
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Sud

Sede della Basilicata

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Sud: Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Molise e Sicilia

Via Pretoria, 342, 85100 Potenza

Sede della Basilicata

Domenico Ditaranto | ditarant@istat.it

RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



Giuseppe Musolino | LIGURIA

Rosa Anna Sedda | PIEMONTE

Valentina Spinella | LOMBARDIA

Anna Maria Cecchini | VENETO

Roberto Costa | FRIULI VENEZIA GIULIA

Giuseppe De Santis | EMILIA ROMAGNA

Barbara Cagnacci | TOSCANA

Barbara Vallesi | MARCHE

Cristina Cesaroni | UMBRIA

Patrizia Grossi | LAZIO

Valentina Fusco | ABRUZZO

Cira Acampora | CAMPANIA

Domenico Ditaranto | BASILICATA

Roberto Antonello Palumbo | PUGLIA

Fabrizio Nocera | MOLISE

Simona Lazzaro | CALABRIA

Paolo Misso | SARDEGNA

Francesco Paolo Rizzo | SICILIA

Pagina ufficiale



INDICE

INTRODUZIONE

Contesto di riferimento

Modello di funzionamento

ANALISI

La sede territoriale

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

PROGETTAZIONE

Progettazione delle misure

INTERVENTI - MISURE

Incentivi

Campagna di sensibilizzazione

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

APPROFONDIMENTI

Questionario mobilità 2025

Glossario

Sitografia

INTRODUZIONE

L'[Istituto Nazionale di Statistica](#) (Istat) è un Ente Pubblico di Ricerca riconosciuto ai sensi del D.Lgs. n. 218/2016, dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante e dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile. In Italia, l'Istat è il principale produttore della statistica ufficiale, intesa come bene pubblico al servizio della collettività e strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, ovvero l'impegno verso buone pratiche di sostenibilità, benessere organizzativo e qualificazione sociale ed etica. L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile si concretizza nell'anno 2020 con individuazione e nomina della *Mobility Manager*¹, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dal Comitato Permanente dei Referenti Territoriali per la Mobilità² (dal 2021), il cui ruolo è strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, nonché strumento per promuovere la cultura e le iniziative in materia di mobilità sostenibile. In coerenza con gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la missione del Comitato Permanente dei Referenti Territoriali è quella di individuare misure di riduzione al congestionamento del traffico urbano, alle emissioni di CO₂ nell'ecosistema e all'incidentalità stradale, ovvero favorire iniziative che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le lavoratrici e i lavoratori dell'Istat.



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

Contesto di riferimento

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

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

Nel dicembre 2000, accanto ai *Mobility Manager* aziendali, 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.

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

² Deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 e modificato con Deliberazione del 888 DGEN del 26 settembre 2025.

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.

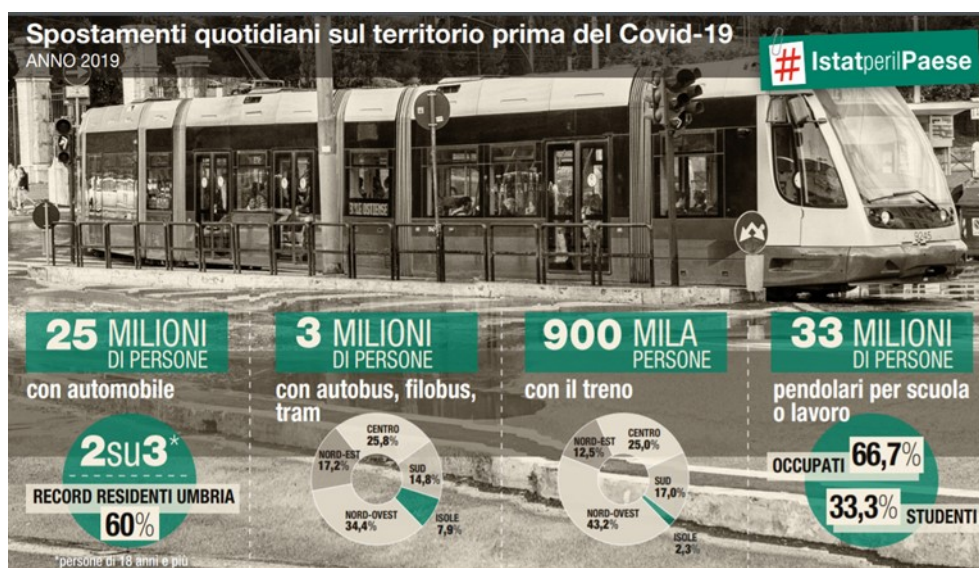
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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

Per l'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), gli spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro sono un fenomeno di massa che coinvolge oltre la metà della popolazione italiana. L'indagine più recente basata sul Censimento permanente, con riferimento all'anno 2019, mostra un quadro chiaro e aggiornato delle abitudini di pendolarismo in Italia.



Secondo i dati Istat pubblicati a maggio 2021, nel 2019 ben **33 milioni di persone** si spostavano ogni giorno per studio o lavoro. L'**automobile** è il mezzo più usato in assoluto (25 milioni di persone), circa 4 milioni si muove con mezzi di trasporto pubblico, circa 4 milioni con moto/scooter, bicicletta e a piedi (più frequentemente gli **studenti**)

I dati evidenziano una netta distinzione tra le motivazioni di spostamento:

- Il **66,7%** dei pendolari (più di 20,5 milioni di individui) si muove per **motivi di lavoro**.
- Il **33,3%** (quasi 9,7 milioni di persone) si sposta per **motivi di studio**.

Gli orari di punta si concentrano tra le **7:00 e le 8:30** del mattino, quando oltre l'80% dei pendolari parte per la propria destinazione.

L'Istat non si limita a raccogliere dati, ma promuove anche iniziative per una mobilità più sostenibile. A partire dal 2021, l'Istituto redige i **Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)** per i propri dipendenti e per tutte le sedi. Questi piani mirano a incentivare l'uso di mezzi di trasporto, meno inquinanti, alternativi al mezzo privato, monitorando il risparmio di emissioni di gas climalteranti e inquinanti.

