

---

# PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest  
Sede del Piemonte e della Valle d'Aosta  
2024

---

*Referente territoriale per la Mobilità*

**Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest: Piemonte e Valle D'Aosta, Lombardia e Liguria**

*Via Alessandro Volta, 3 10121 Torino*

*Sede del Piemonte e della Valle d'Aosta*

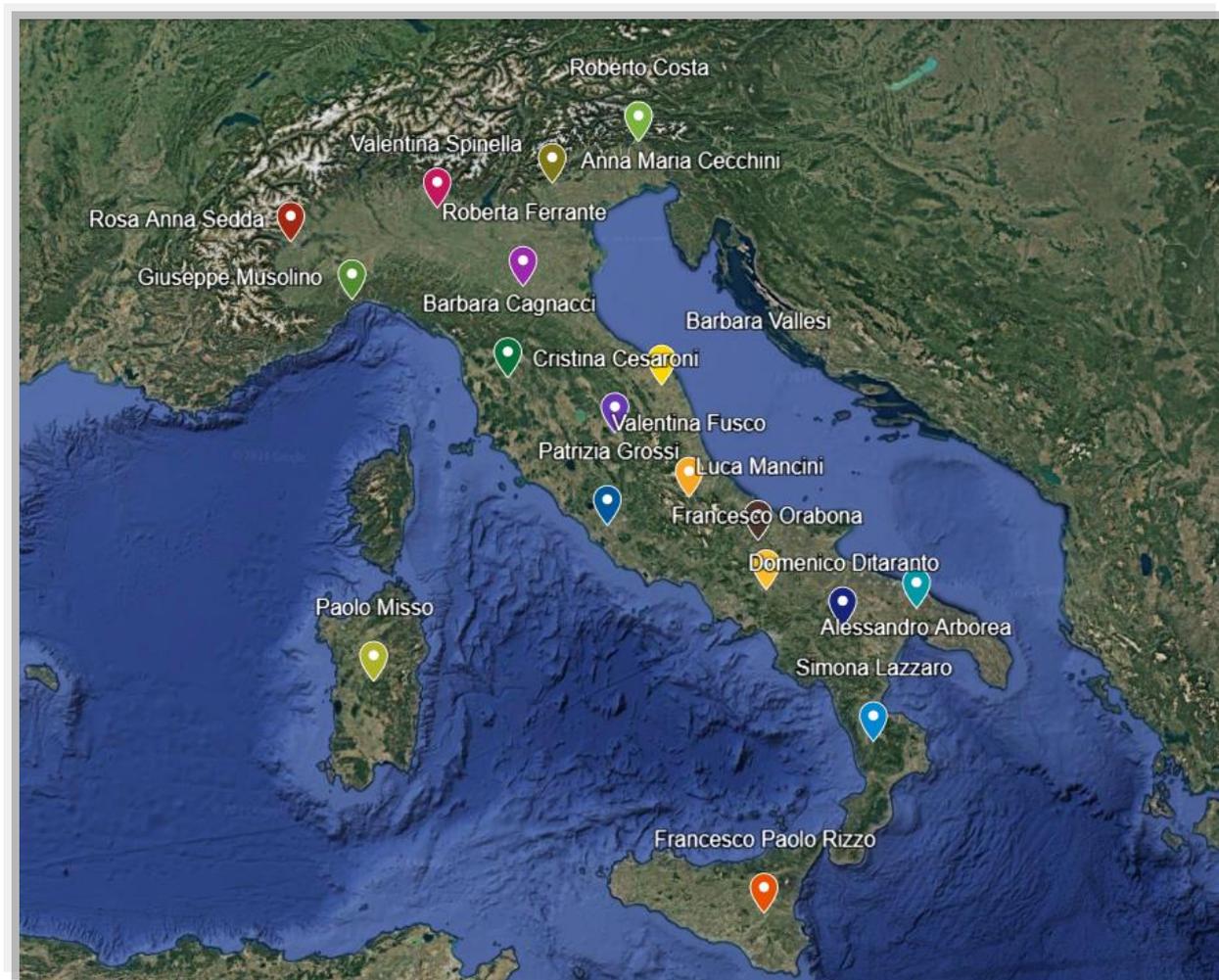
*Rosa Anna Sedda | [sedda@Istat.it](mailto:sedda@Istat.it)*



## COMITATO DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ

Patrizia Grossi | Mobility Manager - [mobilitymanager@Istat.it](mailto:mobilitymanager@Istat.it)

Rosa Anna Sedda | PIEMONTE e VALLE D'AOSTA - [sedda@Istat.it](mailto:sedda@Istat.it)



Alessandro Arborea | PUGLIA  
Barbara Cagnacci | TOSCANA  
Barbara Vallesi | MARCHE  
Cristina Cesaroni | UMBRIA  
Domenico Ditaranto | BASILICATA  
Francesco Orabona | CAMPANIA  
Francesco Paolo Rizzo | SICILIA  
Valentina Spinella | LOMBARDIA

Giuseppe Musolino | LIGURIA  
Luca Mancini | MOLISE  
Paolo Misso | SARDEGNA  
Roberta Ferrante | EMILIA ROMAGNA  
Roberto Costa | FRIULI VENEZIA GIULIA  
Valentina Fusco | ABRUZZO  
Anna Maria Cecchini | VENETO  
Simona Lazzaro | CALABRIA

Pagina ufficiale



## INDICE

### INTRODUZIONE

*Contesto di riferimento*

*Modello di funzionamento*

### ANALISI

*La sede territoriale*

*Analisi dell'offerta*

*Analisi degli spostamenti casa-lavoro*

### PROGETTAZIONE

*Progettazione delle misure*

### INTERVENTI - MISURE

*Incentivi*

*Campagna di sensibilizzazione*

### MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

*Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat*

*Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali*

### APPROFONDIMENTI

*Questionario mobilità 2024*

*Glossario*

*Sitografia*

## INTRODUZIONE

L'[Istituto Nazionale di Statistica](#) (Istat) è un Ente Pubblico di Ricerca riconosciuto ai sensi del D.Lgs. n. 218/2016, dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante e dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile. In Italia, l'Istat è il principale produttore della statistica ufficiale, intesa come bene pubblico al servizio della collettività e strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, ovvero l'impegno verso buone pratiche di sostenibilità, benessere organizzativo e qualificazione sociale ed etica. L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile si concretizza nell'anno 2020 con individuazione e nomina della *Mobility Manager*<sup>1</sup>, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dal Comitato Permanente dei Referenti Territoriali per la Mobilità<sup>2</sup> (dal 2021), il cui ruolo è strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, nonché strumento per promuovere la cultura e le iniziative in materia di mobilità sostenibile. In coerenza con gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la missione del Comitato Permanente dei Referenti Territoriali è quella di individuare misure di riduzione al congestionamento del traffico urbano, alle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ecosistema e all'incidentalità stradale, ovvero favorire iniziative che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le lavoratrici e i lavoratori dell'Istat.



Nell'Agenda 2030, la mobilità sostenibile è comune a diversi *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target: SDG3 (salute e benessere), SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). Si sottolinea l'importanza del tema dal punto di vista climatico (SDG13), ulteriormente richiamata dall'[Unfccc](#), in considerazione del fatto che la mobilità genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra (un terzo in Italia).

### Contesto di riferimento

Nel 2022, il 71,8% degli studenti e l'88,3% degli occupati hanno usato un mezzo di trasporto per raggiungere il luogo di studio o di lavoro. L'automobile si conferma il mezzo più utilizzato: dal 38,1% degli studenti come passeggeri e dal 70,9% degli occupati come conducenti. Gli studenti si spostano più frequentemente a piedi (28,2%) o con i mezzi pubblici (28,8%), rispetto agli occupati (rispettivamente, 11,7% e 8,4%)<sup>3</sup>.

Da uno studio Isfort<sup>4</sup> emerge un quadro generale della ripartizione modale degli spostamenti fortemente squilibrato a favore dei mezzi privati individuali (auto soprattutto), in crescita nel tempo. Il tasso di mobilità

<sup>1</sup> Deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020; Deliberazione DOP/966/2023 del 18 settembre 2023.

<sup>2</sup> Deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 e modificato con Deliberazione del 204 DGEN del 27 febbraio 2024.

<sup>3</sup> <https://noi-italia.istat.it/pagina.php?id=3&categoria=13&action=show&L=0>

<sup>4</sup> [https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023\\_Def.pdf](https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023_Def.pdf)

sostenibile, misurato da Audimob<sup>5</sup> come percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) sul totale, è sceso nel 2022 sotto il 30%, dopo la punta del 2020 (38,2%) per effetto dell'esplosione della mobilità pedonale, oltre 4 punti meno del valore registrato nel 2000. Intervenire sulla mobilità sistemica può rappresentare un passo decisivo per raggiungere gli obiettivi europei, migliorando la vivibilità delle città italiane.

La tematica della mobilità sostenibile e, in particolare la figura del *Mobility Manager*, è stata oggetto di regolamentazione nel corso del tempo mediante emanazione di norme che ne hanno definito e specificato sia gli obiettivi che gli ambiti di applicazione.

