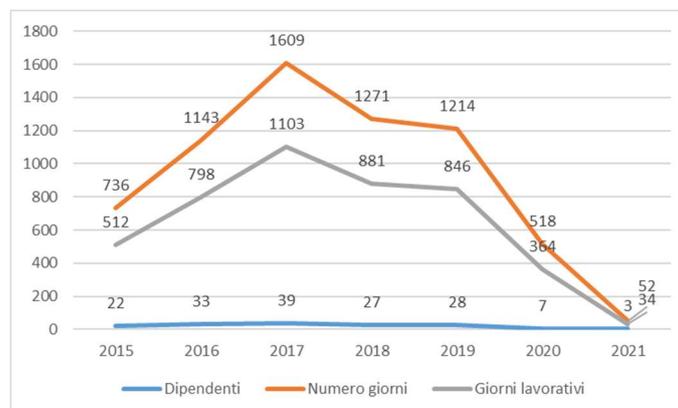


Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall’analisi dei risultati sulle **motivazioni che maggiormente influiscono sulla scelta del luogo dove svolgere l’attività a distanza** emerge che ben oltre il **55%** dei rispondenti delle sedi romane lo predilige per “conciliare le esigenze personali e familiari”, e **ben oltre il 15%** trova che lavorare a distanza “aiuta la concentrazione e rende l’attività lavorativa più produttiva”.

Un’altra interessante analisi è stata condotta in relazione agli **incidenti in itinere**, ovvero incidenti avvenuti al lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro negli anni 2015-2021.

Figura 16 – Incidenti in itinere e giorni totali e lavorativi di assenza anni 2015-2021 (valori assoluti)



Fonte: Elaborazione su dati forniti dalla Direzione centrale delle risorse umane DCRU

- Dall’analisi dei risultati emerge che nell’anno 2021 gli incidenti *in itinere* hanno subito una riduzione evidente e hanno riguardato soltanto 3 dipendenti - contro i 39 dipendenti del 2017 - per un totale di 34 giorni di assenza dal lavoro - contro le 1.103 giornate lavorative del 2017.



N<sub>1</sub> O<sub>1</sub>

A<sub>1</sub> C<sub>3</sub> T<sub>1</sub> I<sub>1</sub> O<sub>1</sub> N<sub>1</sub>

N<sub>1</sub> O<sub>1</sub>

C<sub>3</sub> H<sub>4</sub> A<sub>1</sub> N<sub>1</sub> G<sub>2</sub> E<sub>1</sub>

### 3. PARTE PROGETTUALE

Diverse sono le misure che possono essere previste nell’ambito di un PSCL 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.

Le misure da implementare sono strettamente legata ai risultati emersi dal *benchmark* tra domanda e offerta e dalla propensione al cambiamento, ovvero come e a quali condizioni i dipendenti siano disposti a modificare le proprie abitudini di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili.

La progettazione delle misure viene aggregate per assi di azioni/intervento.



#### 3.1 ASSE 1 - disincentivare l’uso individuale dell’auto privata

##### 3.1.1 ASSE 1 azione 1 – Servizio di bus navetta

Con l’obiettivo di disincentivare l’utilizzo individuale dell’auto privata è stata verificata la possibilità di introdurre un servizio di navetta aziendale su prenotazione, perché se esistesse un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facente una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, la mattina verso l’ufficio e il pomeriggio verso casa, ci sarebbe l’interesse a usufruirne. L’obiettivo è di collegare le aree di domicilio dei dipendenti e le sedi di lavoro pianificando punti di raccolta strategici lungo il tragitto.

**Stima dei benefici:** i lavoratori pendolari, se utilizzassero un mezzo collettivo, ridurrebbero i rischi legati all’incidentistica stradale e da stress legato alla guida quali traffico e ricerca del parcheggio; non solo, decidendo di non utilizzare i propri veicoli a motore, ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di condividere bus-navette con altri Enti, ovvero di destinare risorse finanziarie per l’affidamento del servizio ad aziende specializzate (iniziativa presente nella scheda di sintesi).

##### 3.1.2 ASSE 1 azione 2 – Carpooling (auto condivisa)

L’Istat nel 2022 ha aderito all’applicazione Jojob Real Time Carpooling per agevolare lo spostamento casa lavoro e offrire un’alternativa di trasporto comoda, sicura, sostenibile e conveniente. Scaricando l’App e registrandosi gratuitamente, è possibile condividere il tragitto casa-lavoro con i colleghi che si trovano sullo stesso percorso o vicini a un punto di partenza comune, (per es. una stazione ferroviaria), riducendo così il tempo per la ricerca del parcheggio e le spese del viaggio.

**Stima dei benefici:** il servizio che rende possibile la condivisione dell'auto privata da parte di colleghi che hanno percorsi ed orari compatibili negli spostamenti casa lavoro consente il decongestionamento della viabilità e la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, oltre alla diminuzione della spesa media pro-capite. Tramite l'App dedicata è possibile organizzare i propri spostamenti, mettendo a disposizione l'auto (driver) o semplicemente viaggiando come passeggeri (rider) condividendo le spese di viaggio.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di prevedere un incentivo all'utilizzo e di comprendere l'eventuale necessità di una copertura assicurativa.

Il *carpooling* rientra nella fattispecie del trasporto di cortesia, caratterizzato dalla mancanza di vincoli negoziali per chi lo effettua per il quale il Codice delle assicurazioni stabilisce che la normale RCA auto obbligatoria copre anche i danni subiti dai terzi trasportati, ma se l'infortunio avviene al di fuori del percorso "normale", ossia la linea più diretta tra il punto di partenza e il luogo di destinazione, qualora la deviazione sia dovuta alla necessità di prelevare un altro passeggero, l'evento potrebbe non essere considerato come accaduto nel percorso "normale". È fondamentale valutare quanto sia possibile, alla luce delle norme e delle attuali politiche dell'INAIL, dare agli utenti le garanzie giuste come fattore di successo dell'iniziativa.

### 3.1.3 ASSE 1 azione 3 – *Sharing mobility*

Nell'ambito della pianificazione in materia di mobilità sostenibile è stato possibile stipulare accordi e convenzioni per il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa relativamente alle funzioni di competenza in materia di pianificazione della mobilità, attraverso la diffusione e il reciproco scambio delle conoscenze e delle informazioni acquisite (riduzione e/o gratuità della tariffa applicata) e la condivisione delle risorse disponibili.

Sono stati stipulati negli anni 2020-2022 quattro atti negoziali con operatori di *Sharing Mobility*:

1. Convenzione Car Sharing Roma
2. Convenzione Share Now=Car2go
3. Convenzione Scooter Ecooltra
4. Convenzione monopattini LINK

**Stima dei benefici:** i lavoratori pendolari, se utilizzassero la *sharing mobility* potrebbero condividere sia veicoli che tragitti, rendendo i trasporti più interattivi ed efficienti e riducendo notevolmente spese e consumi legati al mezzo di proprietà.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di un incentivo all'utilizzo e la sottoscrizione di altre convenzioni.

### 3.1.4 ASSE 1 azione 4 – *Bonus elettrico*

Attraverso la intranet istituzionale sono stati comunicati gli incentivi statali "buoni mobilità" destinati all'acquisto di auto elettriche. Si sta verificando la possibilità di inserire colonnine di ricarica elettrica all'interno del garage di Via Balbo 8, in quanto secondo il disposto del comma 2 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, le aree di ricarica possono realizzarsi:

1. all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
2. su strade private non aperte all'uso pubblico;
3. lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
4. all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

**Stima dei benefici:** i lavoratori pendolari che decidessero di acquistare l'auto elettrica con agevolazioni potrebbero beneficiare dell'efficienza energetica e risparmiare denaro, oltre a contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di istituire "buoni mobilità" e dell'installazione di n.10 wallbox.

### 3.2 ASSE 2 - favorire l'uso del trasporto pubblico

#### 3.2.1 ASSE 2 azione 1 – Convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

Per contribuire a dare un incentivo all'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo si sta valutando la possibilità di:

- stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale;
- rateizzare in busta paga il costo dell'abbonamento annuale;
- anticipare la quota relativa ai benefici assistenziali;
- aumentare la quota relativa ai benefici assistenziali per questa voce.

**Stima dei benefici:** i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress derivanti dalla guida quali traffico e ricerca del parcheggio, inoltre ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di ottenere un rimborso.

### 3.3 ASSE 3 - favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità

#### 3.3.1 ASSE 3 azione 1 – Parcheggi biciclette

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità è stata fatta una ricognizione di parcheggi sicuri per le biciclette vicino le sedi:

Numero posti bici	45 (polo Centrale)
Numero posti bici	40 (sede Tuscolana)
Numero posti bici	20 (sede Liegi)
Numero posti bici pieghevoli all'interno	10 (polo Centrale)

È stato adottato con delibera 189 DGEN del 26 febbraio 2021 il "regolamento e misure di prevenzione per l'accesso e il parcheggio delle biciclette pieghevoli presso la sede di via Balbo" (edizione 1 versione 1) ed è stato redatto un **Progetto "Bike to work"** per realizzare parcheggi per biciclette all'interno del Garage di via Balbo 8 (Allegato 1).

**Stima dei benefici:** i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore per utilizzare la bicicletta potrebbero ridurre i tempi di spostamento, ottenere un risparmio economico, guadagnarci in salute e movimento fisico quotidiano. Inoltre, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e i rischi da stress correlati alla guida (traffico e ricerca del parcheggio), con conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

**Stima dei costi:** è allo studio la realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini nelle diverse sedi dell'Istituto, con la possibilità di acquistare bicibox e di predisporre spogliatoi idonei.

### 3.4 ASSE 4 - ridurre la domanda di mobilità

Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa, nonché ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, occorre incentivare il ricorso al Lavoro Agile e alla condivisione delle postazioni (*coworking*), modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione.

### 3.4.1 ASSE 4 azione 1 – Prospettive Lavoro agile

Valutare le prospettive del lavoro agile rappresenta la cornice di riferimento per pianificare una mobilità sostenibile che tenga conto degli spostamenti casa-lavoro e del processo di miglioramento del benessere organizzativo, riducendo e rimodulando i trasferimenti dall’abitazione alla sede di lavoro, rendendoli più efficienti, veloci ed economici, salutari e sicuri.