Il PSCL definisce i **BENEFICI conseguibili** con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia **PER I DIPENDENTI** coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia **PER L'ORGANIZZAZIONE** che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché **PER LA COLLETTIVITÀ**, in termini ambientali, sociali ed economici

Modello di funzionamento

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

Data l'importanza che la materia ricopre in ambito strategico e operativo, l'Istat si è dotata di un nuovo modello di funzionamento per la gestione delle attività relative alla mobilità sostenibile. Il modello integra la struttura organizzativa dell'Ente al fine di garantire, in maniera ottimale, la gestione delle attività necessarie a favorire una mobilità sostenibile in modo stabile e strutturato; il tutto in conformità a quanto previsto dal quadro normativo. La figura centrale del modello è il *Corporate Mobility Manager*, specializzato nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, 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 Rete (certificati attraverso il corso sul Mobility Manager presso la Scuola Nazionale dell'Amministrazione – SNA – Presidenza del Consiglio dei Ministri) sono esperti tematici con propensione al lavoro in gruppo e disponibilità alla condivisione di idee ed esperienze, con competenze nelle seguenti aree: statistica, raccolta dati, metodologie, giuridico-amministrativo, comunicazione, diffusione, formazione.

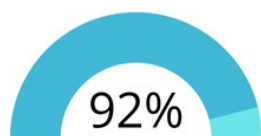
Il nuovo modello ha determinato un'evoluzione dei metodi di raccolta dati (indagine dedicata), dell'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto, del monitoraggio gli esiti e della redazione dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per ciascuna sede territoriale Istat, a partire dall'ascolto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

Per ciascuna sede di competenza vengono redatti 18 PSCL dai referenti territoriali per la mobilità, 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 *Microsoft Teams*, frutto del lavoro congiunto tra *Mobility Manager* aziendale, Rete dei Referenti Territoriali della Mobilità e la Direzione Centrale per le tecnologie informatiche. Il questionario d'indagine è stato somministrato ai **1.808** dipendenti in forza presso tutte le Sedi Istat, nel periodo che va dal 29 settembre al 21 ottobre 2025. Le informazioni e i dati raccolti relativi alle esigenze di mobilità del personale, alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, sono utili all'individuazione di misure e interventi per incentivare una mobilità più sostenibile in Istat e monitorare la stima dei benefici ambientali, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

La sede territoriale della Basilicata



Nella sede territoriale della Basilicata, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025 è rimasto invariato rispetto all'edizione precedente, attestandosi al **92%**.

Dall'analisi dei dati raccolti emerge che la distribuzione di genere vede una netta prevalenza **femminile** pari al **58%**, rispetto a quella **maschile**, pari al **42%**.



La quota del personale che appartengono alle fasce d'età 31-40, 41-50, 51-55 e oltre 60 anni risultano pari al 17%. Mentre la quota dei dipendenti di età compresa **tra 56-60 è del 33%**. Tra il personale della sede non vi sono under 30.



Analisi dell'offerta

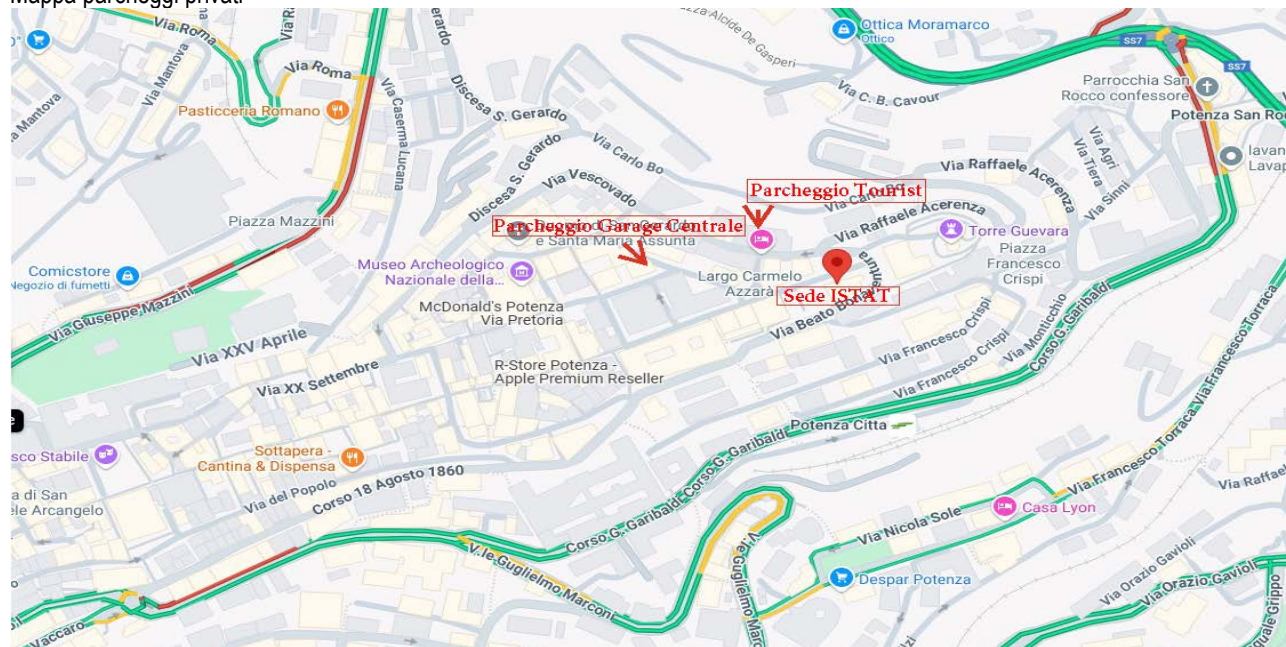
L'analisi comprende una valutazione dell'offerta di trasporto nelle vicinanze della sede, con l'obiettivo di ricostruire un quadro delle infrastrutture disponibili (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di mobilità utilizzabili dal personale. Tale quadro consente di individuare possibili alternative all'uso del mezzo privato, tenendo conto anche delle distanze degli spostamenti casa-lavoro.

La sede Istat di Potenza è situata nel pieno centro storico, un'area in gran parte soggetta a ZTL. Nonostante ciò, il mezzo più utilizzato per raggiungere l'ufficio resta l'auto privata, poiché la zona non è agevolmente servita dal trasporto pubblico.