Il concetto di *Mobility Management* è stato introdotto in Italia nel marzo 1998, attraverso il Decreto Ronchi (27 marzo 1998), nell'ambito della normativa sulla qualità dell'aria. Questo decreto stabiliva che aziende ed enti pubblici con oltre 800 dipendenti complessivi o più di 300 per singola unità locale dovessero nominare un responsabile della mobilità aziendale. Tale figura aveva il compito di redigere un piano per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, con l'obiettivo di limitare l'uso dei mezzi privati.

Nel dicembre 2000, accanto ai *Mobility Manager* aziendali, venne introdotta la figura dei *Mobility Manager* d'area grazie al Decreto del Ministro dell'Ambiente del 20 dicembre 2000.

L'evoluzione normativa continua con l'articolo 5 della Legge n. 221/2015, che istituisce la figura del *Mobility Manager* scolastico in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

Più recentemente, l'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020 ha ridefinito gli obblighi di aziende e pubbliche amministrazioni con unità locali di oltre 100 dipendenti situate in capoluoghi di Regione, Città metropolitane, capoluoghi di Provincia o Comuni con più di 50.000 abitanti. Tali soggetti sono ora tenuti a:

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

In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, approvate tramite decreto direttoriale.

Le Linee guida rappresentano uno strumento operativo per enti e aziende, offrendo indicazioni metodologiche e operative per l'analisi del contesto interno ed esterno. L'obiettivo è pianificare interventi che permettano una riduzione strutturale e duratura degli spostamenti casa-lavoro, attraverso soluzioni sostenibili.

Il *Mobility Manager* è un "facilitatore" che riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle persone e dell'organizzazione (figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 e successive modifiche), impegnato per legge a redigere, adottare e aggiornare, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obiettivo è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato termico, negli spostamenti sistematici casa-lavoro.

I *Mobility Managers*, con un'adeguata pianificazione, potrebbero favorire un cambiamento significativo nella ripartizione modale degli italiani, promuovendo un uso più ampio di mezzi sostenibili.

<sup>5</sup> <https://www.isfort.it/ricerca/audimob/>

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.

Il PSCL definisce:

#### BENEFICI PER I DIPENDENTI

- Riduzione dei tempi di spostamento e dei costi dei mezzi di trasporto
- Incentivi economici
- Riduzione del rischio di incidentalità
- Incremento della socializzazione

#### BENEFICI PER L'ORGANIZZAZIONE

- Regolarità negli orari di ingresso
- Possibilità di utilizzo aree aziendali
- Possibilità di rafforzamento dell'immagine dell'organizzazione

#### BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ

- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti
- Riduzione della congestione del traffico
- Riduzione del rischio di incidentalità stradale

## Modello di funzionamento

L'attenzione alla sostenibilità e l'adozione di comportamenti virtuosi a tutela dell'ambiente rappresentano oggi tematiche centrali nel dibattito politico, di grande interesse per tutta la società (amministrazioni pubbliche, enti locali, imprese e cittadini).

Data l'importanza che la materia ricopre in ambito strategico e operativo, l'Istat si è dotata di un nuovo modello di funzionamento per la gestione delle attività relative alla mobilità sostenibile. Il modello integra la struttura organizzativa dell'Ente al fine di garantire, in maniera ottimale, la gestione delle attività necessarie a favorire una mobilità sostenibile in modo stabile e strutturato; il tutto in conformità a quanto previsto dal quadro normativo. La figura centrale del modello è il *Corporate Mobility Manager*, specializzato nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, adatto a supportare professionalmente l'Amministrazione nella pianificazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile assicurando la continuità della funzione e degli obiettivi da conseguire.

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

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

Il nuovo modello ha determinato un'evoluzione dei metodi di raccolta dati (indagine dedicata), dell'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto, del monitoraggio gli esiti e della redazione dei Piani

Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per ciascuna sede territoriale Istat, a partire dall'ascolto delle esigenze del personale.

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

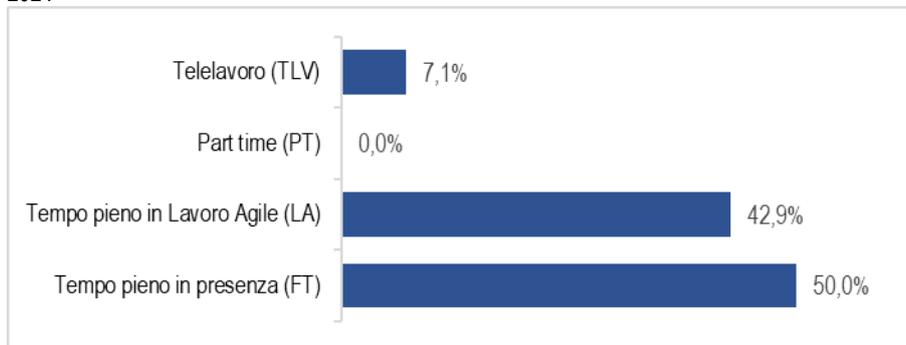
## ANALISI

Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stato progettato e realizzato un questionario, somministrato tramite *Lime Survey*, frutto del lavoro congiunto tra *Mobility Manager* aziendale, Comitato Permanente dei Referenti Territoriali della Mobilità e il Servizio Sviluppo e gestione tecnologie a supporto dei registri e delle basi dati. Il questionario d'indagine è stato somministrato ai dipendenti di tutte le Sedi Istat (1.917, di cui 56 dipendenti assenti/in comando\*) nel periodo che va dal 18 settembre al 21 ottobre 2024. Le informazioni e i dati raccolti relativi alle esigenze di mobilità del personale, alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, sono state utili all'individuazione di misure e interventi per incentivare una mobilità più sostenibile in Istat e monitorare la stima dei benefici ambientali, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

### La sede territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta

|   |  |  |
|---|--|--|
|    | <p>Nella sede territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta, il <b>tasso di compilazione</b> dell'indagine sulla Mobilità 2024 è stato del <b>74%</b>.</p>   |  |
| <p>L'Ufficio Territoriale di Torino è composto da 19 persone, il <b>68%</b> sono <b>femmine</b> e il <b>32%</b> <b>maschi</b>.</p> <p>Dall'analisi dei dati raccolti osserviamo che la percentuale delle <b>femmine rispondenti</b> sul totale dei dipendenti rispondenti della Sede è del <b>57%</b> mentre quella dei <b>maschi</b> è del <b>43%</b>.</p> |   |  |
|    | <p>Dall'analisi della distribuzione per età del personale della Sede di Torino emerge un profilo caratterizzato da una marcata concentrazione nelle fasce d'età più mature. In particolare, il <b>32%</b> dei dipendenti ha un'età compresa tra <b>51 e 55 anni</b>, seguito dal 26% di coloro che hanno tra 56 e 60 anni e da un ulteriore 26% di over 60. Al contrario, le fasce d'età più giovani (under 31, 31-40 e 41-50 anni) presentano una percentuale molto più contenuta, attestandosi al 5% ciascuna.</p> |  |
| <p>La maggior parte dei rispondenti, il <b>57%</b>, vive in un nucleo familiare di <b>due persone</b> (incluso il rispondente). Seguono coloro che vivono da soli, che rappresentano più del 21%; un ulteriore 14% vive in famiglie più numerose, composte da più di tre persone, mentre il 7% dichiara di vivere in una famiglia con tre componenti.</p>   |   |  |

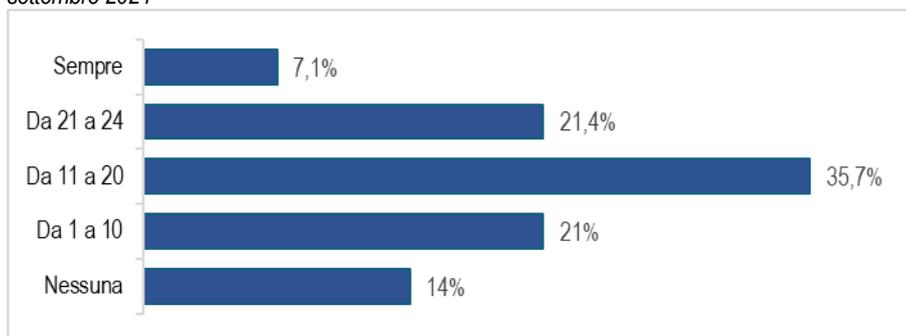
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per tipologia di lavoro prevalente – Al 1° settembre 2024



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

Tra i dipendenti che hanno risposto, il tempo pieno **in presenza** (FT) è la modalità lavorativa prevalente più diffusa, con una percentuale del **50%**

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per giornate svolte in lavoro agile al bimestre – Al 1° settembre 2024



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

Il **35,7%** rispondenti hanno dichiarato di svolgere da 11 a 20 giorni al bimestre in **lavoro agile**.

**36%**

Più di un terzo dei rispondenti ritiene che una **maggiore flessibilità del Lavoro Agile ad ore**, aiuti a ridurre l'utilizzo dell'auto per andare al lavoro.

**14%**

Il 14% dei partecipanti all'indagine si è mostrato **favorevole** all'adozione di postazioni di *desk sharing* in "Xspace", rinunciando alla propria scrivania assegnata.

**21%**

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



### Analisi dell'offerta

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nei pressi della sede al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti, per individuare le modalità alternative al mezzo privato, in considerazione della distanza degli spostamenti casa-lavoro.