La sperimentazione del lavoro agile ha generato dei risultati positivi, ma è migliorabile. Occorre investire in reingegnerizzazione dei processi, semplificazione delle regole e digitalizzazione delle procedure. In Istat è stata istituita una “task force” con delibera DOP465/2021 del 4 giugno 2021 per dare attuazione a quanto già esplicitato nel Piano triennale di attività e Performance 2021-2023 in merito alla realizzazione di una sperimentazione “matura” del “Piano organizzativo del lavoro agile- POLA”. Dal 13 luglio al 13 agosto 2021, la “task force” ha realizzato una ricognizione della domanda di flessibilità che ha mostrato non soltanto un forte interesse dei dipendenti per proseguire il lavoro agile, ma la netta preferenza (per il 71% del personale rispondente) per uno dei tre profili proposti dall’amministrazione come di seguito specificato:

1. alta flessibilità, scelta dal 42% del personale, che riconosce fino a 17 giorni di lavoro agile mese;
2. media flessibilità, optata dal 16%, fino ad un massimo di 11 giorni di lavoro agile mese;
3. bassa flessibilità, indicata dal 13% del personale, che si traduce in non più di 4 giorni di lavoro agile mese.

Come previsto nel “Piano Integrato di Attività e Organizzazione” (ex art. 6, del DL 80/2021), ex POLA, l’amministrazione, con ODS 74 2022 del 03/05/2022, per il periodo compreso tra il 1° maggio e il 31 dicembre 2022, ha confermato il criterio della prevalenza dell’attività lavorativa in presenza su base bimestrale, con conseguente necessità di sottoscrizione di un nuovo accordo di lavoro agile individuale per il periodo 1 maggio - 31 dicembre 2022. La fruizione delle giornate di lavoro agile nel tetto massimo di 20 è prevista anche in modalità “mista”, 16 giornate intere e massimo 4 giornate frazionabili. Le 4 giornate frazionabili possono essere fruite in modalità mista fino ad un massimo di 8 giornate nel bimestre di riferimento.

**Stima dei benefici** che possono scaturire dal lavoro agile:

- **il primo** riguarda il comportamento del singolo **dipendente** e della unità organizzativa di cui fa parte, con una maggiore attitudine allo svolgimento dei carichi di lavoro assegnati e al conseguimento degli obiettivi, con conseguente riduzione degli spostamenti casa lavoro;
- **il secondo** concerne i benefici per l’**amministrazione** (in termini di razionalizzazione degli spazi di lavoro e delle spese di funzionamento) per rendere tale nuovo assetto organizzativo maggiormente performante rispetto a quello precedente;
- **il terzo** è relativo alla **collettività** nel suo ambito più esteso, considerati i benefici in termini di riduzione del traffico e dell’inquinamento (CO<sub>2</sub>, NoX e PM<sub>10</sub>) e le conseguenze sul cambiamento climatico.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di prevedere un incentivo pari a euro 7 per ogni giornata di lavoro agile e per agevolare il passaggio alla sperimentazione “matura”.

### 3.4.2 ASSE 4 azione 2 – Postazioni condivise co-working

Dall’analisi dei risultati dell’indagine emerge che l’**83%-85%** preferisce lavorare da remoto dalla propria abitazione e di questi ben oltre il **50%** sarebbe disponibile a **rinunciare alla postazione riservata** e utilizzare una postazione condivisa

**Stima dei benefici:** i lavoratori che decidessero di non utilizzare la propria postazione ma utilizzare postazioni condivise, presso spazi di *co-working*, vedrebbero ridursi i rischi legati all’incidentistica stradale e da stress derivanti dalla guida (quali traffico e ricerca del parcheggio), con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di creare spazi di *co-working* con la possibilità di prenotare le postazioni allo stesso modo con cui si prenotano i posti a sedere sul treno e sull’aereo.

### 3.5 ASSE 5 – ulteriori misure

#### 3.5.1 ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti

È allo studio l'individuazione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile, corsi di formazione, incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti, richieste di interventi per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

È stata creata una pagina intranet dedicata, regolarmente aggiornata con tutte le novità e le informazioni riguardanti la mobilità, proprio al fine di sensibilizzare i dipendenti sui temi della mobilità sostenibile.

**Stima dei benefici:** Si tratta di un insieme di soluzioni che danno vita ad una mobilità vantaggiosa per l'ambiente e per le persone.

**Stima dei costi:** è in corso di verifica la fattibilità di corsi di formazione sulla mobilità sostenibile.

Figura 17 – Pagina Intranet dedicata al Mobility management in Istat

**Mobility management in Istat**

La figura del Mobility Manager è stata introdotta con il Decreto Interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998, e si applica ad ogni organizzazione (sia essa una azienda o un ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti.

Il Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 (Decreto Rilancio) prevede, all'art. 229 rubricato "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" (comma 4), che le imprese o pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti in una singola unità locale ed ubicate in un capoluogo di Regione, in una città metropolitana, in un Capoluogo di Provincia, ovvero in un comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 Dicembre di ogni anno, un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuale, prevedendo la nomina del Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Il Decreto sulla mobilità pubblicato il GU n.124 del 26 maggio 2021 dà attuazione all'art. 229, comma 4 del decreto-legge 19.05.2020 n. 34 convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, e conferma in nove articoli l'importanza di promuovere una mobilità sostenibile, l'importanza della figura del Mobility Manager e del Piano spostamento casa-lavoro.

Il Decreto, entrato in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 26 maggio 2021, ha dato luogo al Decreto Sostegni Bis, DL 73/2021, che all'art. 51, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale tra cui l'istituzione di un fondo di 50 milioni per l'anno 2021, destinato a imprese, pubbliche amministrazioni e istituti scolastici di ogni ordine e grado, che predispongano, entro il 31 agosto 2021, un aggiornamento al PSCL

- o PSCL aggiornamento agosto 2021 e allegati

Per l'anno 2021, la scadenza del Piano Spostamento casa-lavoro del personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuate a favore di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile, è anticipata al 22 novembre, ai sensi dell'articolo 9 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n.179 del 12 maggio 2021.

- o [PSCL edizione 2021](#) | [Delibera di adozione del PSCL 2021](#)
- o [PSCL edizione 2020](#) | [Delibera di adozione del PSCL 2020](#)

**Mobility Manager**  
 Patrizia Grossi | Delibera D16 703 DGEN 2020 del 30.07.2020  
 tel. 06 4673.4442 cell. 3930602404  
 email: [mobilitymanager@istat.it](mailto:mobilitymanager@istat.it)

**DA CASA AL LAVORO IN CARPOOLING**  
 Scarica Jojob Real Time Carpooling sul tuo telefono  
 Iscriviti e Associati alla tua azienda inserendo il Codice Azienda

**Convenzioni operatori SHARING**

1. Convenzione Car Sharing Roma
2. Convenzione Share Now=Car2go
3. Convenzione Scooter Ecooltra
4. Convenzione monopattini sharing con LINK

**Cosa stai cercando?**

NEWS DALLA INTRANET	NEWS dal MITE
PUBBLICAZIONI E LINK UTILI	PRESENTAZIONI

#### 4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO e valutazione dei benefici ambientali

Il PSCL è oggetto di costante monitoraggio da parte della Mobility Manager in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

Il monitoraggio riguarda i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'organizzazione, sia per la collettività.

Le misure proposte nel PSCL sono volte ad incentivare i dipendenti a modificare le proprie abitudini di spostamento riducendo l'uso dell'autovettura privata a favore di forme di mobilità più sostenibili.

Per ciascuna misura adottata è necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di **un anno** con particolare attenzione a risparmio di

1. **emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO2)**
2. **gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, Nox)**
3. **materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10)**

La stima dei benefici ambientali può essere ottenuta adottando le tre seguenti procedure di calcolo che sono distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL:

- **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**;
- **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);
- **Procedura n. 3:** 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 trasporto collettivo aziendale (**navette**).

Poiché l'obiettivo principe del PSCL è la riduzione del traffico veicolare privato, tutte le procedure di calcolo proposte si basano sulla riduzione delle percorrenze effettuate con l'autovettura privata nelle giornate di lavoro in presenza.

##### **Procedura n. 1: (fruizione di lavoro agile e/o co-working e dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL)**

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) determinata da **lavoro agile e/o co-working e dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL**, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (U_t / \delta) * L$$

dove:

- **$U_t$**  è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **$L$**  è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{\text{miinq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Fe_{lnq} * Op) / 1000$$

dove:

- **Fe<sub>lnq</sub>** sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (FeCO<sub>2</sub>, FeNO<sub>x</sub> e FePM<sub>10</sub>) espressi in grammi/km
- **Op** è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;

**Procedura n. 2** (fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling)

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta k_{mauto}$ ) determinata dalla fruizione di un servizio di **sharing mobility o di car pooling (auto in condivisione)**, è valutabile mediante la stessa formula della procedura 1:

$$\Delta k_{mauto} = (Ut / \delta) * L$$

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km,

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze con le autovetture condivise ( $k_{msm}$ ), utilizzando la seguente formula:

$$k_{msm} = Nol * km_{nol}$$

dove:

**Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;

**km<sub>nol</sub>** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{miinq}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata a seguito della fruizione di sistema di **sharing mobility o di car pooling**, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Fe_{auto} * Gs) / 1000 - (k_{msm} * Fe_{sm} * Gs) / 1000$$

dove:

- **Gs** è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo di sharing mobility o in car pooling;
- **Fe<sub>auto</sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- **Fe<sub>sm</sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>), espressi in grammi/km, per l'autovettura presa in condivisione.

4.1 Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi ISTAT

**ISTAT tutte le SEDI dipendenti UL = 1.870 a settembre 2022**

**ASSE 1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA**

Invito all'uso dell'auto condivisa - Procedura 2 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =4%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta kmauto$
75	1,2	55	3.428

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura privata
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2)
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze con le autovetture condivise (kmsm)

Nol	KMnol	Kmsm
40	55	2.200

dove:

- **Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;
- **kmsm** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o condiviso.

I fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (Fonte: Ispra)

Category	Fuel	CO 2019 g/km	NOx 2019 g/km	PM10 2019 g/km
Passenger Cars	Petrol	1,65	0,13	0,02
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,40	0,03	0,02

Gs (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta kmauto$
110	1,65	0,13	0,02	3.428

Gs (SW49%)	FesmCo2	Fesm Nox	FesmPM10	Kmsm
110	0,40	0,03	0,02	2.200

*Gs viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta kmauto * Feauto * Gs)/1000 - (Kmsm * Fesm * Gs)/1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (3.428 * 1,65 * 110)/1000 - (2.200 * 0,40 * 110)/1000 = 525 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (3.428 * 0,13 * 110)/1000 - (2.200 * 0,03 * 110)/1000 = 42 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (3.428 * 0,02 * 110)/1000 - (2.200 * 0,02 * 110)/1000 = 3 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Rimborso TPL – Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =35%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta kmauto$
655	1,2	90	49.088

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta kmauto$
110	1,65	0,13	0,02	49.088

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Felnq * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (49.088 * 1,65 * 110) / 1000 = 8.909 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (49.088 * 0,13 * 110) / 1000 = 702 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (49.088 * 0,02 * 110) / 1000 = 108 \text{ KG/y PM10}$$

### ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

Posizionamento nuove rastrelliere – Procedura 1- Dipendenti interessati all'attuazione della misura =20%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{mauto}$
374	1,2	6	1.870

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{mauto}$
110	1,65	0,13	0,02	1.870

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Felnq * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (1.870 * 1,65 * 110) / 1000 = 339 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (1.870 * 0,13 * 110) / 1000 = 27 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (1.870 * 0,02 * 110) / 1000 = 4 \text{ KG/y PM10}$$

### ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

Stipula di contratti individuali per favorire lo *smart working* - Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =77%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{mauto}$
1.440	1,2	55	65.995

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{mauto}$
110	1,65	0,13	0,02	65.995

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Felnq * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (65.995 * 1,65 * 110) / 1000 = 11.978 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (65.995 * 0,13 * 110) / 1000 = 944 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (65.995 * 0,02 * 110) / 1000 = 145 \text{ KG/y PM10}$$

**La stima dei benefici ambientali** conseguiti dall'ISTAT nell'anno 2022 connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata a seguito dell'adozione delle MISURE proposte nel PSCL 2021 e riguardanti:

1. Invito all'uso dell'auto condivisa
2. Rimborso di parte dell'abbonamento al Trasporto Pubblico Locale;
3. Posizionamento di nuove rastrelliere per la micromobilità;
4. Stipula di contratti individuali per favorire lo *smart working*

risulta pari a:

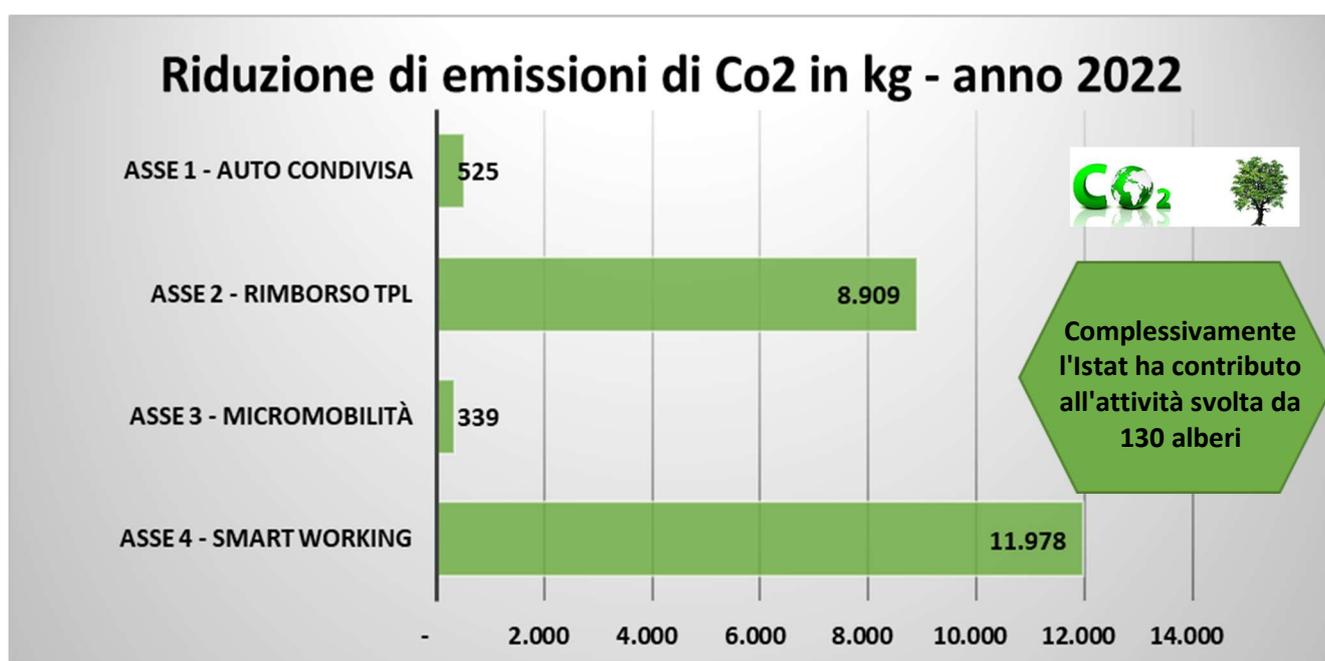
- **Riduzione di emissioni di Co2 = 21.752 KG nell'anno 2022** (considerando che un albero immagazzina circa 167 kg di Co2 l'anno, l'Istat ha contribuito all'attività svolta da **130 alberi**)
- **Riduzione di emissioni Nox = 1.714 Kg nell'anno 2022**

- **Riduzione di emissioni PM10 = 260 Kg nell'anno 2022**

Tabella 6 – Riduzione delle emissioni inquinanti (Co2, Nox e PM10) distintamente per asse –anno 2022

	ΔEmiinqCo2 kg/anno	ΔEmiinqNox kg/anno	ΔEmiinqPM10 kg/anno
Asse 1 - auto condivisa	525	42	3
ASSE 2 - rimborso TPL	8.909	702	108
Asse 3 - micromobilità	339	27	4
ASSE 4 - smart working	11.978	944	145
<b>TOTALE</b>	<b>21.752</b>	<b>1714</b>	<b>260</b>

Figura 18 – Riduzione delle emissioni inquinanti di Co2 in kg distintamente per asse -2022 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2022

- Dall'analisi dei risultati sulla riduzione delle emissioni di Co2 nell'ecosistema distintamente per misura adottata emerge che l'Istat nell'anno 2022, avendo stipulato con i propri dipendenti 1.440 contratti individuali per favorire il lavoro agile, relativamente all'ASSE 4 - SMART WORKING, ha contribuito a ridurre di 12 tonnellate le emissioni di Co2 nell'ecosistema.
- Considerando l'asse dello *smart working* e che un albero immagazzina circa 167 kg di Co2 l'anno, l'Istat ha contribuito all'attività svolta da circa 72 alberi soltanto con questa misura.

4.2 Stima dei benefici ambientali per le sedi ISTAT del Polo Centrale

**SEDI POLO CENTRALE dipendenti UL = 941 a settembre 2022**

**ASSE 1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA**

Invito all'uso dell'auto condivisa - Procedura 2 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =2%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
19	1,2	61	957

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura;
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km

Nol	KMnol	Kmsm
14	62	868

dove:

**Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;  
**kmnol** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.

Category	Fuel	CO 2019 g/km	NOx 2019 g/km	PM10 2019 g/km
Passenger Cars	Petrol	1,65	0,13	0,02
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,40	0,03	0,02

Gs (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	957

Gs (SW49%)	FesmCo2	Fesm Nox	FesmPM10	Kmsm
110	0,40	0,03	0,02	868

**Gs viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{auto}} * G_s) / 1000 - (K_{\text{msm}} * F_{\text{esm}} * G_s) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (957 * 1,65 * 110) / 1000 - (868 * 0,40 * 110) / 1000 = 135 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (957 * 0,13 * 110) / 1000 - (868 * 0,03 * 110) / 1000 = 11 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (957 * 0,02 * 110) / 1000 - (868 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Rimborso TPL – Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =47%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
442	1,2	90	33.170

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	33.170

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * O_p) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (33.170 * 1,65 * 110) / 1000 = 6.020 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (33.170 * 0,13 * 110) / 1000 = 474 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (33.170 * 0,02 * 110) / 1000 = 73 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ**

Posizionamento nuove rastrelliere – Procedura 1- Dipendenti interessati all'attuazione della misura =**22%**

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
207	1,2	6	1.035

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	1.035

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (1.035 * 1,65 * 110) / 1000 = 188 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (1.035 * 0,13 * 110) / 1000 = 15 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (1.035 * 0,02 * 110) / 1000 = 2 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ**

La stipula di contratti individuali per favorire lo smart working (PIAO) Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =**77%**

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
725	1,2	61	36.832

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	36.832

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (36.832 * 1,65 * 110) / 1000 = 6.685 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (36.832 * 0,13 * 110) / 1000 = 527 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (36.832 * 0,02 * 110) / 1000 = 81 \text{ KG/y PM10}$$

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{\text{miinq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL risulta pari a:

- $\Delta E_{\text{miinqCo2}} = 13.029 \text{ KG/anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqNox}} = 1.027 \text{ Kg anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqPM10}} = 156 \text{ Kg/anno}$

Tabella x – Riduzione delle emissioni inquinanti (Co2, Nox e PM10) distintamente per asse –anno 2022

	$\Delta E_{\text{miinqCo2}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqNox}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqPM10}}$ kg/anno
Asse 1 - auto condivisa	135	11	0
ASSE 2 - rimborso TPL	6.020	474	73
Asse 3 - micromobilità	188	15	2
ASSE 4 - smart working	6.685	527	81
<b>TOTALE</b>	<b>13.029</b>	<b>1.027</b>	<b>156</b>

4.3 Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT di Tuscolana

**SEDE TUSCOLANA dipendenti UL = 295 a settembre 2022**

**ASSE 1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA**

Invito all'uso dell'auto condivisa - Procedura 2 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =4%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
11,8	1,2	30	295

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura;
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km