I due parcheggi privati più vicini alla sede presentano una disponibilità limitata di posti, in quanto quasi totalmente riservati ai residenti del centro storico:

- **Parcheggio Tourist Hotel**, Via Vescovado 2 (a 50 m)
- **Garage Centrale**, Via Addone 2 (a 100 m)

Mappa parcheggi privati



Oltre ai parcheggi privati, nelle immediate vicinanze dell'ufficio sono presenti parcheggi pubblici a pagamento (strisce blu). Per questi sono previsti abbonamenti mensili riservati ai residenti e biglietti giornalieri o orari per tutti gli utenti. Il Comune di Potenza, inoltre, rilascia certificati di esenzione — sempre ai soli residenti — che consentono la sosta gratuita nelle strisce blu ai veicoli elettrici, ibridi con emissioni fino a 60 g/km o a emissioni zero (ZEV).

La collocazione della sede nel centro storico non permette al trasporto pubblico locale di garantire un numero adeguato di corse. Le poche linee con fermate in prossimità dell'ufficio hanno orari non compatibili con quelli di ingresso e uscita del personale. Le fermate più rilevanti per frequenza e numero di linee servite sono situate a **700 metri** (Piazza Vittorio Emanuele II) e a **400 metri** (Corso Garibaldi).

[illegible]

<https://m.moovitapp.com/potenza> - App



Le piste ciclabili esistenti, tuttavia, si trovano principalmente nella zona della valle, distante dal centro storico (posto a 819 m s.l.m.) e dai quartieri più popolosi che si estendono verso il fondovalle.



<https://www.vaimoo.app/it> - scaricare App



Analisi degli spostamenti casa-lavoro

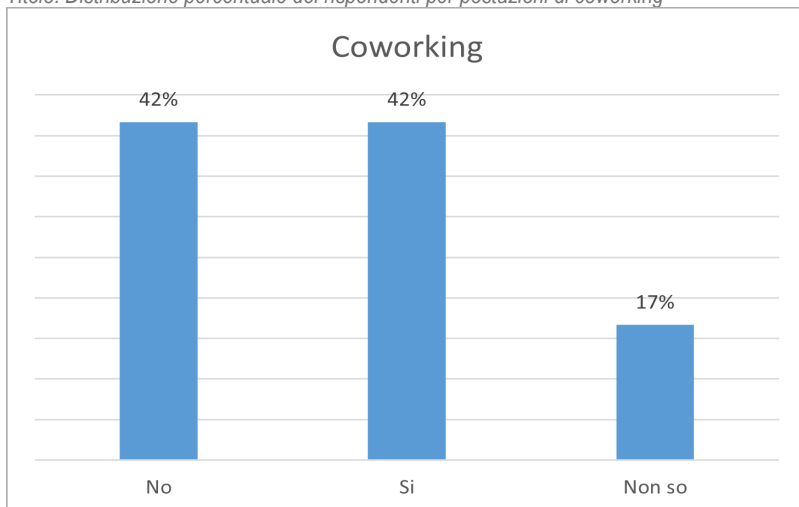
I rispondenti dichiarano di svolgere **il 51% delle giornate lavorative in presenza e il 49% in lavoro agile**, evidenziando una ripartizione complessivamente equilibrata tra le modalità.

Distribuzione percentuale dei rispondenti per tipologia di giornate lavorative presenza/agile



Il 42% dei rispondenti dichiara di essere disponibile, nei giorni di lavoro in presenza, a svolgere la propria attività in spazi di **coworking presso altre sedi della PA più vicine al proprio domicilio**, rinunciando alla propria postazione abituale.

Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per postazioni di coworking



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

Lun - Ven: 7.45-19.00

Sab -Dom: CHIUSO

Il personale inquadrato nei livelli professionali I-III è responsabile dell'autonoma determinazione del proprio tempo di lavoro e in relazione con l'attività svolta.

Il personale inquadrato nei livelli professionali IV-IX è disciplinato come segue, in ottemperanza dell'Ordine di Servizio n.74 del 3 maggio 2022:

07:45 – 11:00 Flessibilità in entrata

11:00 – 12:30 Fascia obbligatoria di presenza

12:30 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti

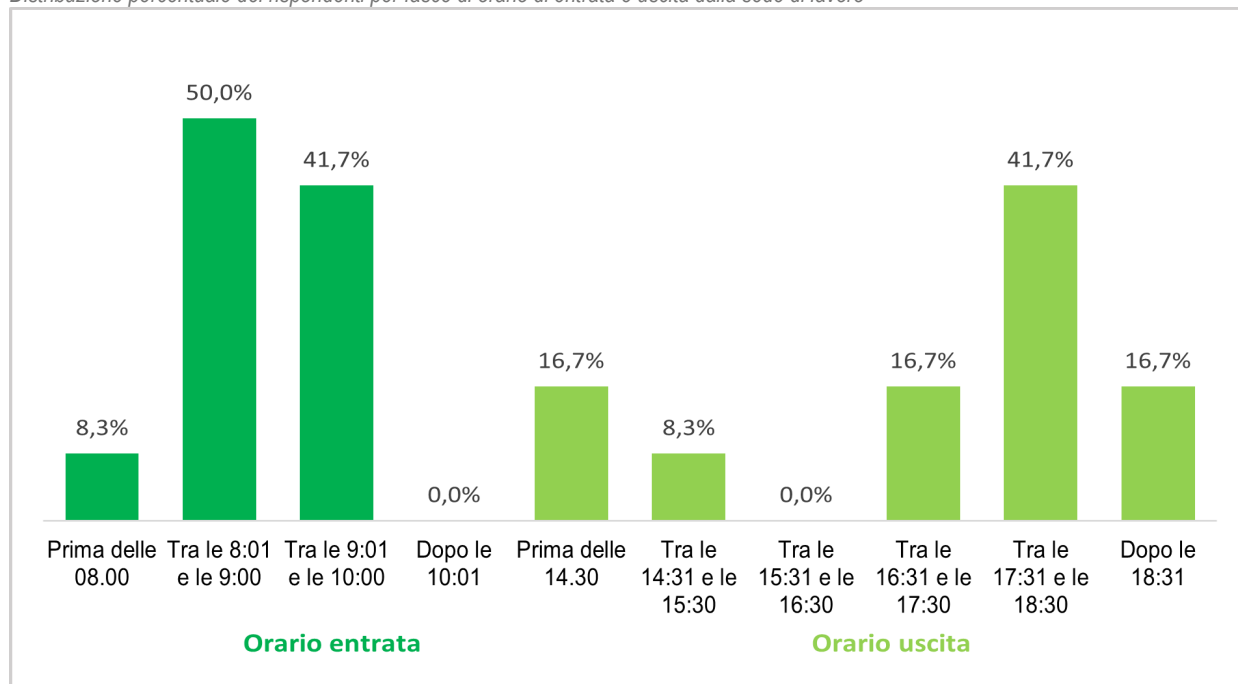
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 – 19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine evidenzia che:

in **ENTRATA**, il **50,0%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 8:01 e le 9:00

in **USCITA**, il **41,7%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 17:31 e le 18:30