La posizione della Sede Istat del Piemonte e della Valle d'Aosta gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. Posizionato in una zona strategica, a pochi passi dalla Stazione di Torino Porta Nuova, l'Ufficio è servito da un'ampia rete di trasporti pubblici che collega il centro città, le periferie e le principali stazioni ferroviarie, come Porta Susa. Questa posizione strategica facilita gli spostamenti dei dipendenti, anche da fuori città.



### PRINCIPALI PUNTI DI INTERSCAMBIO MAIN INTERCHANGE POINTS

### LEGENDA Map key

**SERVIZI TURISTICI GTT  
GTT Tourist Services**

- ASCENSORE MOLE ANTONELLIANA**  
Mole Antonelliana panoramic lift
- TRANVIA A CREMAGLIERA SASSI-SUPERGA**  
Sassi-Superga rack railway
- CAPOLINEA TRAM STORICI - LINEA 7**  
domenica e festivi  
Historic Trams- route 7 terminus (Sundays and public holidays)
- CAPOLINEA TRAM RISTORANTE**  
Tram restaurant terminus
- CENTRO SERVIZI AL CLIENTE GTT**  
GTT Customer Services Center  
**UFFICIO SERVIZI TURISTICI**  
Tourist Services Office

**e-mail: [servizituristic@gtt.to](mailto:servizituristic@gtt.to)**

- CAPOLINEA BUS CITY SIGHTSEEING**  
City Sightseeing bus terminus

Le linee e i servizi indicati sulla mappa potrebbero subire delle modifiche o variazioni.  
Visita il sito [www.gtt.to](http://www.gtt.to)  
The above map shows full regular routes.  
Variations may occur. For further information please visit our web site [www.gtt.to](http://www.gtt.to)

**TITOLI DI VIAGGIO  
TICKETS**

**ACQUISTI SMART**

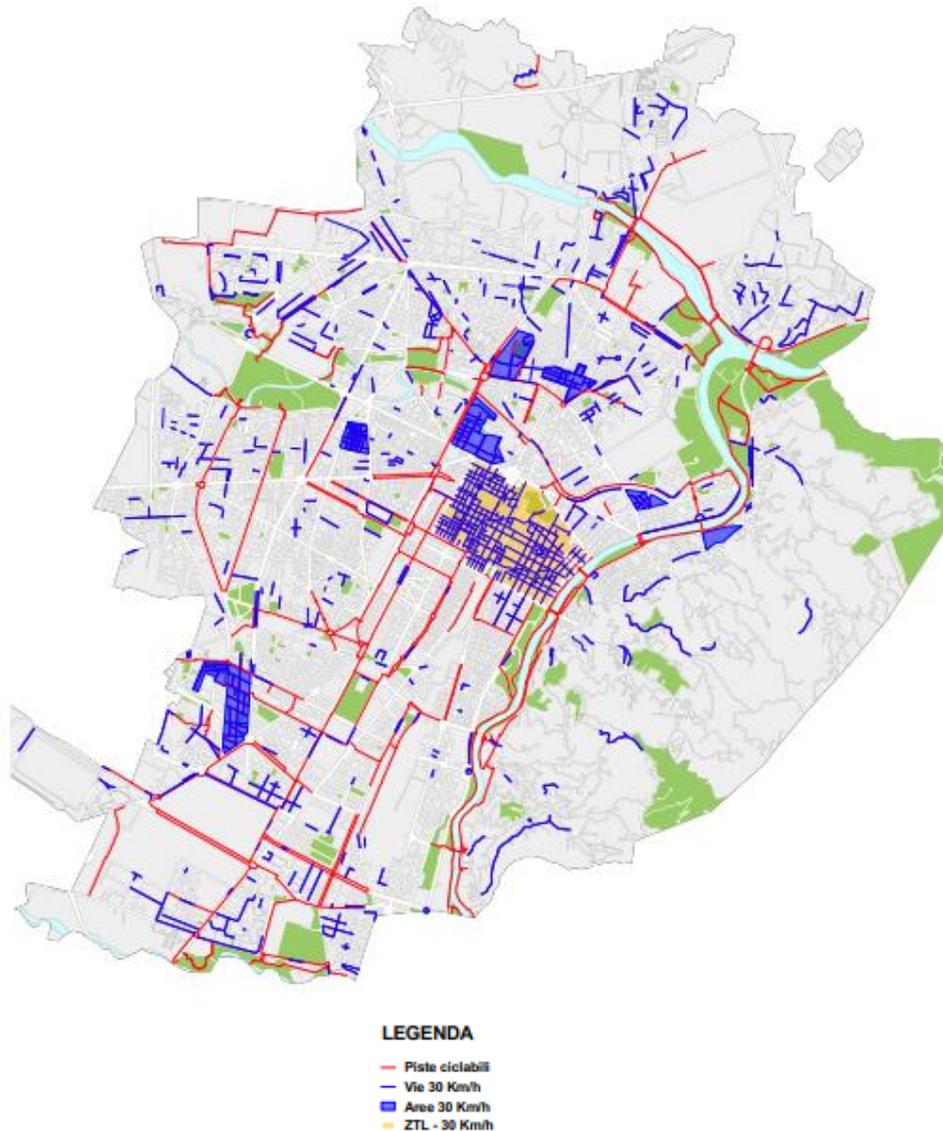
Scarica **GTT TO Move** e acquista comodamente i tuoi biglietti e viaggia.  
Download **GTT TO MOVE APP**, purchase your tickets easily and start your journey.

**PAGA con CARTE di credito, di debito e prepagate**  
PAY by credit, debit or prepaid CARD

**Muoversi in città - Getting around the city**

La bicicletta rappresenta una modalità di trasporto cosiddetta “dolce”, parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante, che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Ad oggi la rete ciclabile di Torino offre 258 km di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità e nei parchi urbani. Per agevolare gli spostamenti sicuri è possibile consultare [la mappa dei percorsi ciclabili](#) o il calcola percorso online [BUNET](#)

## Mappa delle piste ciclabili di TORINO



I servizi in *sharing* prevedono l'uso di Internet e di App dedicate per localizzare e prenotare i mezzi disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

La Città di Torino propone servizi in sharing per auto, scooter, biciclette e dispositivi per la micro-mobilità elettrica. Sono al momento presenti, sul territorio cittadino diversi operatori per la mobilità in sharing. L'app [Urb](#) permette di conoscere tutti i servizi di sharing attivi in città, aggregando in un'unica mappa tutte le modalità di trasporto.

## Analisi degli spostamenti casa-lavoro

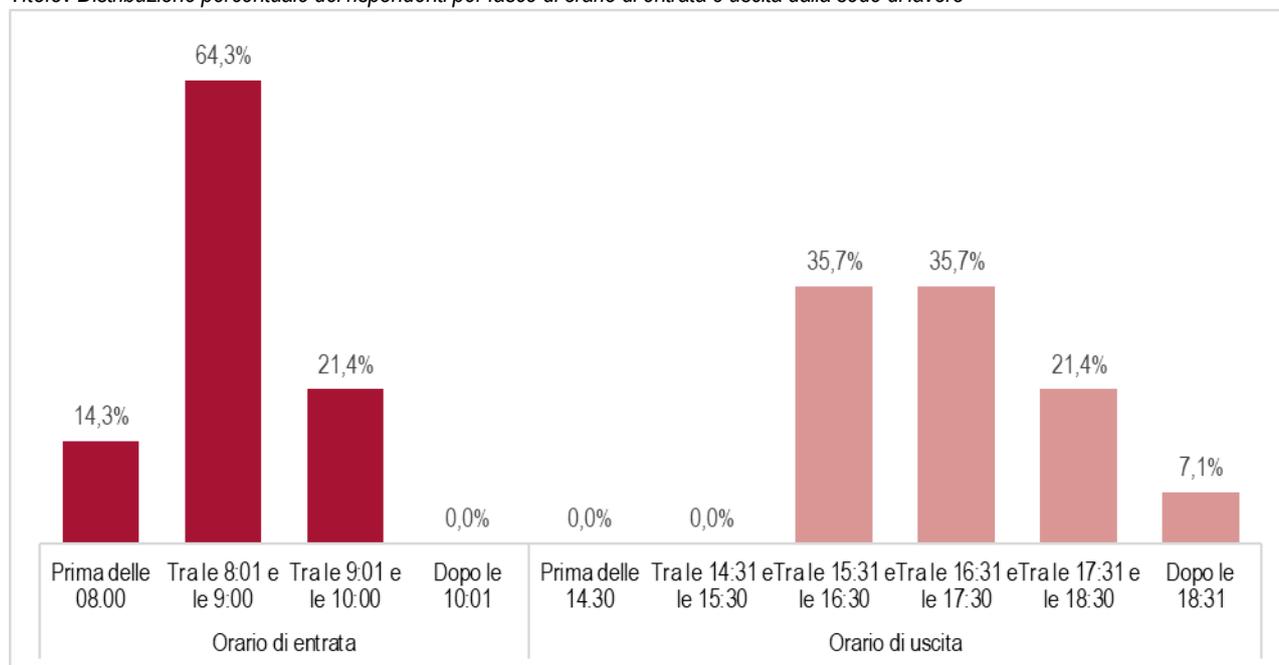
Orario di lavoro:

