
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord-Est
Sede dell'Emilia-Romagna

2025

Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Nord Est: Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Marche

Sede dell'Emilia-Romagna

Giuseppe de Santis | gdesanti@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 GENERALE

Analisi della domanda

Analisi dell'offerta

Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa

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

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 Rete dei Referenti Territoriali per la Mobilità² (dal 2021), il cui ruolo è strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, nonché strumento per promuovere la cultura e le iniziative in materia di mobilità sostenibile. In coerenza con gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la missione della Rete dei Referenti Territoriali è quella di individuare misure di riduzione al congestionamento del traffico urbano, alle emissioni di CO₂ nell'ecosistema e all'incidentalità 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, in particolare 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.

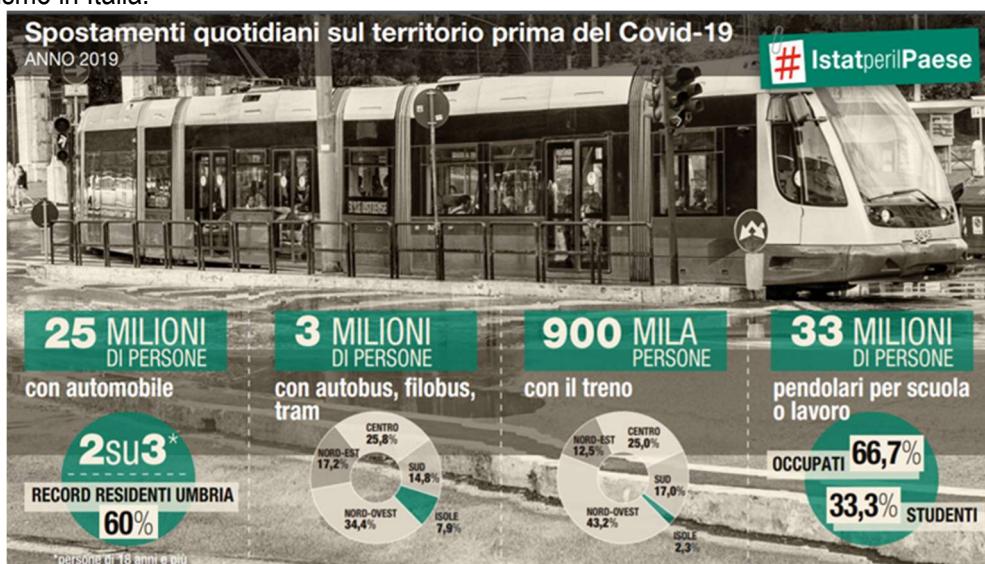
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione 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 (<https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-sostenibile/>). Questi piani mirano a incentivare l'uso di mezzi di trasporto, meno inquinanti, alternativi al mezzo privato, monitorando il risparmio di emissioni di gas climalteranti e inquinanti.

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

Modello di funzionamento

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

Data l'importanza che la materia ricopre in ambito strategico e operativo, l'Istat si è dotata di un nuovo modello di funzionamento per la gestione delle attività relative alla mobilità sostenibile. Il modello integra la struttura organizzativa dell'Ente al fine di garantire, in maniera ottimale, la gestione delle attività necessarie a favorire una mobilità sostenibile in modo stabile e strutturato; il tutto in conformità a quanto previsto dal quadro normativo. La figura centrale del modello è il *Corporate Mobility Manager*, specializzato nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, 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 una Rete di Referenti Territoriali della Mobilità, di supporto sia organizzativo/strategico sia tecnico/operativo.

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

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

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

ANALISI GENERALE

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

La sede territoriale dell'Emilia-Romagna

 77%	<p>Nella sede territoriale dell'Emilia-Romagna, il tasso di compilazione dell'indagine sulla Mobilità 2025, è passato dall'86% (edizione 2024) all' 77%.</p>
<p>Dall'analisi dei dati raccolti, si osserva che la distribuzione di genere vede una parità sostanziale tra la componente femminile, pari al 70% e la quota maschile, pari al 30%.</p>	
	<p>La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il 50% dei dipendenti in quella compresa tra 51 e 55 anni il 40% nella classe di età tra 56 e 60 anni e nella fascia d'età 31-40 anni è rappresentata dal 10%. Non ci sono rispondenti tra gli over 60, tra i 41 e 50 anni e gli under 30.</p>
<p>Circa metà dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di Bologna; mentre l' altra metà risiede al di fuori dei confini del capoluogo emiliano-romagnolo, in altri comuni della città metropolitana di Bologna o in località più distanti.</p>	

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 dell'Emilia-Romagna gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. Collocata in pieno centro storico a due passi da Piazza San Petronio, dista circa 1 km dalla Stazione Centrale di Bologna ed è ben collegata dalla rete di autobus metropolitani.