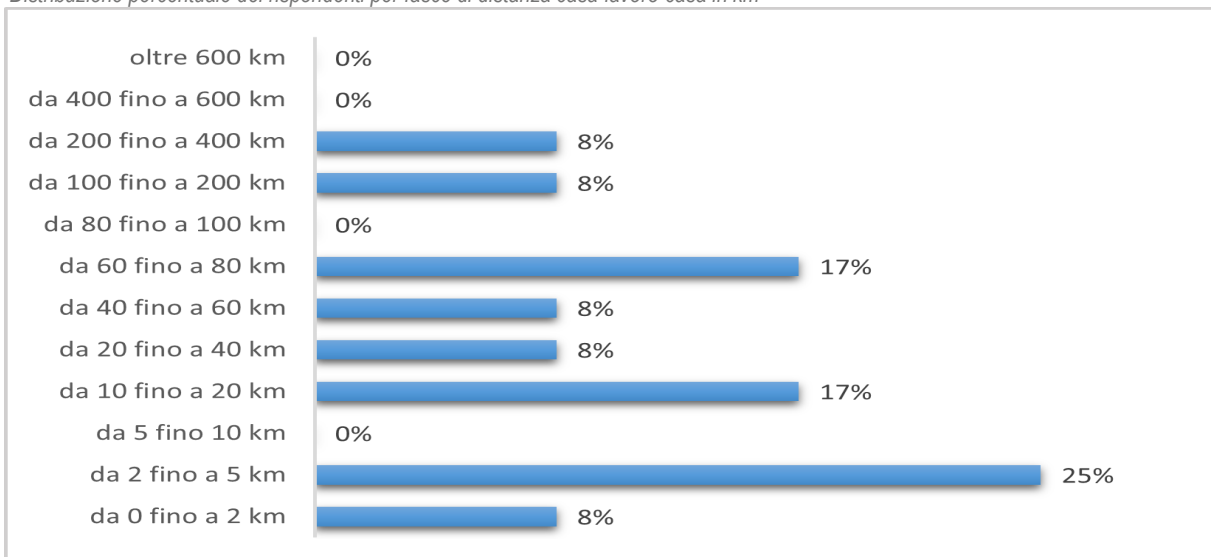
Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



La **distanza media** percorsa dai rispondenti per il tragitto **casa-lavoro-casa** è di **59 chilometri**.

Il **17%** percorre **oltre 60 chilometri giornalieri**, mentre il **16%** percorre **tra i 200 e i 400 km quotidiani**

Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in km

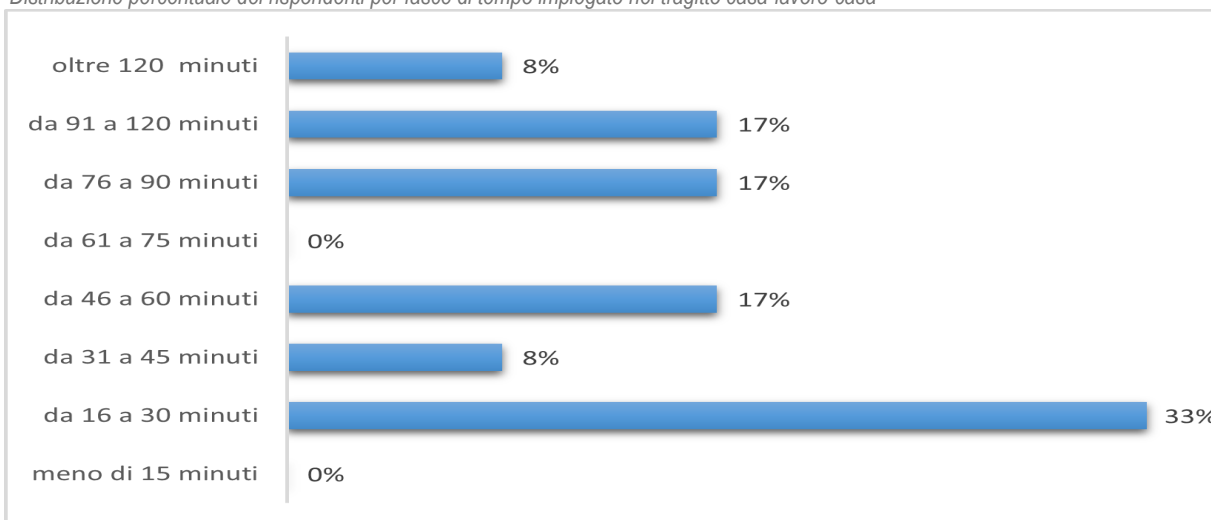


Il **tempo medio** impiegato nel **tragitto casa-lavoro-casa** è di **1 ora e 2 minuti**.

Il **17%** dei rispondenti **supera i 90 minuti di percorrenza giornaliera**, mentre **l'8% supera le 2 ore**.