Nol	KMnol	Kmsm
6	30	180

dove:

**Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;

**kmnol** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.

Category	Fuel	CO 2019 g/km	NOx 2019 g/km	PM10 2019 g/km
Passenger Cars	Petrol	1,65	0,13	0,02
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,40	0,03	0,02

Gs (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	295

Gs (SW49%)	FesmCo2	Fesm Nox	FesmPM10	Kmsm
110	0,40	0,03	0,02	180

**Gs viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{auto}} * G_s) / 1000 - (K_{\text{msm}} * F_{\text{esm}} * G_s) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (295 * 1,65 * 110) / 1000 - (180 * 0,40 * 110) / 1000 = 46 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (295 * 0,13 * 110) / 1000 - (180 * 0,03 * 110) / 1000 = 4 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (295 * 0,02 * 110) / 1000 - (180 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Rimborso TPL – Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =26%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
77	1,2	90	5.723

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	5.723

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * O_p) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (5.723 * 1,65 * 110) / 1000 = 1.044 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (5.723 * 0,13 * 110) / 1000 = 82 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (5.723 * 0,02 * 110) / 1000 = 13 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ**

Posizionamento nuove rastrelliere – Procedura 1- Dipendenti interessati all'attuazione della misura =12%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
35	1,2	6	177

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	177

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elinq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (177 * 1,65 * 110) / 1000 = 32 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (177 * 0,13 * 110) / 1000 = 3 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (177 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

#### ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

La stipula di contratti individuali per favorire lo smart working (PIAO)- Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =77%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
227	1,2	30	5.679

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	5.679

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elinq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (5.679 * 1,65 * 110) / 1000 = 1.031 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (5.679 * 0,13 * 110) / 1000 = 81 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (5.679 * 0,02 * 110) / 1000 = 12 \text{ KG/y PM10}$$

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{\text{miinq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL risulta pari a:

- $\Delta E_{\text{miinqCo2}} = 2.153 \text{ KG/anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqNox}} = 170 \text{ Kg anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqPM10}} = 26 \text{ Kg/anno}$

	$\Delta E_{\text{miinqCo2}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqNox}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqPM10}}$ kg/anno
Asse 1 - auto condivisa	46	4	0
ASSE 2 - rimborso TPL	1.044	82	13
Asse 3 - micromobilità	32	3	0
ASSE 4 - smart working	1.031	81	12
<b>TOTALE</b>	<b>2.153</b>	<b>170</b>	<b>26</b>

#### 4.4 Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT di Liegi

SEDE LIEGI dipendenti UL = 182 a settembre 2022

### ASSE 1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

Invito all'uso dell'auto condivisa - Procedura 2 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =3%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta kmauto$
5	1,2	27	123

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura;
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km

Nol	KMnol	Kmsm
3	30	90

dove:

**Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;

**kmmol** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.

Category	Fuel	CO 2019 g/km	NOx 2019 g/km	PM10 2019 g/km
Passenger Cars	Petrol	1,65	0,13	0,02
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,40	0,03	0,02

Gs (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta kmauto$
110	1,65	0,13	0,02	123

Gs (SW49%)	FesmCo2	Fesm Nox	FesmPM10	Kmsm
110	0,40	0,03	0,02	90

**Gs viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta kmauto * Feauto * Gs) / 1000 - (Kmsm * Fesm * Gs) / 1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (123 * 1,65 * 110) / 1000 - (90 * 0,40 * 110) / 1000 = 18 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (123 * 0,13 * 110) / 1000 - (90 * 0,03 * 110) / 1000 = 1 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (123 * 0,02 * 110) / 1000 - (90 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

### ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Rimborso TPL – Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =34%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta kmauto$
62	1,2	90	4.641

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta kmauto$
110	1,65	0,13	0,02	4.641

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta kmauto * Feauto * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{miinqCo2} = (4.641 * 1,65 * 110) / 1000 = 842 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{miinqNox} = (4.641 * 0,13 * 110) / 1000 = 66 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{miinqPM10} = (4.641 * 0,02 * 110) / 1000 = 10 \text{ KG/y PM10}$$

### ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

Posizionamento nuove rastrelliere – Procedura 1- Dipendenti interessati all'attuazione della misura =22%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
40	1,2	6	200

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	200

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (200 * 1,65 * 110) / 1000 = 36 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (200 * 0,13 * 110) / 1000 = 3 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (200 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

#### ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

La stipula di contratti individuali per favorire lo smart working (PIAO) Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura = **77%**

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
140	1,2	27	3.153

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	3.153

*Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza*

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (3.153 * 1,65 * 110) / 1000 = 572 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (3.153 * 0,13 * 110) / 1000 = 45 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (3.153 * 0,02 * 110) / 1000 = 7 \text{ KG/y PM10}$$

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{\text{miinq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL risulta pari a:

- $\Delta E_{\text{miinqCo2}} = 1.468 \text{ KG/anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqNox}} = 115 \text{ Kg anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqPM10}} = 17 \text{ Kg/anno}$

	$\Delta E_{\text{miinqCo2}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqNox}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqPM10}}$ kg/anno
Asse 1 - auto condivisa	18	1	0
ASSE 2 - rimborso TPL	842	66	10
Asse 3 - micromobilità	36	3	0
ASSE 4 - smart working	572	45	7
<b>TOTALE</b>	<b>1.468</b>	<b>115</b>	<b>17</b>

4.5 Stima dei benefici ambientali per la sede ISTAT dell'Eur

**SEDE EUR dipendenti UL = 170 a settembre 2022**

**ASSE 1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA**

Invito all'uso dell'auto condivisa - Procedura 2 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =7%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
12	1,2	28	278

dove:

- **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura;
- **$\delta$**  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km

Nol	KMnol	Kmsm
6	28	168

dove:

**Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;

**kmnol** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.

Category	Fuel	CO 2019 g/km	NOx 2019 g/km	PM10 2019 g/km
Passenger Cars	Petrol	1,65	0,13	0,02
Passenger Cars	Petrol Hybrid	0,40	0,03	0,02

Gs (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	278

Gs (SW49%)	FesmCo2	Fesm Nox	FesmPM10	Kmsm
110	0,40	0,03	0,02	168

**Gs viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{auto}} * G_s) / 1000 - (K_{\text{msm}} * F_{\text{esm}} * G_s) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (278 * 1,65 * 110) / 1000 - (168 * 0,40 * 110) / 1000 = 43 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (278 * 0,13 * 110) / 1000 - (168 * 0,03 * 110) / 1000 = 3 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (278 * 0,02 * 110) / 1000 - (168 * 0,02 * 110) / 1000 = 0,3 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Rimborso TPL – Procedura 1 - Dipendenti interessati all'attuazione della misura =20%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
34	1,2	90	2.550

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	2.550

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * Fe_{\text{lnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (2.550 * 1,65 * 110) / 1000 = 463 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (2.550 * 0,13 * 110) / 1000 = 36 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (2.550 * 0,02 * 110) / 1000 = 6 \text{ KG/y PM10}$$

**ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ**

Posizionamento nuove rastrelliere – Procedura 1

Dipendenti interessati all'attuazione della misura =14%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
24	1,2	6	119

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	119

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (119 * 1,65 * 110) / 1000 = 22 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (119 * 0,13 * 110) / 1000 = 2 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (119 * 0,02 * 110) / 1000 = 0 \text{ KG/y PM10}$$

#### ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

La stipula di contratti individuali per favorire lo smart working (PIAO) - Procedura 1 -Dipendenti interessati all'attuazione della misura =77%

Ut	$\delta$	L (KmA/R)	$\Delta k_{\text{mauto}}$
131	1,2	28	3.054

Op (SW49%)	FeautoCo2	Feauto Nox	FeautoPM10	$\Delta k_{\text{mauto}}$
110	1,65	0,13	0,02	3.054

**Op viene considerato pari a 110 giorni, ovvero pari alla "prevalenza" del lavoro in presenza**

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

$$\Delta E_{\text{miinqCo2}} = (3.054 * 1,65 * 110) / 1000 = 554 \text{ KG/y CO2}$$

$$\Delta E_{\text{miinqNox}} = (3.054 * 0,13 * 110) / 1000 = 44 \text{ KG/y Nox}$$

$$\Delta E_{\text{miinqPM10}} = (3.054 * 0,02 * 110) / 1000 = 7 \text{ KG/y PM10}$$

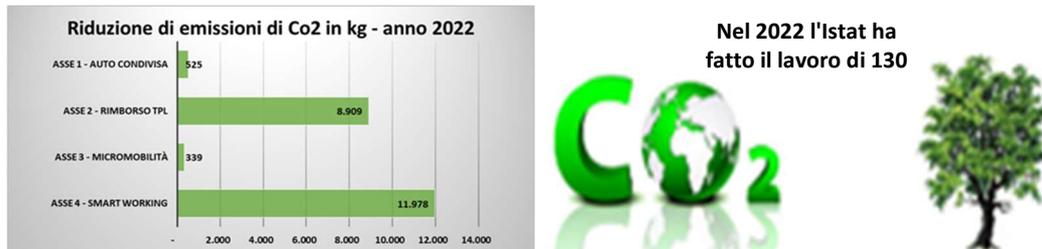
La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{\text{miinq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta k_{\text{mauto}}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL risulta pari a:

- $\Delta E_{\text{miinqCo2}} = 1.082 \text{ KG/anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqNox}} = 85 \text{ Kg anno}$
- $\Delta E_{\text{miinqPM10}} = 13 \text{ Kg/anno}$

	$\Delta E_{\text{miinqCo2}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqNox}}$ kg/anno	$\Delta E_{\text{miinqPM10}}$ kg/anno
Asse 1 - auto condivisa	43	3	0
ASSE 2 - rimborso TPL	463	36	6
Asse 3 - micromobilità	22	2	0
ASSE 4 - smart working	554	44	7
<b>TOTALE</b>	<b>1.082</b>	<b>85</b>	<b>13</b>

5. FOCUS sui benefici conseguiti nel 2022 e prospettive future

- **Riduzioni di emissioni di Co2.** La stima dei benefici ambientali conseguiti dall'ISTAT per effetto della diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata, anche a seguito dell'adozione delle MISURE proposte nel PSCL 2021, risulta pari a una riduzione di circa 22 tonnellate di Co2 (considerando che un albero immagazzina circa 167 kg di Co2 l'anno, l'Istat ha contribuito all'attività svolta da 130 alberi).