Lun – Ven 7,45 – 19,00  
 Sab – Dom CHIUSO

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

|  |   |
|--|---|
| <p>in <b>ENTRATA</b>, il <b>64,3%</b> delle timbrature si concentra nella fascia oraria <b>tra le ore 8:01 e le 9:00</b></p> | <p>in <b>USCITA</b> le fasce orarie <b>tra le 15:31 e le 16:30 e tra le 16:31 e le 17:30</b> registrano <b>entrambe il 35,7%</b> delle timbrature</p> |
|--|---|

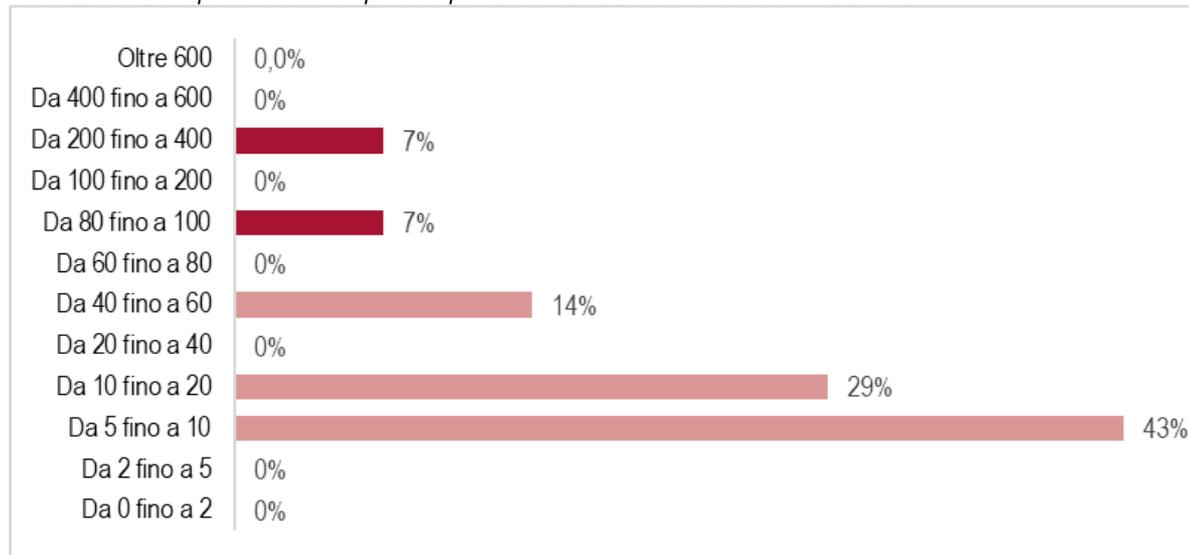
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **42,5 chilometri**. Il **28%** dei rispondenti percorre **oltre 40 chilometri al giorno**.

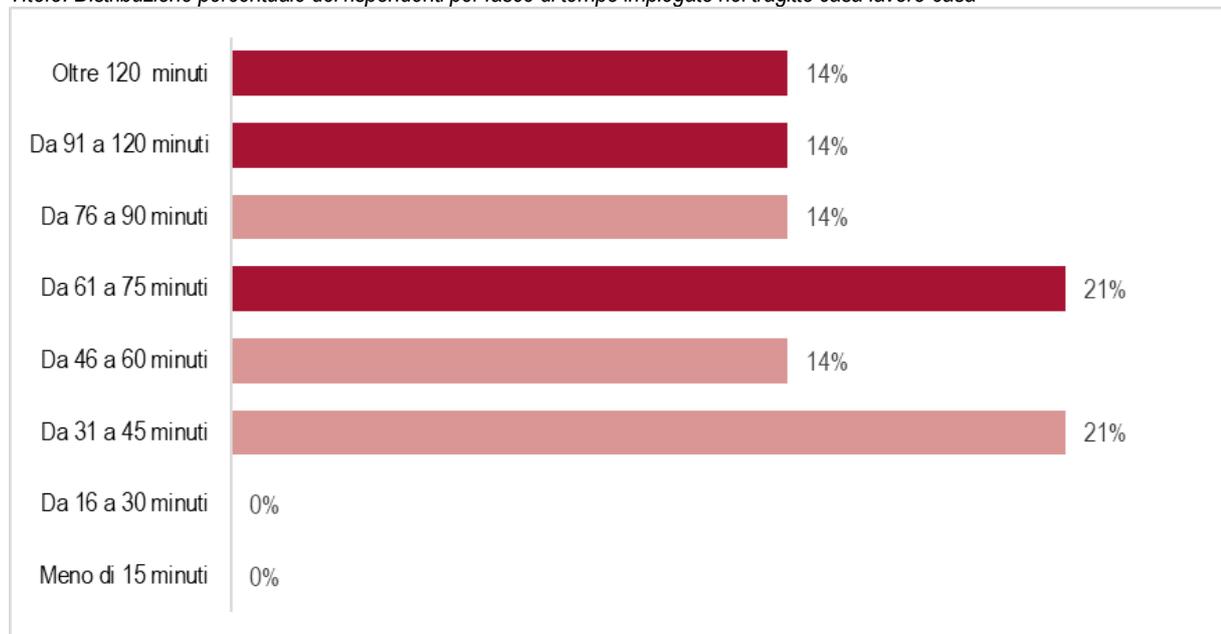
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

Il **tempo medio** di percorrenza **impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa** è **pari a 1 ora e 20 minuti**, con picchi anche superiori alle 2 ore.

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

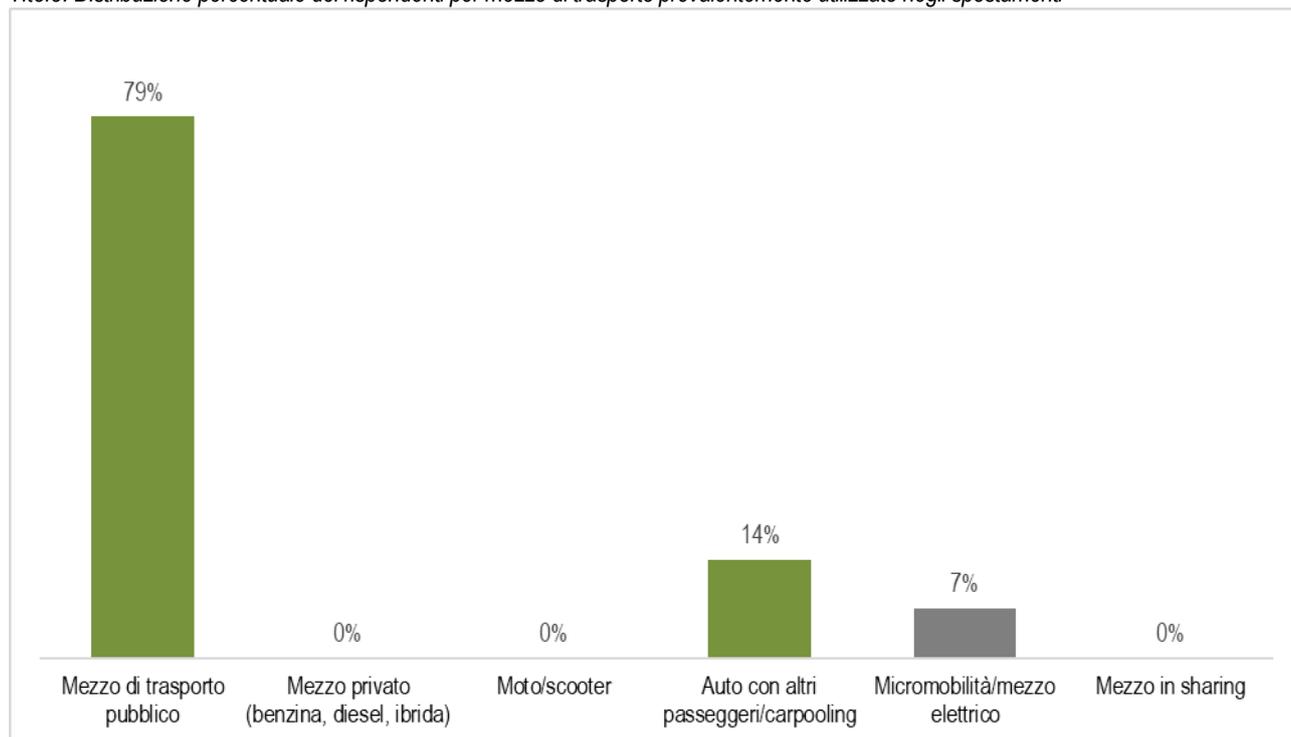


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

Il **79%** dei rispondenti dichiara di utilizzare il **mezzo di trasporto pubblico** come mezzo di trasporto abituale negli spostamenti casa-lavoro-casa.

Il **14%** ricorre all'uso dell'auto con altri passeggeri/carpooling mentre il **7%** preferisce la micromobilità e mezzo elettrico. Nessuno ha indicato l'uso del mezzo privato (benzina e diesel), la moto o lo scooter e il mezzo in sharing.