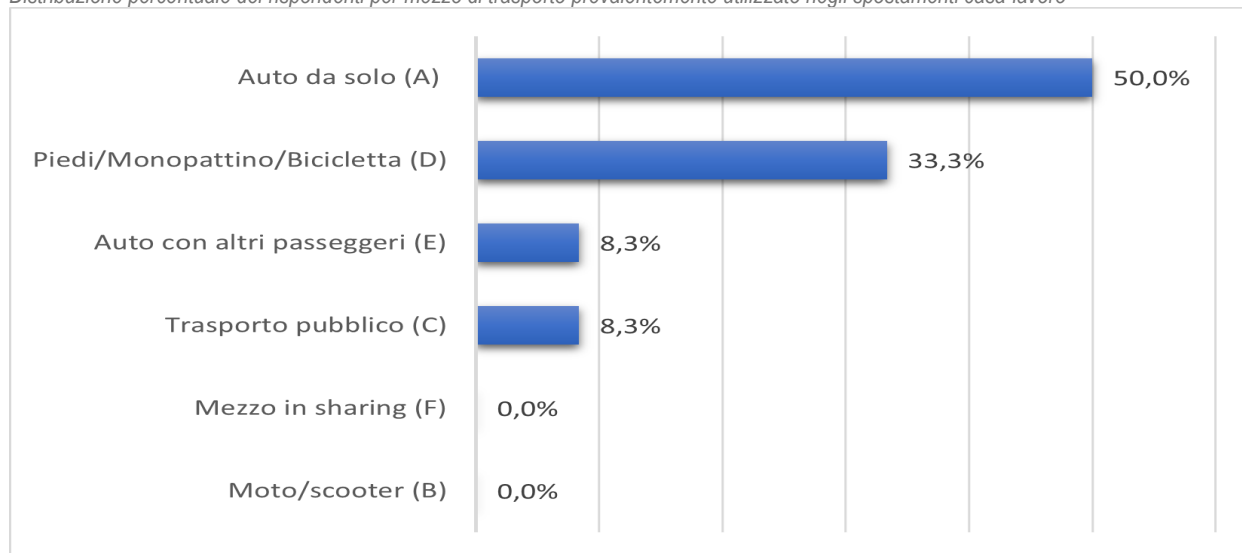
Per il **33%** degli intervistati, invece, il tempo di percorrenza rientra nella **fascia 16 – 30 minuti**

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



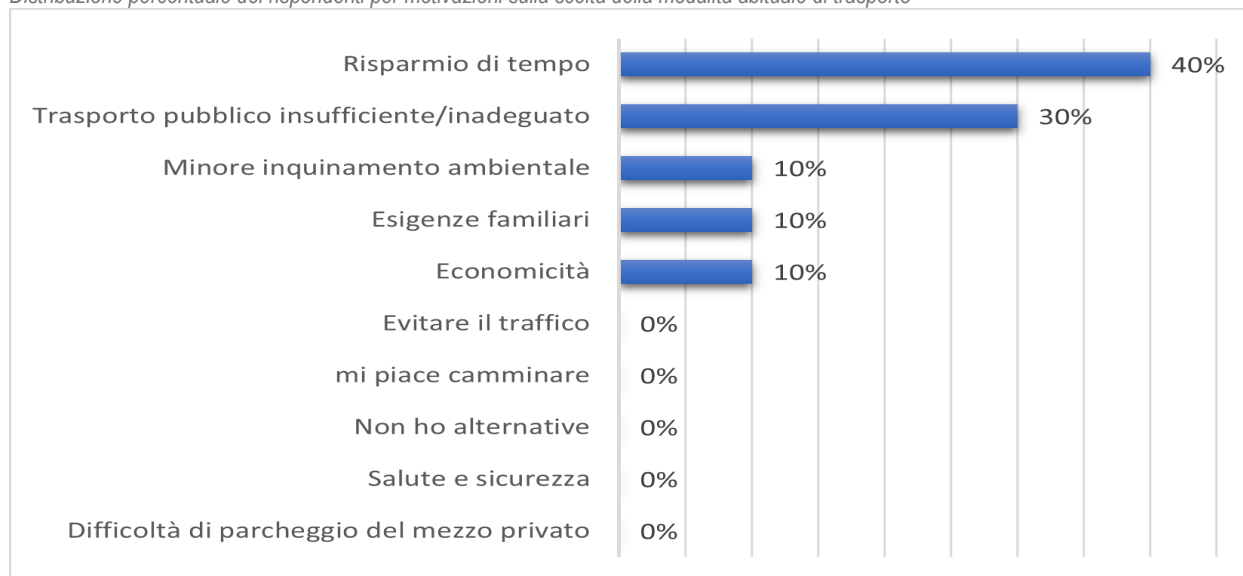
Il **50%** dei rispondenti dichiara di utilizzare l'**auto privata** come mezzo abituale per gli spostamenti casa-lavoro-casa. Il **33,3%** ricorre a soluzioni di **micromobilità o a mezzi elettrici**, mentre solo **l'8,3%** utilizza il **trasporto pubblico**

Distribuzione percentuale dei rispondenti per mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato negli spostamenti casa-lavoro



Le motivazioni che incidono maggiormente nella scelta del mezzo di trasporto abituale sono il **risparmio di tempo 40%** e l'**inadeguatezza e insufficienza** del trasporto pubblico per **30%**. Altre motivazioni che influenzano la scelta sono il **minore impatto ambientale**, le **esigenze familiari e l'economicità**, ciascuna indicata **dal 10%** dei rispondenti.