- **Smart working.** Avendo l'ISTAT stipulato con i propri dipendenti 1.440 contratti individuali per favorire il lavoro agile, ha contribuito a ridurre di 12 tonnellate le emissioni di Co2 nell'ecosistema. Occorre, pertanto, incentivare ulteriormente lo *smart working* e laddove possibile diminuire le giornate in presenza.
- **Flessibilità dell'orario di lavoro.** Finora le disposizioni adottate per la riduzione delle fasce di compresenza hanno consentito la desincronizzazione degli orari, ovvero meno persone fanno le stesse cose negli stessi luoghi, negli stessi orari, usando le stesse infrastrutture logistiche e produttive. Dall'analisi dell'orario di INGRESSO ed USCITA dei dipendenti distintamente per sede, non si evidenzia una preferenza per alcuni giorni della settimana e non si evidenzia concentrazione in particolari fasce orarie, se non una propensione all'ingresso nella fascia oraria 8:30-9:00 per i dipendenti delle sedi del Polo Centrale (37%), Tuscolana (43%) e Liegi (35%). Sarebbe opportuno mantenere se non ampliare la flessibilità oraria!!
- **Postazioni condivise.** Dall'analisi dei risultati dell'indagine sulla propensione all'utilizzo delle postazioni condivise emerge che l'83%-85% dei rispondenti preferisce lavorare da remoto dalla propria abitazione e di questi ben oltre la metà (64%) sarebbe disponibile a rinunciare alla postazione riservata a favore di una postazione condivisa prenotabile mediante applicazione on line. L'individuazione di postazioni condivise consentirebbe di chiudere a rotazioni alcune aree di sede, con un notevole risparmio economico (illuminazione, riscaldamento e pulizia degli ambienti).
- **Bike to work.** A fronte dei risultati della rilevazione 2022, per favorire l'adozione di stili di mobilità più sostenibili, occorre creare degli spazi adeguati che possano accogliere le persone che si dichiarano disponibili a recarsi in ufficio in bicicletta (31%). Pertanto, è quanto mai necessario verificare le certificazioni antiincendio e le misure di salute e sicurezza idonee per riqualificare il garage (Via Depretis piano -2) con ingresso in Via Balbo 8, ripristinandone la destinazione d'uso, ovvero destinare il garage al parcheggio di mezzi sostenibili (biciclette muscolari, monopattini, biciclette e auto elettriche) con la possibilità di ricarica a colonnine elettriche.

Allegato 1: Progetto “Bike to Work”



La strategia dell’ISTAT è rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile per l’Ente, con caratteristiche di accessibilità, efficienza, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico.

L’Istat sostiene il **BIKE TO WORK**, perché stimolare gli spostamenti in bicicletta tra i propri dipendenti può comportare molteplici vantaggi nel breve e lungo periodo anche e soprattutto in termini economici.

**Riduce l’assenteismo**

L’attività fisica rafforza le difese immunitarie e la cosa ha un impatto notevole soprattutto in termini di giorni di assenza dal luogo di lavoro. Recarsi regolarmente al lavoro su due ruote permette quasi di dimezzare il rischio di ammalarsi di cancro o al cuore, come rivela uno dei più ampi studi mai compiuti su modalità di pendolarismo e aspettativa di vita, pubblicato sul *British Medical Journal*.

**Aumenta la produttività**

Traffico, semafori, ricerca del parcheggio o mezzi pubblici in perenne ritardo possono rendere il tragitto casa-lavoro complesso, generando stress e agitazione nei dipendenti. Incentivare i lavoratori a muoversi in bicicletta li aiuta a ridurre lo stress e a liberare endorfine, ottenendo dipendenti più energici e felici, con evidenti ricadute in termini di aumento di produttività e di miglioramento del clima di cooperazione. Fare attività fisica prima di iniziare a lavorare può aumentare la produttività fino al 15%, ecco spiegato perché le persone maggiormente di successo iniziano la giornata con una corsetta, una seduta in palestra o una pedalata.

**Riduce i ritardi**

“Scusate, ma ho trovato traffico” è una delle scuse più ricorrenti dei ritardi nelle riunioni. La bicicletta è l’unico mezzo di trasporto che offre sempre la garanzia della durata del percorso, a prescindere dall’orario e dallo stato di congestione delle strade.

**Migliora la propria immagine**

Il valore percepito di un’organizzazione non è dovuto solamente alla qualità dei propri prodotti e servizi, ma anche dell’immagine che dà di sé. Un numero sempre più alto di persone tendono a privilegiare le organizzazioni che dimostrano di essere attente alle questioni ambientali. Quotidianamente i media non perdono occasione di

riportare i risultati della corsa delle diverse città del mondo verso la mobilità sostenibile e le organizzazioni più sensibili al tema non mancano di ricevere conseguente copertura mediatica: convertire la propria mobilità aziendale a forme più sostenibili è un investimento con evidenti ritorni anche in termini di pubbliche relazioni.

### **Responsabilizza nei confronti dell'ambiente**

La combustione di un litro di benzina genera 2,4 kg di emissioni di CO2 a cui si aggiungono le polveri sottili, ossidi di azoto, benzene e altri inquinanti che sarebbe meglio evitare. La riduzione dei consumi offre un contenuto di valore da inserire nel report annuale sulla Responsabilità Sociale.

### **Analisi dei dati amministrativi e da indagine sulla mobilità 2022**

Il viaggio “green” (a piedi o in bicicletta per il trasferimento casa-lavoro) è considerato la forma più sostenibile e a zero emissioni di carbonio.

Al fine di delineare una valida strategia di mobilità sostenibile per i dipendenti dell'Istituto Nazionale di Statistica e quantificare e qualificare lo sforzo da compiere in questa direzione, viene proposto uno studio che adotta l'ipotesi metodologica “bayesiana” di considerare “green” i dipendenti che raramente utilizzerebbero l'automobile per recarsi in ufficio, perché domiciliati nelle vicinanze della sede, ovvero coloro che percorrono giornalmente meno di 5 chilometri nel tragitto dalla propria abitazione al luogo di lavoro.

*Figura 19 – Posizione delle 3 sedi ISTAT del Polo Centrale di Roma*



Al 30 settembre 2022, le risorse umane in forza presso le sedi romane dell'Istat risultano pari a **1.588**.

Tre sedi ISTAT nella Città di Roma (omogenee per prossimità) vengono considerate come unico Polo Centrale nella quale lavorano 941 dipendenti.

- A Roma nord è dislocata la sede di Liegi nella quale lavorano 182 dipendenti.
- A Roma est è dislocata la sede di Tuscolana nella quale lavorano 295 dipendenti.
- A Roma sud è dislocata la sede dell'Eur nella quale lavorano 170 dipendenti.

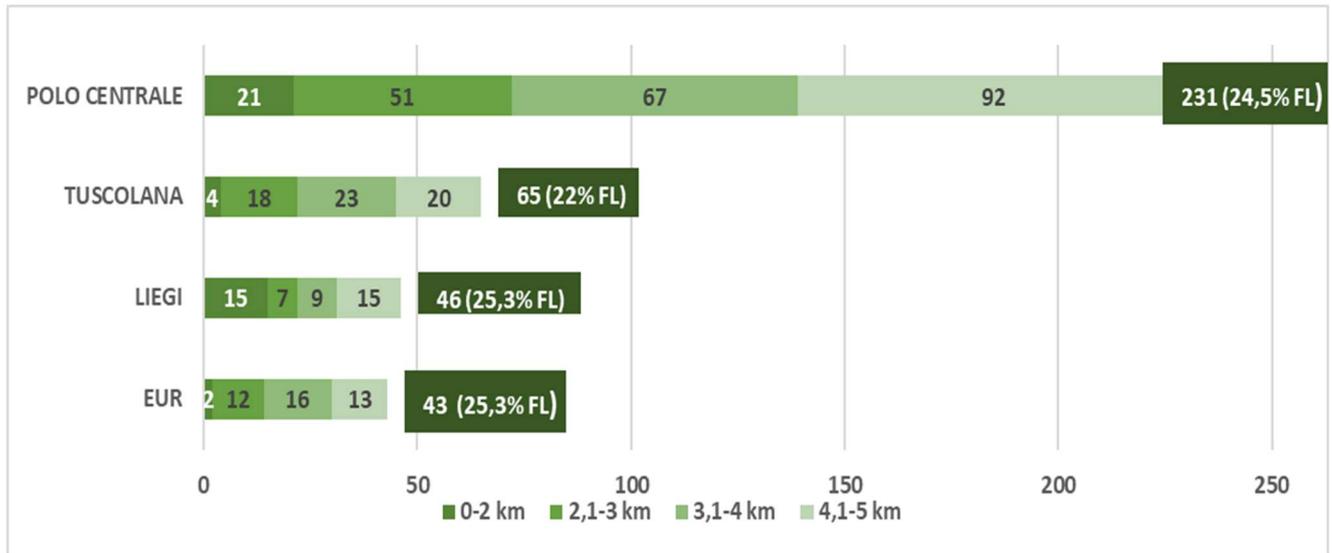
Non tutti hanno la fortuna di lavorare a pochi chilometri dalla propria abitazione e di poter quindi scegliere con quale mezzo spostarsi. Immaginare percorsi per la mobilità lenta e spingere i dipendenti a cambiare le proprie abitudini, non è semplice, pertanto in questo lavoro ci si sofferma su coloro che, a meno di specifiche problematiche fisiche ed economiche, potrebbero utilizzare la bicicletta o percorrere il tratto a piedi negli spostamenti casa-lavoro.

Nel prendere in considerazione i dipendenti che percorrono giornalmente meno di 5 chilometri nel tragitto dalla propria abitazione al luogo di lavoro (meno di 10 km tra andata e ritorno), si evince che sono:

- 231 i dipendenti delle 3 sedi del Polo centrale,
- 65 i dipendenti della sede di Tuscolana,
- 46 quelli che lavorano nella sede di Liegi,

- 43 quelli che lavorano nella sede dell'Eur.