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

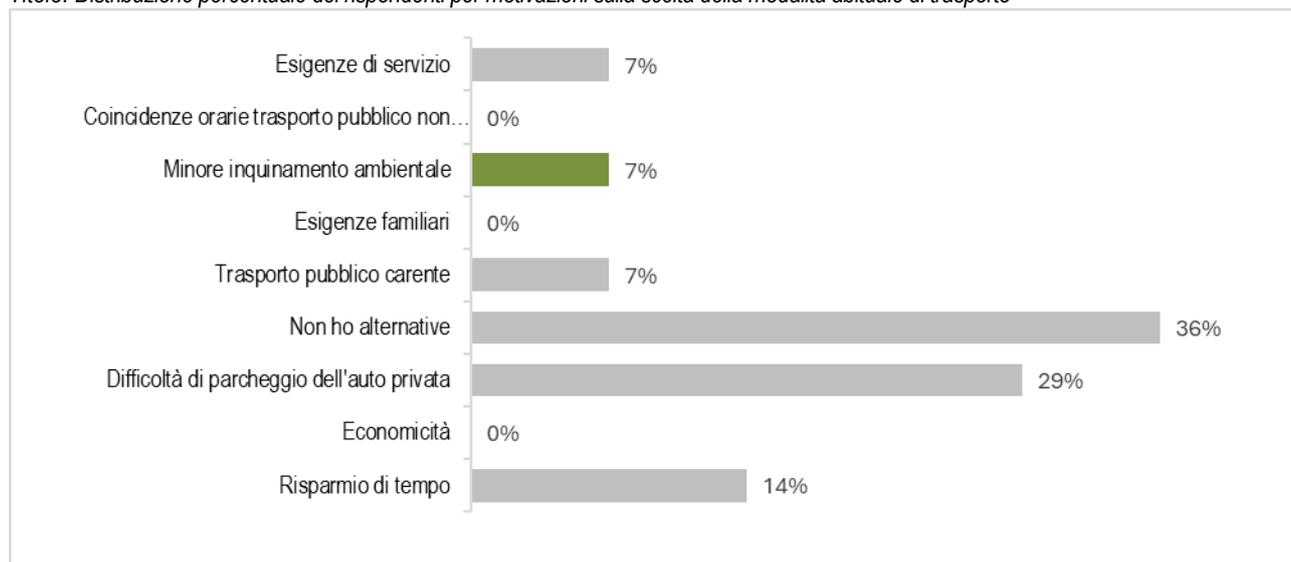


Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono la mancanza di alternative e la difficoltà di trovare parcheggio dell'auto privata, rispettivamente per il **36%** e il **29%**. Altre motivazioni che condizionano la scelta sono il risparmio di tempo (**14%**), il trasporto pubblico carente (**7%**), e le esigenze di servizio (**7%**).

Tra le motivazioni che influenzano i rispondenti la **sensibilità ambientale** riveste il **7%**.

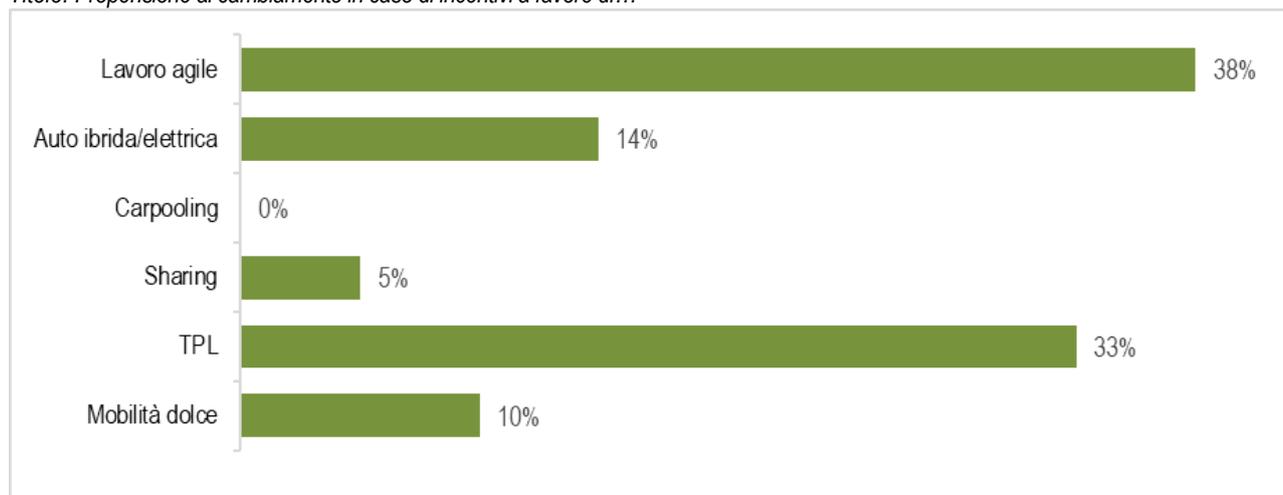
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per motivazioni sulla scelta della modalità abituale di trasporto



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

In caso di incentivi al **lavoro agile**, il **38%** dei rispondenti si dichiara propenso a cambiare le abitudini di trasporto in un'ottica di sostenibilità ambientale. Il **33%** di loro lo sarebbe nel caso di incentivi al **trasporto pubblico locale**. Il **14%** sarebbe disposto a cambiare mezzo di trasporto se venisse incentivato l'acquisto di **auto ibride/elettriche**. La restante parte dei rispondenti si è espressa per gli incentivi alla **mobilità dolce** e i **mezzi di trasporto in sharing** (rispettivamente il **10%** e **5%**).

Titolo: Propensione al cambiamento in caso di incentivi a favore di...



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2024

## PROGETTAZIONE

### *Progettazione delle misure*

Nell'ambito di un PSCL, possono essere previste diverse misure per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane.

La progettazione delle misure può essere aggregata per assi di azioni/intervento.



Il modello Avoid-Shift-Improve (ASI) è un approccio alla pianificazione della mobilità sostenibile che mira a ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità della vita nelle città. Il paradigma consta di tre approcci integrati, articolati come segue:



#### **Avoid**

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



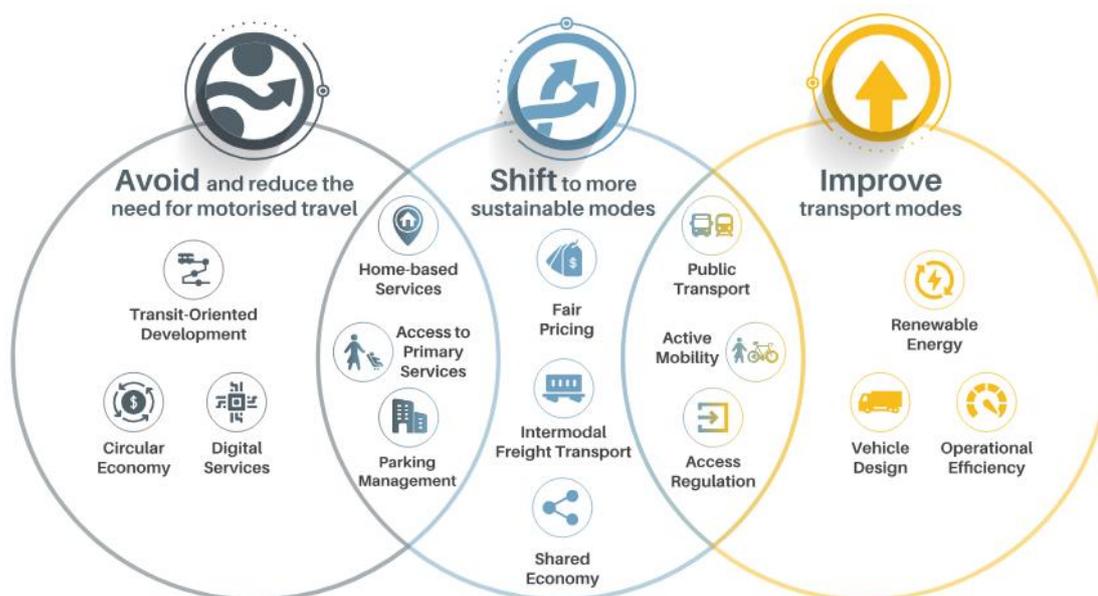
#### **Shift**

*Passare* a modalità di trasporto meno estese in termini di emissioni di carbonio, ovvero dai veicoli privati al trasporto pubblico, alla mobilità condivisa, alla camminata e alla bicicletta, al trasporto merci su gomma, al trasporto merci su strada e rotaia elettrificato e al cargo *bike* per le consegne dell'ultimo miglio.



#### **Improve**

*Migliorare* la progettazione dei veicoli, l'efficienza energetica e le fonti di energia pulita per diverse tipologie di veicoli per il trasporto merci e passeggeri.



\*The A-S-I diagramme presents a non-exhaustive list of measures for illustrative purposes only.