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



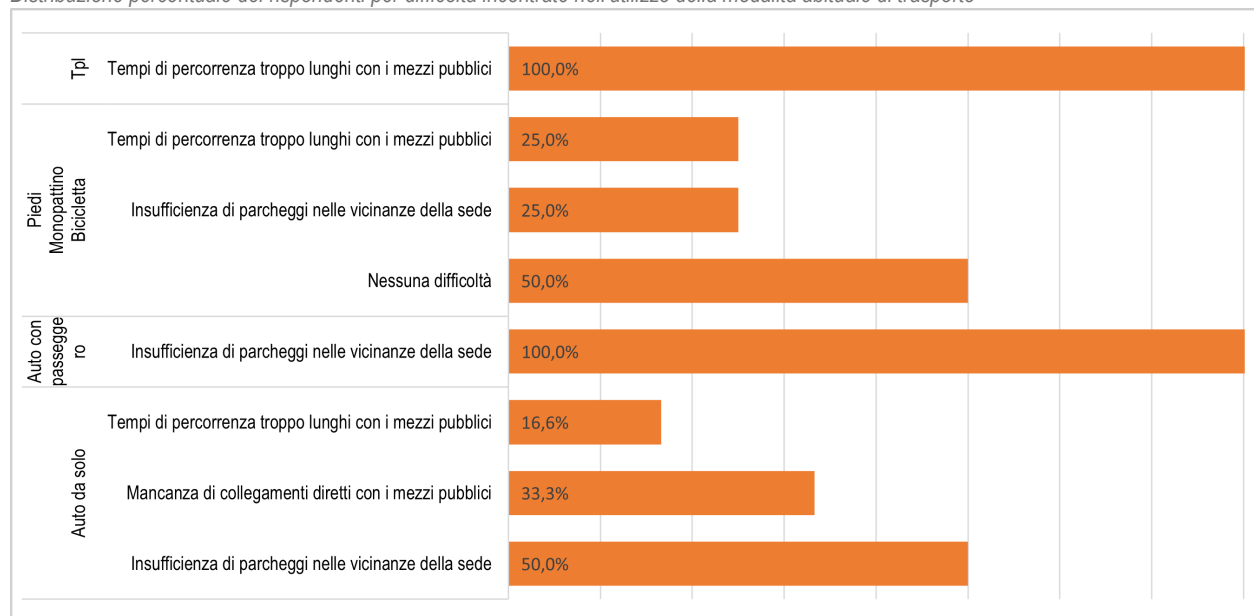
Per chi **utilizza il trasporto pubblico**, la difficoltà principale è rappresentata dai tempi di percorrenza eccessivamente lunghi, indicati **dal 100% degli utenti**. Questo rende il mezzo pubblico poco competitivo rispetto ad altre modalità di spostamento, soprattutto nelle fasce orarie lavorative.

Per chi si muove in **auto privata**, le criticità principali riguardano soprattutto la **mancanza di parcheggi (50%)** e **l'assenza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici (33,3%)**, che renderebbero più semplice l'interscambio modale. Nonostante ciò, l'auto rimane la modalità più utilizzata, principalmente perché consente un notevole risparmio di tempo rispetto alle alternative disponibili.

Anche per chi viaggia in auto con **altri passeggeri (car pooling)**, la difficoltà ricorrente è sempre la scarsità di **parcheggi nelle vicinanze della sede di lavoro**, che limita l'efficacia di questa soluzione condivisa.

Per quanto riguarda la **mobilità dolce** (bicicletta, monopattino, spostamento a piedi), **il 50%** degli utenti **non incontra particolari difficoltà** nel raggiungere il luogo di lavoro. Tuttavia, tra chi non utilizza i mezzi pubblici, il **25%** segnala **tempi di percorrenza troppo lunghi**, mentre un ulteriore **25%** ricorrerebbe all'auto se non fosse per la già citata **mancanza di parcheggi**. Nel complesso, i dati indicano come il fattore tempo e la disponibilità di parcheggi siano gli elementi più determinanti nelle scelte di mobilità dei lavoratori, influenzando tanto l'uso dell'auto quanto il ricorso al trasporto pubblico o alla mobilità dolce.

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



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.



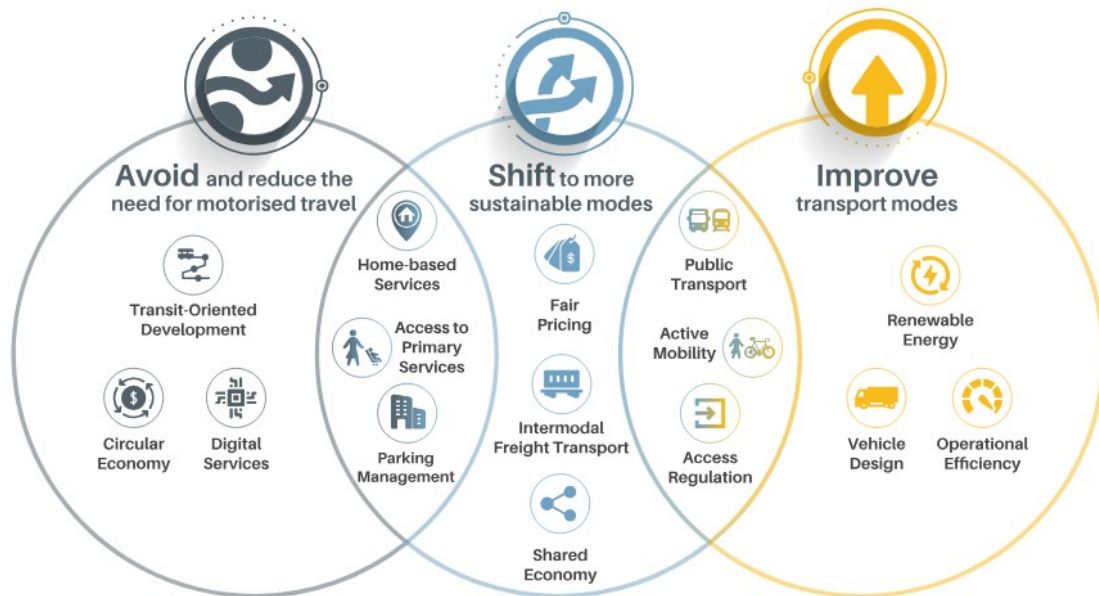
Shift

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**

Attualmente in prossimità della sede non sono installate rastrelliere comunali per il parcheggio di biciclette.

Non sono presenti spogliatoi con docce

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

Al momento non sono attive convenzioni per servizi in sharing. È allo studio l'eventualità di stipulare convenzioni con il servizio Bike Sharing VALMOO, da un anno attivo a Potenza, al fine di incentivare i dipendenti all'uso di questa modalità di trasporto.

2. *Per l'utilizzo del trasporto pubblico*

a. **Convenzione con TRENITALIA (dal 1 marzo 2024)**

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"³ 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**

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale.

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

a. **Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione statale**

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

4. *Mobilità Regione Basilicata*

a. La Regione Basilicata sostiene la mobilità sostenibile con interventi finanziati da PNRR e FESR: rinnovo della flotta TPL con autobus a basse emissioni, monitoraggio real-time per ottimizzare le corse, bigliettazione elettronica unica per bus e treni, e bonus sugli abbonamenti (fino al 50% e gratuità per fragili). Le misure puntano a ridurre l'uso dell'auto privata e favorire spostamenti più green. Inoltre, per le auto elettriche e ibride è prevista l'esenzione dal pagamento del bollo del 100% per i primi 5 anni e dal sesto anno il pagamento del 25% dell'importo standard.