Figura 20 – Distribuzione del personale “green” ISTAT per distanza dell’abitazione dalla sede di lavoro distintamente per sede

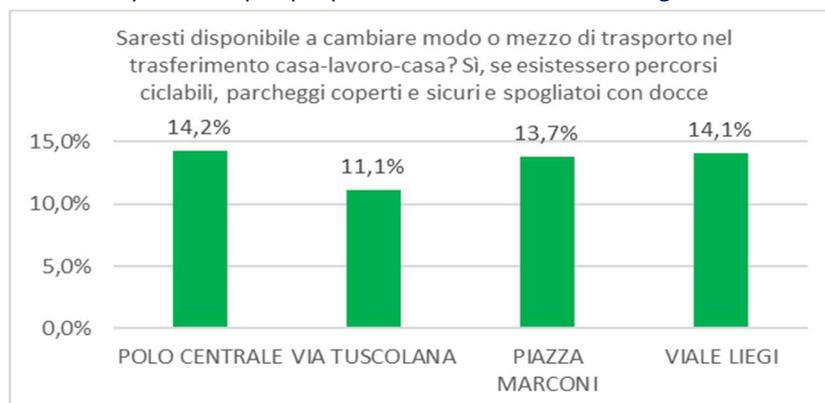


Investire e promuovere l’utilizzo della bicicletta e del monopattino nelle aree urbane e metropolitane, migliorerebbe sensibilmente la salute pubblica e la qualità della vita dei cittadini per restituire un ecosistema più sostenibile a noi e soprattutto alle generazioni future.

È un investimento che deve riguardare anche la costruzione di piste ciclabili e infrastrutture dedicate (rastrelliere e spogliatoi) per garantire la sicurezza dei veicoli a due ruote.

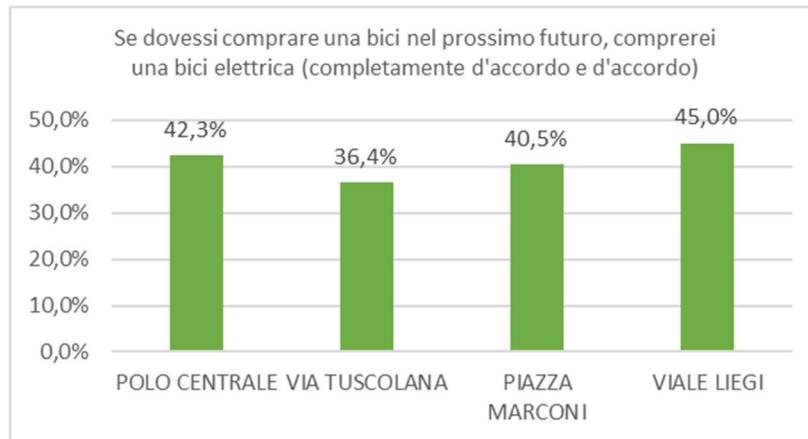
Interessanti risultano essere le informazioni riguardanti l’indagine sulla mobilità condotta nella primavera del 2022 riguardo la propensione al cambiamento e all’utilizzo di un mezzo sostenibile da parte dei rispondenti. Come si evince dalla figura sottostante la propensione varia da sede a sede, in relazione della distanza dell’abitazione dalla sede di lavoro, dalla presenza di piste ciclabili e infrastrutture dedicate, ma la propensione al cambiamento, se esistessero percorsi ciclabili, parcheggi coperti e sicuri e spogliatoi con docce è una percentuale superiore al 10% della forza lavoro di ciascuna sede.

Figura 21 – Distribuzione dei rispondenti per propensione al cambiamento “green” distintamente per sede



Maggiormente interessanti risultano essere i risultati riguardanti le intenzioni di comprare una bicicletta elettrica, oltre 1 rispondente su 3 è propenso ad acquistarne una.

Figura 22 – Distribuzione dei rispondenti per l'intenzione di comprare una bicicletta elettrica distintamente per sede



### Misure che si intendono intraprendere per favorire il BIKE TO WORK

Per incoraggiare i dipendenti ad adottare stili di mobilità più sostenibili, occorre creare degli spazi adeguati che possano accogliere le persone che ogni giorno si recano in ufficio in bicicletta.

Parcheggi sicuri, armadietti e spogliatoi sono indispensabili ma si può fare molto di più. Questo non vuol dire necessariamente si debba sostenere ingenti costi per attrezzare i locali, potrebbe essere sufficiente ottimizzare lo spazio e le attrezzature già esistenti.

### Parcheggi bici

È fondamentale assicurare ai dipendenti di poter lasciare la bicicletta in un luogo sicuro e protetto, dove il rischio del furto sia praticamente assente. La localizzazione del parcheggio delle biciclette deve essere realizzato in luoghi strategici, ad esempio nelle vicinanze all'ingresso dell'immobile, per ridurre il tragitto da effettuare a piedi e avvantaggiare chi sceglie di muoversi in bici. Inoltre le biciclette dovrebbero essere tenute al riparo dalle intemperie e allo stesso tempo vicine a eventuali spogliatoi.

Attualmente l'Istat mette a disposizione dei dipendenti:

- Sede Polo centrale: - parcheggio interno per 10 biciclette pieghevoli
  - rastrelliere del Comune di Roma per 10 biciclette su Via Balbo
  - rastrelliere per 35 biciclette su Via Depretis
- Sede Liegi: rastrelliere per 13 biciclette
- Sede Tuscolana: - rastrelliere per 22 biciclette
- Sede Eur: nessuna rastrelliera (allo studio la possibilità di posizionarne alcune)

Sarebbe necessario che l'Ente Eur individuasse una zona antecedente l'ingresso (non di transito) una zona per consentire il parcheggio di biciclette e monopattini a tutti i dipendenti/clienti/visitatori con ingresso da Piazzale Marconi, ma se ciò non fosse fattibile è stata individuata una zona all'interno degli ambienti in locazione Istat, e precisamente la zona dietro le scale che portano al piano superiore da destinare al parcheggio di biciclette e monopattini, avendo cura di installare rastrelliere e adeguare le misure di salute e sicurezza.

Per i 231 dipendenti "green" delle sedi del Polo Centrale è allo studio la verifica delle misure di salute e sicurezza idonee per restituire la destinazione d'uso e riqualificare il garage con ingresso da Via Balbo 8 (Via Depretis piano -2), ovvero destinare una zona al parcheggio di mezzi sostenibili e installare nuove rastrelliere per biciclette

muscolari, biciclette elettriche e monopattini e una zona al parcheggio di auto elettriche con la possibilità di ricarica a colonnine elettriche.

Figura 23 – Allestimento spazio a disposizione per nuovi parcheggi nella sede di Via Depretis al piano -2



### **Spogliatoi e docce**

L'ideale per chi sceglie di muoversi in bicicletta quotidianamente è arrivare al lavoro e avere la possibilità di cambiarsi dagli abiti sportivi e indossare un vestiario più consono all'ambiente di lavoro, per questo è opportuno prevedere degli spogliatoi con armadietti e appendiabiti in base al numero di fruitori abituali, considerando fin da subito la possibilità di eventuali ampliamenti futuri. Chi sceglie di arrivare al lavoro in bicicletta effettuando un percorso più lungo degli 8-10 km potrebbe avere la necessità di farsi una doccia, per questo si potrebbe prevedere delle aree attrezzate.

### **Comfort**

Oltre a spogliatoi e docce è possibile prevedere ulteriori servizi come convenzioni con piccole lavanderie da utilizzare occasionalmente o asciugatrici per rigenerare i capi utilizzati durante lo spostamento casa-lavoro. Questi comfort, pur non essendo indispensabili, denotano una spiccata sensibilità rispetto ai lavoratori e le lavoratrici che si muovono in bicicletta. In fase di progettazione degli spazi è consigliabile realizzare una segnaletica dedicata e accattivante in grado di valorizzare la pratica del BIKE TO WORK, oltre a scegliere soluzioni infrastrutturali e di arredo che agevolino lo spostamento delle biciclette. Ad esempio è consigliabile preferire porte di dimensioni maggiori rispetto allo standard e con apertura automatica, così da agevolare l'ingresso nel parcheggio senza togliere le mani dal manubrio o effettuare scomode peripezie. Piccoli accorgimenti possono fare la differenza predisponendo strumenti sempre utili a chi si sposta in bici come attrezzi per la riparazione, pompe, armadietti per caschi e porta lucchetti da parete.

### **Interventi semplici**

Nella maggior parte dei casi si tratta di interventi semplici che si possono attuare con delle manutenzioni ordinarie di locali già esistenti. Nel caso in cui si presenti la necessità di intervenire con modifiche edili (separazione degli spazi, modifica bagni, inserimento docce e armadietti) si potranno utilizzare sia moduli prefabbricati che realizzare interventi edili di adeguamento.

### **Alternative**

Nel caso in cui gli spazi non siano adeguati si può pensare di istituire una partnership con altre organizzazioni. Ad esempio può ricorrere ad accordi con altre aziende oppure con palestre e piscine poste nelle immediate vicinanze della sede, così da permettere comunque ai lavoratori di cambiarsi e rinfrescarsi dopo il tragitto dall'abitazione al luogo di lavoro.