Fonte: <https://slocat.net/asi/>

### INTERVENTI CON APPROCCIO “AVOID”:

- Consolidamento/ampliamento telelavoro/part time (TLV/PT) e lavoro agile (LA)
- Garanzia di flessibilità orari di ingresso e uscita
- Supporto alla formazione del Piano Integrato di Organizzazione e Attività (PIAO)

### INTERVENTI CON APPROCCIO “SHIFT”:

- Sottoscrizione di Convenzioni con aziende di TPL e agevolazioni per acquisto di abbonamenti
- Garanzia di contributo per utilizzo del TPL
- Garanzia del servizio di *car sharing*, promozione *car pooling* e mobilità dolce

### INTERVENTI CON APPROCCIO “IMPROVE”:

- Studio di fattibilità per riqualificazione posti per sosta biciclette/mezzi elettrici
- Studio di fattibilità per installazione di colonnine di ricarica
- Campagna di comunicazione e sensibilizzazione

## INTERVENTI - MISURE

### Incentivi

#### 1. Per la mobilità dolce

##### a. Ricognizione rastrelliere

In prossimità della sede sono disponibili rastrelliere comunali per il parcheggio delle biciclette, non riservate ai dipendenti. La realizzazione di stalli per biciclette all'interno del cortile dove ha sede l'Ufficio, pur essendo oggetto di valutazione da tempo, incontra resistenze da parte dell'amministratore condominiale.

**SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE** NO

##### b. Convenzioni con fornitori di bike, scooter e car sharing

###### Convenzioni operatori SHARING

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

Lo *sharing* rappresenta un'innovativa forma di noleggio a breve termine. Le auto, gli scooter e le biciclette, infatti, si prenotano e si utilizzano per il solo tempo necessario, poi tornano libere e a disposizione di altri utenti.

#### 2. Per l'utilizzo del trasporto pubblico

##### a. Convenzione con TRENITALIA (dal 1° marzo 2024)

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"<sup>6</sup> che consente al personale dell'Istituto, fino al 31 dicembre 2024 (rinnovabile), di fruire di tariffe agevolate sia per le trasferte di lavoro che per gli spostamenti privati.

##### b. Convenzione con ITALO

L'Istat ha recentemente aderito al programma "ITALO Corporate" che consente al personale dell'Istituto di fruire di tariffe agevolate per le trasferte di lavoro.

##### c. Ricognizione ampliamento offerta trasporto locale

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo è stato interpellato l'ufficio preposto dell'azienda dei trasporti (GTT) sulla possibilità di sottoscrivere delle convenzioni per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico, le convenzioni al momento sottoscrivibili sono:

- La Convenzione Standard che prevede la fornitura di abbonamenti per il TPL (senza alcuno sconto), alle aziende e amministrazioni pubbliche che ne fanno richiesta a favore dei propri dipendenti con possibilità da parte dell'amministrazione di rateizzare il costo dell'abbonamento annuale nei cedolini dei dipendenti.
- La Convenzione Mobility dedicata a enti/aziende con almeno 100 dipendenti e dotate di Mobility Manager, che oltre alla fornitura a prezzo pieno degli abbonamenti Formula, prevede uno sconto minimo del 10% (in parte riconosciuto da GTT e in parte dall'Ente/Azienda che la sottoscrive) solo sugli abbonamenti annuali urbani, più precisamente così ripartito:

Contributo Aziende (minimo richiesto)

- 2% in caso di nuova emissione
- 6% in caso di rinnovo

<sup>6</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

**Sconto GTT**

- 8% in caso di nuova emissione
- 4% in caso di rinnovo

La **Regione Piemonte** introduce il Bonus Trasporto Pubblico Locale (**Bonus TPL**), in attuazione del Piano Regionale di Qualità dell'Aria, al fine di promuovere l'uso del trasporto pubblico e della mobilità collettiva e ridurre le emissioni degli inquinanti in atmosfera (principalmente polveri sottili e ossidi di azoto).

Questo bonus prevede lo sconto o il rimborso (pari a 100 euro) sull'acquisto di abbonamenti annuali/plurimensili per il trasporto pubblico locale su ferro e gomma (autobus, tram, metropolitana e treni) per i proprietari di veicoli diesel Euro 3, Euro 4 ed Euro 5.

**3. Per l'utilizzo dell'auto privata elettrica e ibrida****a. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione statale**

Le disposizioni ministeriali prevedono l'ecobonus automotive per la mobilità sostenibile, ovvero a favore della sostituzione dei veicoli inquinanti con l'acquisto di veicoli a ridotte emissioni (auto elettriche, ibride e a motore termico con un livello di emissioni fino a 135 gr/km di CO<sub>2</sub>, motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici di classe di omologazione uguale o superiore a Euro 5, veicoli commerciali elettrici).

## Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina<sup>7</sup> dedicata sul sito istituzionale, attraverso cui sono diffusi i risultati della prima indagine sulla mobilità 2020.



La campagna di sensibilizzazione del *Corporate Mobility Management* prende l'avvio a gennaio 2024, con l'ideazione e la realizzazione di un logo dedicato e l'implementazione della pagina intranet<sup>8</sup>.

La progettazione e calendarizzazione di iniziative dedicate alle tematiche ambientali e sulla sostenibilità si realizza con la pubblicazione sulla Intranet istituzionale di prodotti multimediali divulgativi (*Pillole*), in occasione delle giornate celebrative a livello nazionale, europeo o mondiale, a scopo informativo e di sensibilizzazione delle coscienze:

**2 febbraio 2024** – “Alziamo la media, contribuisci anche tu”: diffusione dei risultati dei Piani spostamenti casa-lavoro (PSCL) 2023<sup>9</sup>;

**16 febbraio 2024** - M'illumino di meno, Giornata Nazionale del Risparmio Energetico e degli Stili di Vita Sostenibili: video divulgativo volto a sensibilizzare i dipendenti Istat sulle buone pratiche da adottare quotidianamente al fine di razionalizzare i consumi energetici<sup>10</sup>;

**22 aprile 2024** - Giornata della Terra: infografica multimediale con 5 azioni per tutelare la salute del nostro Pianeta e spazio aperto per la condivisione di contributi, in adesione all'iniziativa annuale promossa dalle Nazioni Unite per celebrare l'ambiente e la salvaguardia del pianeta Terra, cui aderiscono, ad oggi, 193 Paesi, tra cui l'Italia<sup>11</sup>;

**17 maggio 2024** - Giornata Mondiale dell'Ambiente: restituzione dei contributi audio-video<sup>12</sup> ricevuti dalle colleghe e dai colleghi Istat mediante testimonianza diretta sulle buone pratiche per l'ambiente;

**16 settembre 2024** - Settimana Europea della Mobilità: la *Mobility Manager* e il Comitato invitano le lavoratrici e i lavoratori dell'Istat ad aderire al *Bike to work Day* (Campagna di sensibilizzazione della Commissione europea sul tema della mobilità urbana sostenibile)<sup>13</sup>.

Nel quadro della nuova campagna di sensibilizzazione sulle tematiche ambientali, viene elaborato un format a carattere scientifico-divulgativo dal titolo “*Parola all'esperto*” (nato da un'idea del collega Gabriele Sacchi), in cui esperti di diverse discipline parlano di ambiente con punti di vista differenti, per stimolare una maggiore consapevolezza sulle tematiche ambientali, nonché sui comportamenti più responsabili a tutela del Pianeta.



Per il 2024, il Comitato si avvale della collaborazione del dottore in scienze naturali Giordano Sacchi, realizzando video pillole dal titolo “*Le basi scientifiche della comunicazione nelle piante: decodifica degli impulsi sonori e dei segnali chimici*”.

- Pillola n. 1<sup>14</sup>
- Pillola n. 2<sup>15</sup>

<sup>7</sup> <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

<sup>8</sup> [https://intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx#InplviewHashe461da36-7f1c-4759-b31e-3ea6ec1c1cce=Paged%3DTRUE-p\\_SortBehavior%3D0-p\\_ID%3D61-p\\_Order%3D6100%252e0000000000-PageFirstRow%3D31](https://intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx#InplviewHashe461da36-7f1c-4759-b31e-3ea6ec1c1cce=Paged%3DTRUE-p_SortBehavior%3D0-p_ID%3D61-p_Order%3D6100%252e0000000000-PageFirstRow%3D31)

<sup>9</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Al-via-la-nuova-campagna-di-divulgazione-e-sensibilizzazione-alla-mobilit%C3%A0-sostenibile-con-risultati-indagine-2023.aspx>

<sup>10</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Istat-aderisce-alla-campagna-millumino-di-meno.aspx>

<sup>11</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Giornata-mondiale-della-Terra.-Luned%C3%AC-22-aprile.aspx>

<sup>12</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Giornata-mondiale-della-Terra-i-contributi-delle-colleghe-e-dei-colleghi-in-un-video.aspx>

<sup>13</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/settimana-europea-mobilit%C3%A0.aspx>

<sup>14</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Giornata-Mondiale-Ambiente-2024.aspx>

<sup>15</sup> <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Spostamenti-casa-lavoro-conclusa-la-fase-della-raccolta-dati.-Disponibile-la-seconda-pillola-Parola-all-esperto.aspx>

## MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

### Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Il PSCL è oggetto di costante monitoraggio da parte del *Mobility Manager* e da parte del Comitato Permanente dei Referenti Territoriali per la Mobilità in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o complicano l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

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

- emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO<sub>2</sub>)
- gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NOX)
- materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel 2024 come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