³ <https://intranet.Istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della *Mobility Manager* per l'Istat, nasce la pagina⁴ 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 intranet⁵.

La progettazione e calendarizzazione di iniziative dedicate alle tematiche ambientali e sulla sostenibilità si realizza con la pubblicazione sulla Intranet istituzionale di news a scopo informativo e di sensibilizzazione delle coscienze.

Nell'ambito delle iniziative volte a promuovere l'attenzione e l'utilizzo del trasporto pubblico tra il personale, l'Istat ha siglato una convenzione con ATAC che consente ai dipendenti delle sedi di Roma di usufruire di un voucher da 20 euro sul costo dell'abbonamento annuale.

Da febbraio 2025 intensa è stata la campagna di sensibilizzazione all'argomento, come si può vedere dal prospetto sottostante.

✓	URL		Data
	Mobilità sostenibile edizione 2025	...	29/09/2025
	Settimana Europea della mobilità	...	11/09/2025
	Agevolazioni per coloro che hanno Metrebus	...	24/06/2025
	Mobilità sostenibile: disponibili i Piani Spostamenti Casa Lavoro 2024. In un video la sintesi dei risultati dei PSCL	...	07/05/2025
	Precisazioni sulla convenzione ATAC-ISTAT	...	24/02/2025
	Attivata convenzione ATAC-ISTAT	...	11/02/2025

Dalla prima comunicazione ad oggi sono stati distribuiti oltre **215** voucher ATAC, pari a circa il 70% dei dipendenti che dichiarano essere a conoscenza della convenzione, a conferma dell'interesse crescente verso forme di mobilità sostenibile.

⁴ <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

⁵ 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

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

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

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

- emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂)
- gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NOX)
- materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

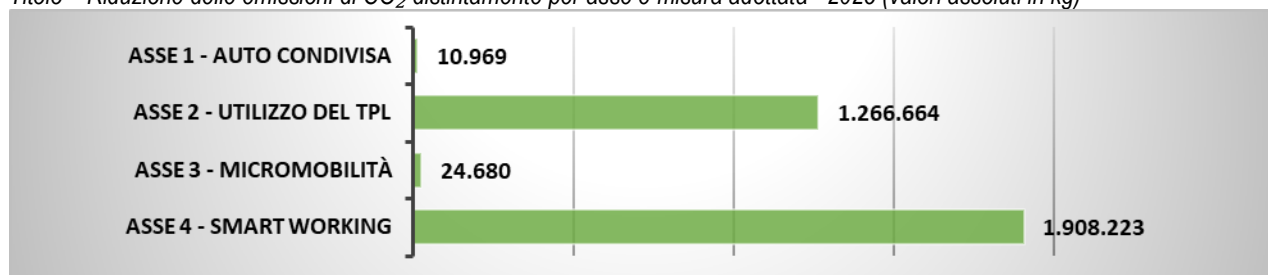
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

Emerge che l'Istat, nell'anno **2025** ha contribuito a **ridurre emissioni di CO₂** per un totale di **3.210,5** (-237,5 kg rispetto al 2024=3.448) tonnellate, distintamente per asse e per misura adottata.

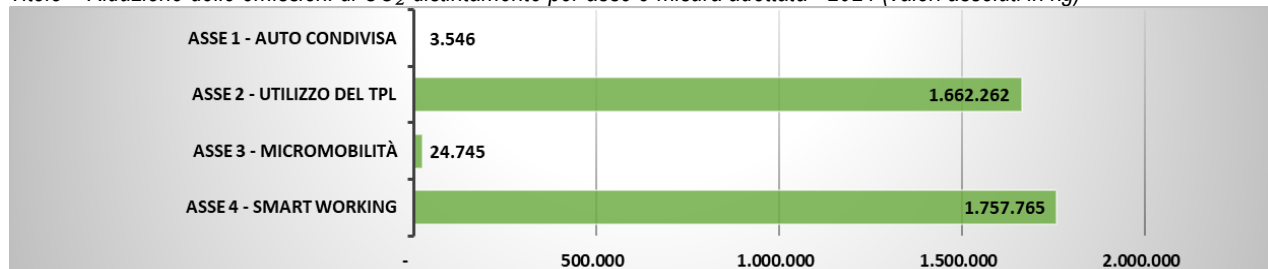
La misura dei benefici ottenuti equivale a:

- oltre **1.908** (**+151** kg rispetto al 2024=1.757) tonnellate di CO₂ a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.266** (**-396** kg rispetto al 2024=1.662) tonnellate di CO₂ a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila** (**stesso valore** rispetto al 2024) chilogrammi di CO₂ per **micromobilità**
- oltre **10mila** (**+7** kg rispetto al 2024=3mila) chilogrammi di CO₂ per **car pooling**.

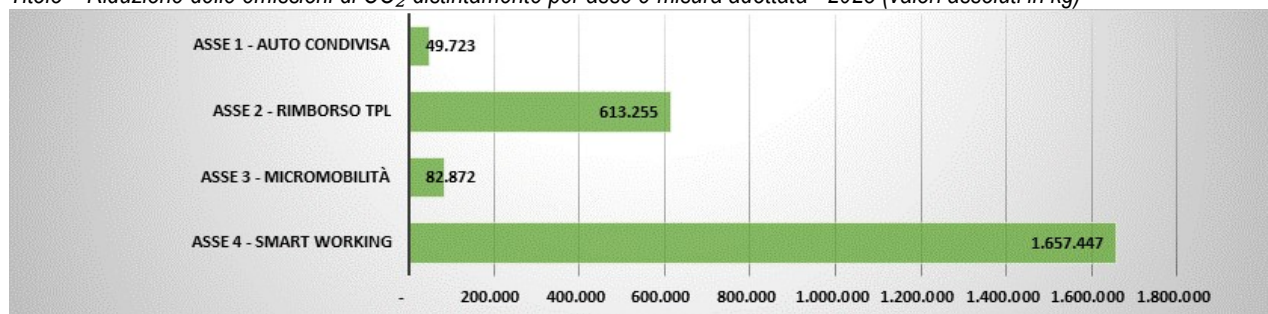
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)