### **Una flotta aziendale**

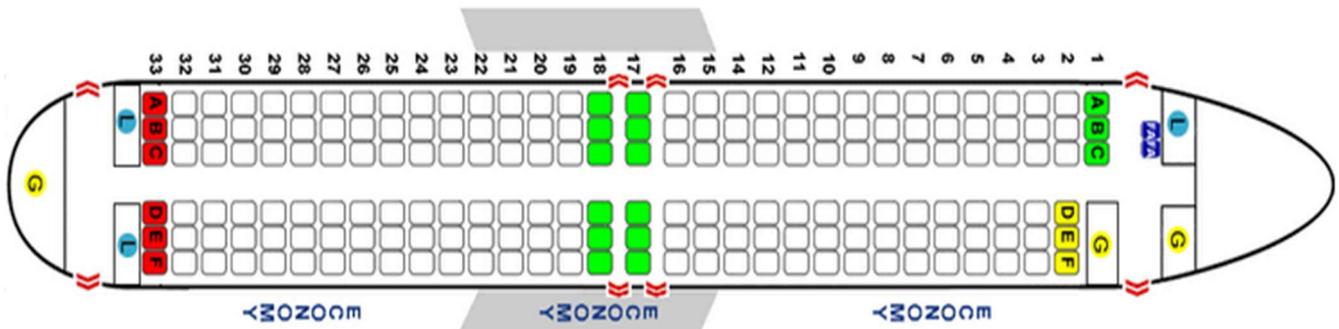
La disponibilità di un parco biciclette aziendale, anche di piccole dimensioni, consentirebbe ai lavoratori di muoversi sul territorio per veloci incontri con esponenti del Sistan o per raggiungere le altre sedi, evitando il ricorso all'automobile privata. Questa possibilità di spostamento massimizza l'efficienza dell'organizzazione e garantisce un servizio di qualità a disposizione del personale e dei collaboratori. La flotta di biciclette può essere offerta ai dipendenti come un'alternativa valida per recarsi al lavoro in modo attivo e sostenibile. In questo caso è opportuno che i mezzi messi a disposizione siano di buona qualità, meglio se a pedalata assistita, con telai comodi e in grado di essere utilizzati da persone di diverse altezze. Oltre alla soluzione di noleggio di biciclette esistono anche formule di noleggio a riscatto, dove la bicicletta viene concessa come benefit e successivamente può essere acquistata dal lavoratore a un prezzo agevolato.

### **Incentivi all'uso della bici**

Roma Capitale, con il supporto di Roma Servizi per la Mobilità, ha completato lo sviluppo della App "Roma corre in bici". La App è uno strumento pensato ad uso e consumo degli utilizzatori delle due ruote a pedale (bici o monopattino) che consente di monitorare gli spostamenti in modo costante, tenendo la contabilità delle calorie consumate e delle emissioni di anidride carbonica risparmiate non usando un mezzo a motore. L'utilizzo della App consente di accumulare crediti con un criterio direttamente proporzionale ai km pedalati che potranno essere "spesi", traducendoli in sconti, negli esercizi commerciali convenzionati.

- Appare quanto mai necessario, quindi, un intervento che consenta un pieno rilancio del settore della mobilità dolce, con un'attenzione concreta e crescente, affiancata anche da un percorso di formazione (Responsabilità Sociale o *CSR, Corporate Social Responsibility*) che coniughi le azioni dell'organizzazione con la qualità etica, sociale e ambientale, secondo una logica di sviluppo sostenibile (*green reputation*).
- I dipendenti tutti dovranno essere messi a conoscenza delle nuove politiche di mobilità adottate e dovranno essere coinvolti in un continuo processo di miglioramento per:
  - L' utilizzo consapevole e sicuro della bicicletta.
  - L' utilizzo consapevole degli spazi messi a disposizione dell'organizzazione.
  - La costruzione condivisa di un percorso di comunicazione e formazione.

Allegato 2: Progetto “Postazioni di lavoro condivise”



Il Progetto “Postazione di lavoro condivise” fornisce informazioni e strumenti utili alla realizzazione di una modalità mobile e flessibile di lavoro che permetta di sfruttare in modo ottimale gli spazi disponibili.

Le modifiche attualmente in corso nel mondo del lavoro (digitalizzazione, lavoro a tempo parziale, lavoro agile, lavoro da remoto, lavoro in team interdisciplinari, lavoro a progetto) potrebbero essere sfruttate attivamente per ridurre gli spazi necessari alle postazioni di lavoro e consentire ai dipendenti di ridurre tempi e costi dello spostamento casa-lavoro.

Per raggiungere questo obiettivo è necessario tenere conto non soltanto degli aspetti strutturali, ma anche di quelli sociali, ambientali ed economici.

Il principio generale alla base del progetto è quello di coniugare una maggiore autonomia gestionale a una maggiore efficacia, efficienza ed economicità riducendo lo spostamento casa-lavoro. il che implica:

- minori emissioni di inquinanti cancerogeni (PM2, PM5, PM10, CO2, gas serra, ecc);
- minori costi sanitari per malattie correlate all’inquinamento;
- minori decessi correlati all’inquinamento;
- minori feriti e decessi collegati agli infortuni stradali e in itinere;
- minor affollamento dei trasporti pubblici;
- minore inquinamento acustico nei centri abitati;
- minor contagio di malattie virali trasmissibili per vie aerea (covid-19, influenza, ecc.).

Da studi condotti dall’Osservatorio del Politecnico di Milano emerge che la possibilità di lavorare in modalità agile ha un ruolo di rilievo per quasi due terzi dei lavoratori e l’introduzione di postazioni condivise in co-working hanno effetti positivi sulla motivazione, sull’impegno e sul benessere dei dipendenti.

Il concetto di *co-working* indica una strategia di utilizzo degli spazi e presuppone che le tradizionali postazioni di lavoro vengono condivise secondo il cosiddetto rapporto di condivisione, che esprime il rapporto tra il numero di scrivanie e il numero di dipendenti, e nel quale il numero di postazioni è sempre inferiore a quello delle persone (calcolando la “prevalenza” del personale in presenza). Dal momento che attraverso questa strategia, il numero di postazioni di lavoro per collaboratore si riduce, è possibile guadagnare spazio o utilizzarlo meglio.

In ISTAT l’introduzione del lavoro agile (1440 accordi individuali attivi nel 2022), la digitalizzazione e la connessione mobile a Internet ha aperto nuove frontiere permettendo di lavorare in modo più flessibile, mobile e interconnesso, pertanto l’introduzione di postazioni condivise, rappresenta una strategia innovativa per dimostrare che si può fare di più e meglio in una visione evoluta dell’organizzazione, in cui lo scambio *win-win* è la via migliore per progredire.

L’individuazione di postazioni di lavoro condivise permette di ridurre lo spazio necessario e di utilizzare le superfici disponibili in modo più efficiente, limitando quindi il consumo energetico e risparmiando sui costi di locazione, di esercizio e di manutenzione.

Oltre al fattore economico, ci sono tanti vantaggi rispetto a questa modalità lavorativa:

- **evita l'isolamento:** certi lavori comportano ore spese su un progetto in autonomia, ma poter interagire con qualcuno, sentire opinioni diverse e confrontarsi è positivo.
- **crea sinergia:** stimola i rapporti e le collaborazioni, perché è sufficiente alzare lo sguardo e indire democraticamente una pausa caffè per discuterne.
- **stimola i rapporti:** attraverso i consigli e i suggerimenti dei vicini di postazione che cambiano ogni giorno, si impara a trattare con una grande varietà di persone e si scoprono nuovi modi di lavorare.
- **scambio di idee:** allena la capacità di empatia, favorisce alternativi punti di vista nelle analisi e la risoluzione dei problemi, perché chi sta fuori dal problema spesso riesce a dare l'indizio giusto per risolverlo.
- **innovazione:** i nuovi e diversi stimoli possono promuovere la creatività e la cooperazione tra le persone; sono infatti le nuove idee, il nuovo modo di lavorare, le nuove professioni a giocare un ruolo fondamentale nel futuro.

In generale, l'utilizzo di postazioni di lavoro condivise si presta a molteplici attività e compiti, tuttavia, esistono alcune situazioni lavorative per le quali è meno indicato:

- quando vi è la necessità di essere "presenti" presso una postazione specifica (es. uffici di segreteria);
- quando si necessita di postazioni di lavoro speciali (es. scrivanie ampie per progetti, 3 schermi, etc.);
- nel caso siano necessari materiali e documenti che non possono essere digitalizzati;
- quando le attività ordinarie sono molto simili tra loro e prevedono una ridotta mobilità (call center/centralino);
- quando l'attività lavorativa comprende il servizio di accoglienza e la consulenza all'utenza (es. laboratori Adele).

È opportuno organizzare bene le postazioni di lavoro per mantenere i vantaggi e compensarne gli svantaggi.

Grazie agli spazi organizzati con postazioni di lavoro condivise, i dipendenti acquisiscono flessibilità, autonomia e controllo (acustico e visivo) sul proprio luogo di lavoro e possono scegliere la postazione che meglio si adatta alla propria attività. L'ampio ventaglio di possibilità offerte crea un ambiente lavorativo stimolante e motivante, contraddistinto da confronto (condivisione delle conoscenze), apertura e spirito di gruppo. Di conseguenza viene lasciato più spazio alla creatività e all'innovazione.

Potendo lavorare in spazi con postazioni condivise individuate nelle prossimità del proprio domicilio, presso le diverse sedi dell'ente o presso altre pubbliche amministrazioni, i dipendenti risparmiano denaro e tempo perché compiono un tragitto meno lungo nello spostamento casa-lavoro e possono conciliare meglio la professione con le altre sfere della propria vita, aumentando motivazione e soddisfazione, impegno e quindi efficienza, contribuendo, allo stesso tempo, alla riduzione dell'inquinamento urbano.

Attraverso l'introduzione del *co-working*, le postazioni di lavoro possono essere utilizzate in modo più efficiente soprattutto quando sono occupate attivamente soltanto per il 51% del tempo e per il restante tempo risultano inutilizzate. Da un lato, riorganizzando gli spazi, si possono ottenere risparmi sui costi infrastrutturali e di locazione, dall'altro, attraverso una maggiore flessibilità nella pianificazione dell'occupazione delle postazioni di lavoro, è possibile individuare postazioni per nuovi dipendenti, per collaboratori fuori sede e per dipendenti di altri Enti.

Non meno importante è il contributo fornito da questa misura al sociale e all'ambiente:

- decongestionamento dell'infrastruttura dei trasporti,
- riduzione del numero dei pendolari in viaggio durante le ore di punta,
- riduzione degli incidenti stradali,
- riduzione delle sostanze inquinanti immesse nell'ecosistema.

Da uno studio condotto dai ricercatori dell'Istituto di scienza e tecnologie dell'informazione del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Isti), in collaborazione con il Dipartimento di ingegneria informatica, automatica e gestionale (Diag) della Sapienza Università di Roma (giugno 2022), emerge che chi si sposta in modo più prevedibile, come nel tragitto casa-lavoro, è responsabile di una maggiore fetta di emissioni rispetto a chi ha, invece, un comportamento di mobilità più imprevedibile.