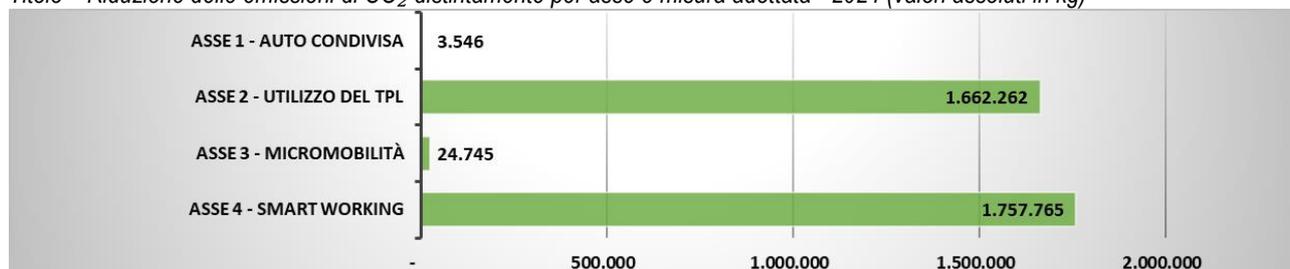
- **3.448 tonnellate** di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)
- **7.000 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **500 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

Emerge che l'**Istat**, nell'anno **2024** ha contribuito a **ridurre emissioni di CO<sub>2</sub>** per un totale di **3.448 tonnellate**, distintamente per asse e per misura adottata.

La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- oltre **1.757 tonnellate di CO<sub>2</sub>** a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.662 tonnellate di CO<sub>2</sub>** a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila chilogrammi di CO<sub>2</sub>** per **micromobilità**
- oltre **3mila chilogrammi di CO<sub>2</sub>** per **car pooling**.

Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



Fonte: Elaborazione su dati da indagine interna sulla Mobilità 2024

1.861\* personale in forza al 31 ottobre 2024

Titolo: Stima di calcolo delle emissioni – Anno 2024

|   |   |        |                                  |
|---|---|--------|----------------------------------|
| <b>Dati Unità Locale con numero di dipendenti non inferiore a 100 unità</b> | Nome Mobility Manager                                       | 1      | Patrizia Grossi                  |
|   | Azienda/Ente  | 2      | ISTAT                            |
|   | Denominazione UL (facoltativo)                              | 3      | sedi tutte                       |
|   | Indirizzo   | 4      |                                  |
|   | CAP   | 5      |                                  |
|   | Numero dipendenti UL  | 6      | 1861                             |
| <b>Lavoro Agile (*)</b>   | Descrivere sinteticamente incidenza media SW anno           | 7      | Prevista presenza in ufficio non |
|   | Presenza media in ufficio (%) <b>anno 2024</b>              | 8      | 50%                              |
|   | Presenza media in ufficio (%) prevista per <b>anno 2025</b> | 9      | 40%                              |
| <b>Orari entrata (*)</b>  | Fascia oraria 1   | 10     | 7.00 - 8.00                      |
|   | Percentuale dipendenti fascia 1                             | 11     | 21%                              |
|   | Fascia oraria 2   | 12     | 8.00 - 9.00                      |
|   | Percentuale dipendenti fascia 2                             | 13     | 40%                              |
|   | Fascia oraria 3   | 14     | 9.00 - 10.00                     |
| <b>Orari di uscita (+)</b>  | Percentuale dipendenti fascia 3                             | 15     | 39%                              |
|   | Fascia oraria 1   | 16     | 14.30 - 16.30                    |
|   | Percentuale dipendenti fascia 1                             | 17     | 27%                              |
|   | Fascia oraria 2   | 18     | 16.30 - 17.30                    |
|   | Percentuale dipendenti fascia 2                             | 19     | 29%                              |
| <b>Ripartizione modale (*)</b>  | Fascia oraria 3   | 20     | 17.30 - 19.00                    |
|   | Percentuale dipendenti fascia 3                             | 21     | 44%                              |
|   | Auto privata come conducente                                | 22     | 29,0%                            |
|   | Auto privata come passeggero                                | 23     | 1,0%                             |
|   | Moto  | 24     | 9,0%                             |
|   | Trasporto pubblico anche combinato con altri mezzi          | 25     | 53,0%                            |
|   | Mobilità dolce (piedi, bici, monopattino)                   | 26     | 8,0%                             |
| Sharing   | 27  | 0,0%   |                                  |
| <b>TOTALE</b>   | 28  | 100,0% |                                  |

**SEZIONE DI CALCOLO DELLE EMISSIONI Anno 2024**

|  |  |     |            |
|--|--|-----|------------|
| Riduzione media presenze per tener conto ferie, 104, malattie, etc..<br>(inserire coefficiente <1) | 29   | 0,9 |            |
| Distanza media spostamenti casa-lavoro in auto (inserire Km andata + ritorno)                      | 30   | 46  |            |
| <b>Spostamenti verso la sede</b>   | Numero dipendenti che raggiungono ogni giorno la sede              | 31  | 837        |
|  | Numero di dipendenti che entrano tra le 7.00 e le 8.00             | 32  | 176        |
|  | Numero di dipendenti che entrano tra le 8.00 e le 9.00             | 33  | 335        |
| <b>Spostamenti verso la sede con auto privata</b>  | <b>Num. dipendenti che raggiungono la sede in auto ogni giorno</b> | 34  | 243        |
|  | Numero di auto impiegate ogni giorno per gli spostamenti           | 35  | 243        |
|  | Vetture km/giorno per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro       | 36  | 11172      |
|  | Vetture km/anno per gli spostamenti quotidiani casa-               | 37  | 2.792.896  |
| <b>Fattori di emissione medi autovetture (ISPRA)</b>   | FE CO2 (g/km)  | 38  | 187,04     |
|  | FE NOX (g/km)  | 39  | 0,38       |
|  | FE CO2 (g/Km)  | 40  | 0,03       |
| <b>Emissioni annue immesse per spostamenti in auto</b>   | Emissioni CO2 (Kg/anno)  | 41  | 522.382,28 |
|  | Emissioni NOX (Kg/anno)  | 42  | 1.066,53   |
|  | Emissioni PM10 (kg/anno)   | 43  | 87,45      |

Quadro informativo da fornire al Mobility Manager di Area ai sensi del DI n. 179/21

**Calcolo dei KPI<sup>16</sup> da indagare per il 2024**

- KPI 1: Costo «sociale»:** Tempo di viaggio risparmiato = le 32.680 giornate/annue lavorate da casa in TLV/PT oltre alle 144.768 giornate/annue lavorate da casa in LA per una media di 1 ora e 20 minuti di tragitto casa lavoro determinano un risparmio di **oltre 236mila ore annue di viaggio**.
- KPI 2: Costo «sociale»:** Distanza non percorsa = le 177mila giornate/annue lavorate da casa per 46 km in media percorsi giornalmente determinano un risparmio di **oltre 8 milioni di km annui di viaggio**.

<sup>16</sup> KPI = Key Performance Indicators, valore misurabile che dimostra l'efficacia delle azioni intraprese, utile per valutare il successo nel raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

- **KPI 3: Costo «economico»:** Risparmio in denaro (carburanti, pedaggi, parcheggi) = gli 8 milioni di km annui non percorsi per una media di 14 euro spesi determinano un risparmio di **oltre 112 milioni di euro annui**.
- **KPI 4: Costo «ambientale»:** Emissioni inquinanti evitate per utilizzo mezzi di trasporto sostenibili = le circa 177mila giornate annue senza spostamento casa lavoro determinano un risparmio di **oltre 1.700 tonnellate annue di CO<sub>2</sub>**.

**KPI da fonte amministrativa confronto nel periodo 2019-2024**  
(Direzione Centrale Risorse Umane)

- **KPI 5: Calcolo di giornate di assenza/giornate di lavoro:** % di tempo di viaggio risparmiato (spostamenti CLC) = le giornate di assenza dal lavoro diminuiscono da oltre 96mila nel 2019 a circa 64mila nel 2020 (periodo pandemico) per poi risalire a oltre 73mila giornate nel 2023 e si stima siano superiori a 70mila giornate nel 2024, che per una media di 1 ora e 20 minuti di tragitto casa lavoro determinano un risparmio di **oltre 93mila ore annue di viaggio**.
- **KPI 6: Calcolo delle interazioni in presenza e in LA/TLV:** % di tempo di viaggio risparmiato (spostamenti CLC) = nel 2019 le giornate di lavoro svolte a casa erano soltanto quelle dei telelavoristi pari a 21mila, si sono incrementate a 430mila nel 2020 (periodo pandemico), per poi stabilizzarsi dopo il 2022 a circa 200mila giornate, che per una media di 1 ora e 20 minuti di tragitto casa lavoro determinano un risparmio di **oltre 266mila ore annue di viaggio**.
- **KPI 7: Calcolo del risparmio per il non utilizzo dell'auto privata:** % risparmio in termini di CO<sub>2</sub> = le circa 143mila giornate annue con spostamento casa lavoro in modalità sostenibile determinano un risparmio di **oltre 1.200 tonnellate annue di CO<sub>2</sub>**