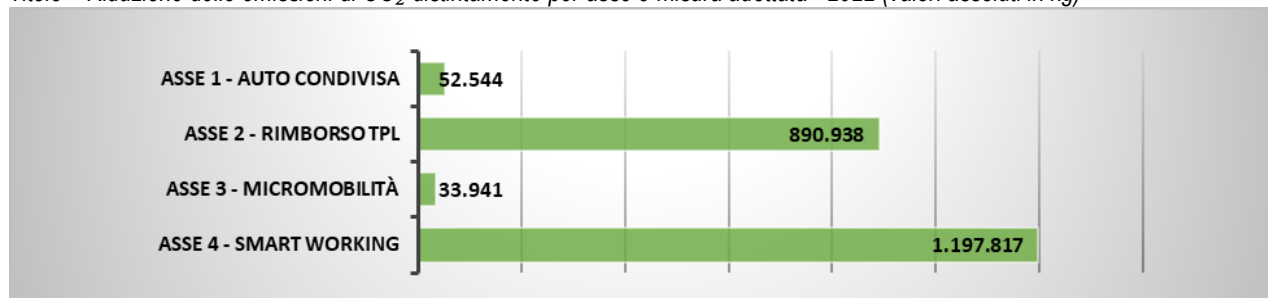
Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2023 (valori assoluti in kg)



Titolo – Riduzione delle emissioni di CO₂ distintamente per asse e misura adottata - 2022 (valori assoluti in kg)



Fonte: Elaborazione su dati da indagine interna sulla Mobilità 2022-2025

Calcolo degli indicatori chiave di performance (KPI⁶)

- **KPI 1: Costo «sociale»**

Tempo di viaggio risparmiato: le 186.000 giornate/annue lavorate da remoto in Lavoro Agile per una media di 1 ora e 14 minuti di tragitto casa-lavoro-casa hanno determinato un risparmio di **oltre 217mila ore annue di viaggio.**

- **KPI 2: Costo «sociale»**

Distanza percorsa con mezzi sostenibili: sono **oltre 3,6 milioni i km annui** percorsi con il trasporto pubblico o con la micromobilità nelle giornate lavorate in presenza.

Distanza non percorsa: sono circa **8 milioni i km annui non percorsi negli spostamenti casa-lavoro-casa**, calcolati moltiplicando le 186.000 giornate/annue lavorate da remoto in Lavoro Agile per i 42,5 km in media percorsi giornalmente.

- **KPI 3: Costo «economico»**

Risparmio in denaro: gli 8 milioni di km annui non percorsi per una media di 14 euro spesi in carburanti, pedaggi e parcheggi, hanno determinato un risparmio di **oltre 112 milioni di euro annui.**

- **KPI 4: Costo «ambientale»:**

Emissioni inquinanti evitate per utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili: le giornate lavorate in presenza raggiungendo la sede con mezzi di trasporto sostenibili (trasporto pubblico, micromobilità e carpooling) hanno determinato un risparmio di oltre **1.300 tonnellate annue di CO₂**

Emissioni inquinanti evitate per distanze non percorse: le circa 186.000 giornate annue senza spostamento casa-lavoro-casa hanno determinato un risparmio di oltre **1.900 tonnellate annue di CO₂.**

⁶ KPI = *Key Performance Indicators*, valore misurabile che dimostra l'efficacia delle azioni intraprese, utile per valutare il successo nel raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Metodologia e fogli di calcolo per la valutazione dei benefici ambientali

Procedura n. 1

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

		UM	TPL 2025		
Ut	num.		497	1808	
δ	num.		1,2	51,9%	
L	km/giorno		51,58	53%	
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno		30.782,52		
Op	giorni/anno		220		
$FeCO_2$	g/km		187,04		
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		1.266.663,95		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$FeNOX$	g/km		0,38		
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		2.573,42		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$FePM_{10}$	g/km		0,03		
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FePM_{10} * Op) / 1000$	kg/anno		203,16		Stima della riduzione dell'inquinante PM10
		UM	Micromobilità 2025		
Ut	num.		72	1808	
δ	num.		1,2	7,5%	
L	km/giorno		6,12	53%	
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno		527,80		
Δk_{mauto}	km/giorno		527,80		
Op	giorni/anno		250		
$FeCO_2$	g/km		187,04		
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		24.679,86		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$FeNOX$	g/km		0,38		
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		50,14		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$FePM_{10}$	g/km		0,03		
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FePM_{10} * Op) / 1000$	kg/anno		3,96		Stima della riduzione dell'inquinante PM10
		UM	SW 2025		
Ut	num.		850	1808	
δ	num.		1,2	47%	
L	km/giorno		40,02		
$\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$	km/giorno		40.808,87		
Δk_{mauto}	km/giorno		40.808,87		
Op	giorni/anno		250		
	KM/anno		10202218,56		
$FeCO_2$	g/km		187,04		
$\Delta E_{\text{miCO}_2} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO_2 * Op) / 1000$	kg/anno		1.908.222,96		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
$FeNOX$	g/km		0,38		
$\Delta E_{\text{miNOX}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FeNOX * Op) / 1000$	kg/anno		3.876,84		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
$FePM_{10}$	g/km		0,03		
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * FePM_{10} * Op) / 1000$	kg/anno		306,07		Stima della riduzione dell'inquinante PM10

Procedura n. 2

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

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

Nol	num. Nol/giorno	34
Km_nol	km	50,00
Km sm = Nol * Km nol	km/giorno	1.724.83

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

FeCO2	g/km	187,04
$\Delta EmiCO2 = \frac{\Delta km_{auto} * FeCO2 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_{sm} * FeCO2 * Gs}{1000}$	kg/anno	10.968,83

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

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

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

FePM10		g/km	0,03
$\Delta EmiPM10 = \frac{\Delta km_auto * FePM10 * Gs}{1000} - \frac{\Delta km_sm * FePM10 * Gs}{1000}$		kg/anno	1,76

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025



Scan me

GLOSSARIO



Scan me

SITOGRAFIA



Scan me