L'introduzione delle postazioni di lavoro condivise:

1. Motiva a lavorare in un ambiente nuovo ogni giorno, evitando la routine lavorativa quotidiana e la diffusione della demotivazione.
2. Consente di ottenere un risparmio economico notevole incidendo sui costi di riscaldamento, elettricità e manutenzione. Questi risparmi non solo beneficiano l'ente, ma anche l'ambiente.
3. Promuovere lo scambio tra i dipendenti, allenando la capacità di empatia stimolando nuovi rapporti e creando nuove sinergie.
4. Conduce a nuovi approcci per soluzioni innovative, perché cambiare i vicini di posto di lavoro crea nuove connessioni e genera nuovi flussi di informazioni. I dipendenti conoscono nuovi metodi di lavoro, le esigenze e le sfide di altri dipartimenti, con conseguente aumento della produttività così come coesione di squadra.
5. Determina un risparmio economico e di tempo con la riduzione del numero dei trasferimenti dei pendolari.

Lo *smart working* emergenziale ha fatto incrementare il numero delle postazioni di lavoro condivise in *co-working*, consentendo ai lavoratori di utilizzare i luoghi ottimali nei quali poter lavorare anche lontano dalla sede originaria, autorizzando maggiore flessibilità e autonomia nella scelta degli spazi, degli orari e degli strumenti da utilizzare a fronte di una maggiore responsabilizzazione sui risultati.

L'idea di fondo del Progetto "Postazione di lavoro condivise" nasce dall'esigenza di spezzare il paradigma della coincidenza della postazione di lavoro riservata con la sede di lavoro, consentendo di liberare una serie di potenzialità che potrebbero essere utilizzate per rimuovere criticità e rigidità.

L'introduzione di postazioni di lavoro condivise e prenotabili attraverso un'app (nello stesso modo con il quale è possibile prenotare una postazione in aereo) è una visione evoluta che si affianca al telelavoro, in cui si sostituisce all'abitazione del dipendente la postazione di lavoro che può ospitarlo più prossima al domicilio, rimuovendo così ogni svantaggio sia per il dipendente (mancanza di sensazione di isolamento e di perdita dell'interazione umana), sia per l'organizzazione (riduzione di spese infrastrutturali e logistiche), sia per la collettività (riduzione di emissioni inquinanti)

La rilevazione sulla mobilità sostenibile (aprile 2022) ha indagato non soltanto sulla tipologia di mezzo di trasporto utilizzato abitualmente dai dipendenti Istat per compiere il tragitto dall'abitazione al luogo di lavoro, ma anche sulla propensione al cambiamento e all'utilizzo di forme flessibili di lavoro, dai risultati dell'indagine è emerso che l'81% dei rispondenti preferisce lavorare da remoto dalla propria abitazione e di questi **il 64% sarebbe disponibile nei giorni di rientro in presenza a lavorare in spazi con "postazioni share" e non avere una propria postazione riservata.**

- Con l'introduzione delle postazioni condivise l'ISTAT contribuisce alla sostenibilità ambientale (Responsabilità Sociale) in quanto utilizzando le superfici in modo più efficiente ottiene un risparmio economico notevole incidendo sui costi di riscaldamento, elettricità e manutenzione.
- Risparmi importanti si possono ottenere anche per l'uomo, per l'ambiente e il clima perché l'inquinamento atmosferico si ripercuote:
  - sull'uomo, comportando affezioni alle vie respiratorie e all'apparato cardiocircolatorio, causando più di 2.300 decessi prematuri all'anno;
  - sugli ecosistemi, provocando un'acidificazione e una concimazione eccessiva degli ecosistemi sensibili.
  - sul clima, determinando innalzamento del livello del mare, incremento delle ondate di calore, dei periodi di intensa siccità e delle alluvioni.

## GLOSSARIO

**Anello ferroviario** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL ma all'interno sia della Fascia verde che del Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA). La circolazione all'interno dell'anello ferroviario è disciplinata da confini, provvedimenti e divieti (permanenti, emergenziali e programmati).

**Bicicletta elettrica** (o bicicletta a pedalata assistita): si intende un tipo di bicicletta che monta un motore elettrico ausiliario utile a ridurre lo sforzo fisico della pedalata soprattutto su percorsi con pendenze.

**Bike sharing**: servizio di condivisione di biciclette. È una forma di mobilità sostenibile e prevede un costo legato al tempo di utilizzo.

**Bonus TPL**: consiste nel rimborso da parte del datore di lavoro delle spese di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale dei dipendenti. Un'importante novità è contenuta nella Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), per cui tale rimborso è esente dall'imposta sui redditi, allo stesso modo dei buoni pasto.

**CarPooling**: consiste nell'ospitare (gratis o dietro rimborso) nella propria auto privata altri cittadini/colleghi che percorrono lo stesso tragitto nello stesso orario, al fine di raggiungere insieme la sede di lavoro. Il carpooling comporta la riduzione delle spese di trasporto per i viaggiatori, e una riduzione sia dell'impatto ambientale, sia del traffico a causa del minor numero di automobili in circolazione. Oggi, il contatto tra persone che vogliono condividere l'auto, è reso più semplice da alcune applicazioni scaricabili sullo smartphone.

**CarSharing**: sistema organizzato di mobilità urbana presente in molte città e basato sull'uso condiviso dell'automobile, sia di quella tradizionale sia di quella elettrica. Il carsharing si avvale di un servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio stesso. Questo sistema dà quindi il vantaggio di eliminare il problema dei costi di acquisto, della manutenzione e delle tasse di legge per il possesso e di ridurre il numero di auto in circolazione.

**Detrazione fiscale su abbonamenti TPL**: è la detrazione fiscale per chi acquista abbonamenti di Trasporto Pubblico Locale per sé e per i propri familiari. La detrazione, introdotta con la Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), consente di scaricare, nella Dichiarazione dei redditi, il 19% delle spese sostenute nel corso dell'anno per l'abbonamento ai trasporti, per un importo massimo di spesa pari a 250 euro all'anno a persona, allo stesso modo delle spese sanitarie.

**Fascia verde** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL e all'Anello ferroviario ma interna al Grande Raccordo Anulare (GRA). La circolazione nell'area è interdetta in caso di superamento dei livelli di inquinamento definiti da un'apposita normativa. In particolare nelle cosiddette domeniche senza auto il traffico è vietato all'interno della Fascia verde a determinate categorie di veicoli privati più inquinanti.

**FL**: sono linee ferroviarie, gestite da Trenitalia per conto della Regione Lazio, che mettono in collegamento le principali stazioni ferroviarie di Roma con alcune importanti cittadine del territorio laziale (FL1, FL2, FL3...). Rappresentano uno dei principali vettori su cui si sviluppa il pendolarismo all'interno del territorio regionale.

**Infomobilità**: con questa espressione si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso uno smartphone).

**Mobilità sostenibile**: 'capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente – accedere – comunicare - commerciare - stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in

futuro (WBCSD, 2004), ci si riferisce, dunque, all'insieme delle modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l'uso moderato di risorse naturali non rinnovabili, che hanno un basso impatto ambientale in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico.

**PGTU:** il Piano Generale del Traffico Urbano è un documento di pianificazione e programmazione, redatto dall'Amministrazione comunale che definisce l'idea di città in movimento che si vuole perseguire. L'ultimo PGTU del Comune di Roma è stato approvato dall'Assemblea Capitolina con Delibera n. 21 del 16 aprile 2015.

**Trasporto intermodale:** modalità di trasporto caratterizzata dall'utilizzo di più mezzi di locomozione, ciascuno in un diverso tratto, per raggiungere una mèta. Ad esempio: da casa alla stazione di partenza con l'automobile privata, poi il treno fino alla stazione di arrivo e infine l'autobus dalla stazione di arrivo alla sede di lavoro.

**Trasporto Pubblico Locale (TPL):** si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso romano, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di ATAC, COTRAL e TRENITALIA per quanto riguarda le Ferrovie Locali del Lazio.

**Zona a Traffico Limitato (ZTL)** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano interna all'Anello ferroviario, alla Fascia verde e al Grande Raccordo Anulare (GRA) in cui si può transitare con l'auto privata solo in certe ore o con speciali permessi. È una misura adottata per ridurre il traffico privato e per migliorare la qualità dell'aria.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

- AmbienteInforma, Un questionario per il personale SNPA per stimare gli effetti sull'ambiente del lockdown, L'ambiente ringrazia lo smartworking, Mobility management SNPA. Una spinta gentile dei dipendenti verso pensieri e comportamenti di mobilità, Valore e potenzialità della rete SNPA <https://www.snpambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/>
- Avineri E., 2012, Nudging Travelers to Make Better Choices, The International Choice Modelling Conference, Leeds, 2012 Avineri E., 2009, Loss aversion on the road, <https://nudges.wordpress.com/loss-aversion-on-the-road/>
- Greenmobility, progetto della Provincia di Bolzano STA per rendere la regione dell'Alto Adige modello per la mobilità alpina sostenibile., <https://www.greenmobility.bz.it/it/>
- Hallsworth M e Kirkman E., Behavioral Insights, MIT Press, 2020 Kyoto Club e CNR-IIA, Rapporto "MOBILITARIA 2020", <http://www.muoversincitta.it/presentazione-del-rapporto-mobilitaria2020/>
- Interreg Alpine Space SaMBA, 2019, NUDGE: i cambiamenti comportamentali nel trasporto pubblico, [https://www.alpinespace.eu/projects/samba/events/1nationalworkshop\\_torino/20190530\\_workshop\\_esiti.pdf](https://www.alpinespace.eu/projects/samba/events/1nationalworkshop_torino/20190530_workshop_esiti.pdf)
- ISFORT, 2019, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, <https://www.isfort.it/progetti/16-rapporto-sulla-mobilita-degli-italianaudimob/>
- Martellato G. (a cura di), 2018, Sharing mobility management, Istanze e modelli partecipati per scelte di spostamento multimodali, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 19 <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Martellato G. (a cura di), 2017, Quaderno ISPRA, Sharing mobility management, Fornire alle persone servizi di mobilità in forma collaborativa, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 16 <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Perotto. E., 2019, Mobility manager: chi è, cosa fa e perché è una figura sempre più richiesta, Ambiente Sviluppo 8-9.
- Senn L. (a cura di), 2003, Mobility management. Strategie di gestione della mobilità urbana, Egea.