*Titolo: Stima del calcolo delle emissioni sulla base di dati amministrativi (Direzione Centrale Risorse Umane Istat)*

| Stima delle emissioni annue di Co2 - Istat - Anni 2019-2024  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Giornate di lavoro   | 2019             | 2020             | 2021             | 2022             | 2023             | 2024             |
| Consistenza del personale (PIAO)   | 2128             | 2038             | 1942             | 1870             | 1872             | 1917             |
| GG lavorabili in 1 anno  | 250              | 250              | 250              | 250              | 250              | 250              |
| <b>GG lavorabili in presenza</b>   | <b>532.000</b>   | <b>509.500</b>   | <b>485.500</b>   | <b>467.500</b>   | <b>468.000</b>   | <b>479.250</b>   |
| Distanza media (km A/R)  | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               |
| <b>Inquinamento in termini di emissioni Co2 (tn/anno) se tutti i dipendenti si spostassero in auto</b> | <b>4.577.235</b> | <b>4.383.649</b> | <b>4.177.157</b> | <b>4.022.288</b> | <b>4.026.590</b> | <b>4.123.383</b> |
| <b>Giornate lavorative annue di ASSENZA per motivo</b>   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Giornate di assenza per ferie  | 63.990           | 50.275           | 56.087           | 58.305           | 56.154           | 51.425           |
| Giornate di assenza per malattia   | 15.603           | 8.861            | 7.231            | 15.735           | 9.709            | 13.878           |
| Giornate di assenza per congedi parentali  | 4.337            | 885              | 769              | 1.309            | 1.500            | 1.155            |
| Giornate di assenza per congedo straordinario  | 1.023            | 446              | 191              | 285              | 340              | 251              |
| Giornate di assenza per riposo compensativo  | 10.747           | 3.210            | 2.860            | 4.676            | 4.829            | 4.124            |
| Giornate di assenza per infortuni  | 983              | 579              | 65               | 152              | 950              | 134              |
| Giornate di assenza per Part Time verticale  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>Giornate senza spostamento per ASSENZE</b>  | <b>96.683</b>    | <b>64.256</b>    | <b>67.203</b>    | <b>80.462</b>    | <b>73.482</b>    | <b>70.968</b>    |
| Distanza media (km per A/R)  | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               |
| <b>Risparmio in termini di emissioni Co2 (tn/anno)</b>   | <b>831.844</b>   | <b>552.847</b>   | <b>578.203</b>   | <b>692.281</b>   | <b>632.226</b>   | <b>610.597</b>   |
|  | <b>18%</b>       | <b>13%</b>       | <b>14%</b>       | <b>17%</b>       | <b>16%</b>       | <b>15%</b>       |
| <b>Giornate annue di LAVORO da remoto</b>  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Giornate svolte a casa in Telelavoro   | 21.067           | 20.176           | 19.226           | 18.513           | 18.533           | 18.978           |
| Giornate svolte a casa in Lavoro Agile   |                  | <b>458.550</b>   | <b>436.950</b>   | <b>163.594</b>   | <b>172.804</b>   | <b>184.032</b>   |
| <b>Giornate senza spostamento per LAVORO da remoto</b>   | <b>21.067</b>    | <b>430.854</b>   | <b>410.558</b>   | <b>182.107</b>   | <b>191.337</b>   | <b>203.010</b>   |
| Distanza media (km per A/R)  | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               |
| <b>Risparmio in termini di emissioni Co2 (tn/anno)</b>   | <b>181.258</b>   | <b>3.706.989</b> | <b>3.532.371</b> | <b>1.566.817</b> | <b>1.646.228</b> | <b>1.746.665</b> |
|  | <b>4%</b>        | <b>84%</b>       | <b>84%</b>       | <b>40%</b>       | <b>41%</b>       | <b>42%</b>       |
| <b>Dipendenti che NON usano auto privata negli spostamenti</b>   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>Giornate lavorative annue con spostamento in mobilità sostenibile</b>                               | <b>289.975</b>   | <b>10.073</b>    | <b>5.417</b>     | <b>143.452</b>   | <b>142.227</b>   | <b>143.690</b>   |
| Distanza media (km per A/R)  | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               |
| <b>Risparmio in termini di emissioni Co2 (tn/anno)</b>   | <b>2.494.893</b> | <b>86.669</b>    | <b>46.608</b>    | <b>1.234.233</b> | <b>1.223.695</b> | <b>1.236.285</b> |
|  | <b>55%</b>       | <b>2%</b>        | <b>1%</b>        | <b>31%</b>       | <b>30%</b>       | <b>30%</b>       |
| <b>Dipendenti che usano auto privata negli spostamenti</b>   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>Giornate lavorative annue con spostamento in auto</b>   | <b>124.275</b>   | <b>4.317</b>     | <b>2.322</b>     | <b>61.479</b>    | <b>60.954</b>    | <b>61.581</b>    |
| Distanza media (km per A/R)  | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               | 46               |
| <b>Inquinamento in termini di Co2 (tn/anno)</b>  | <b>1.069.240</b> | <b>37.144</b>    | <b>19.975</b>    | <b>528.957</b>   | <b>524.441</b>   | <b>529.836</b>   |
|  | <b>23%</b>       | <b>1%</b>        | <b>0%</b>        | <b>13%</b>       | <b>13%</b>       | <b>13%</b>       |

Fonte: Dati amministrativi (Direzione Centrale Risorse Umane Istat)

## Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

### Procedura n. 1

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

|  |  | UM          | TPL 2024           |  |
|--|--|-------------|--------------------|--|
| Ut   |  | num.        | 644                |  |
| δ  |  | num.        | 1,2                |  |
| L  |  | km/giorno   | 46,00              |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$  |  | km/giorno   | 35.548,80          |  |
| Op   |  | giorni/anno | 250                |  |
| FeCO2  |  | g/km        | 187,04             |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$       |  | kg/anno     | 1.662.261,89       | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| FeNOX  |  | g/km        | 0,38               |  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$         |  | kg/anno     | 3.377,14           | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| FePM10   |  | g/km        | 0,03               |  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$ |  | kg/anno     | 266,62             | ← Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
|  |  | UM          | Micromobilità 2024 |  |
| Ut   |  | num.        | 74                 |  |
| δ  |  | num.        | 1,2                |  |
| L  |  | km/giorno   | 6,00               |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$  |  | km/giorno   | 529,20             |  |
| Op   |  | giorni/anno | 250                |  |
| FeCO2  |  | g/km        | 187,04             |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$       |  | kg/anno     | 24.745,39          | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| FeNOX  |  | g/km        | 0,38               |  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$         |  | kg/anno     | 50,27              | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| FePM10   |  | g/km        | 0,03               |  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$ |  | kg/anno     | 3,97               | ← Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
|  |  | UM          | SW 2024            |  |
| Ut   |  | num.        | 681                |  |
| δ  |  | num.        | 1,2                |  |
| L  |  | km/giorno   | 46,00              |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$  |  | km/giorno   | 37.591,20          |  |
| Op   |  | giorni/anno | 250                |  |
| FeCO2  |  | g/km        | 187,04             |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$       |  | kg/anno     | 1.757.764,51       | ← Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| FeNOX  |  | g/km        | 0,38               |  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * \text{Op}) / 1000$         |  | kg/anno     | 3.571,16           | ← Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| FePM10   |  | g/km        | 0,03               |  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeInq} * \text{Op}) / 1000$     |  | kg/anno     | 281,93             | ← Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |

**Procedura n. 2**

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

|  | UM        | pooling/sharing 2024 |
|--|-----------|----------------------|
| Ut                                     | num.      | 91                   |
| δ                                      | num.      | 1,2                  |
| L                                      | km/giorno | 61,00                |
| $\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$ | km/giorno | 4.625,83             |

|                            |                 |          |
|----------------------------|-----------------|----------|
| Nol                        | num. Nol/giorno | 91       |
| Km_nol                     | km              | 50,00    |
| $Km_{sm} = Nol * Km_{nol}$ | km/giorno       | 4.550,00 |

|                    |             |          |
|--------------------|-------------|----------|
| $\Delta km_{auto}$ | km/giorno   | 4.625,83 |
| Gs                 | giorni/anno | 250      |
| Km_sm              | km/giorno   | 4.550,00 |

|   |         |          |
|---|---------|----------|
| FeCO2   | g/km    | 187,04   |
| $\Delta EmiCO2 = \frac{\Delta km_{auto} * FeCO2 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeCO2 * Gs}{1000}$ | kg/anno | 3.545,97 |

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

|   |         |      |
|---|---------|------|
| FeNOX   | g/km    | 0,38 |
| $\Delta EmiNOX = \frac{\Delta km_{auto} * FeNOX * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeNOX * Gs}{1000}$ | kg/anno | 7,20 |

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

|  |         |      |
|--|---------|------|
| FePM10   | g/km    | 0,03 |
| $\Delta EmiPM10 = \frac{\Delta km_{auto} * FePM10 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FePM10 * Gs}{1000}$ | kg/anno | 0,57 |

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

**APPROFONDIMENTI**

| QUESTIONARIO MOBILITÀ 2024   | GLOSSARIO  | SITOGRAFIA   |
|--|--|--|
|  <p>Scan me</p> |  <p>Scan me</p> |  <p>Scan me</p> |