BOLOGNA



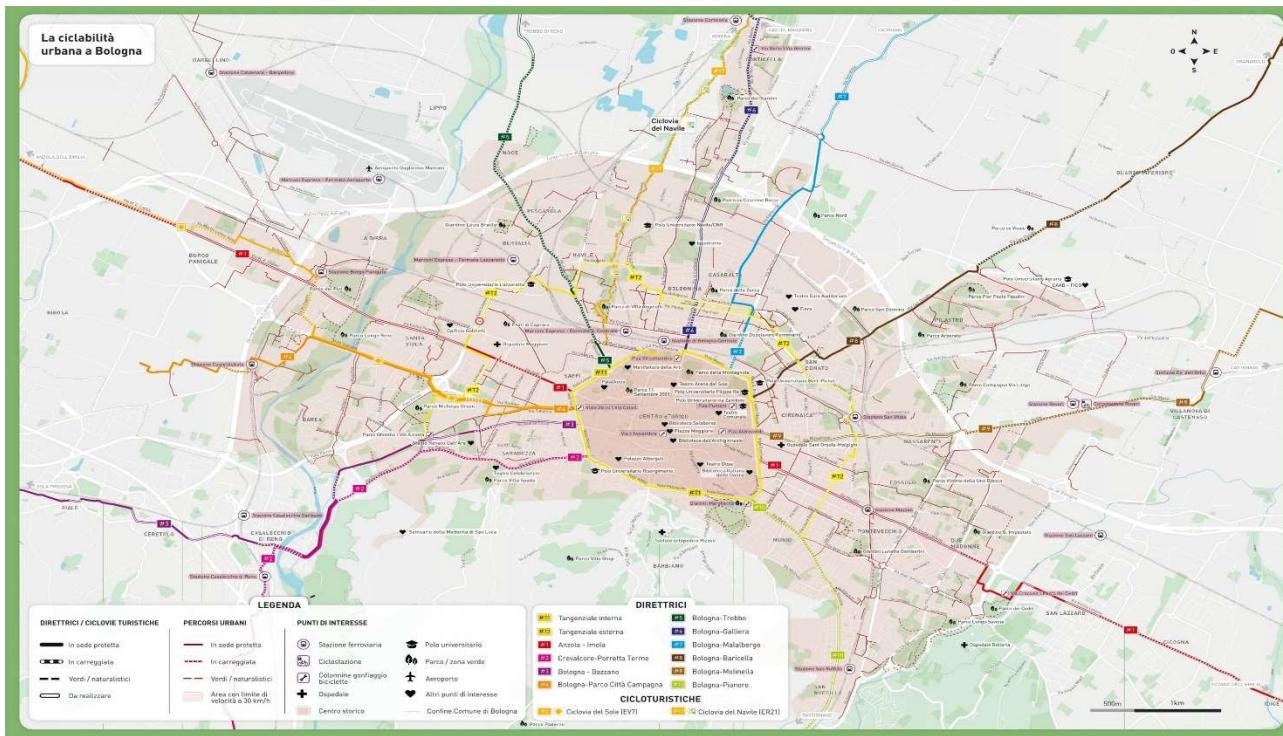
La mappa mostra le **linee di trasporto pubblico** della città metropolitana di Bologna (234 percorsi di Bus con 6603 fermate sul territorio, comprese quelle della Romagna). Il punto **rosso** al centro della figura mostra l'ubicazione della sede Istat dell'Emilia-Romagna.

L'amministrazione comunale sta procedendo alla realizzazione di una capillare rete di **tram elettrici**: molti i cantieri nel centro storico e, a causa dei lavori, sono numerose le deviazioni del traffico anche degli autobus. Con numerose comunicazioni ed eventi, il Comune sta aggiornando la cittadinanza sullo stato di avanzamento dei cantieri.

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.

La rete ciclabile urbana connette Bologna (Bicipolitana) con il territorio metropolitano attraverso 12 direttive principali (dieci radiali e due tangenziali) e si estende per circa 240 km.³

MAPPA PISTE CICLABILI BOLOGNA



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.

Alcuni dei servizi attivi a Bologna sono:



<https://enjoy.eni.com/>

Enjoy è il car sharing di Eni Fuel S.p.A., l'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. È un sistema free floating, si può prelevare e riconsegnare il veicolo all'interno dell'area di copertura della tua città comodamente tramite App.



<https://corrente.app/>

E' lo sharing 100% elettrico del gruppo Tper. Tramite l'app ci si può spostare sulla mappa e scegliere il mezzo più vicino: cliccando sull'icona dello scooter o dell'auto, apparirà il tasto Prenota>Conferma.



<https://www.ridemovi.com/it/>

In città è attivo il servizio di bike-sharing RideMovi, che rende disponibili un minimo di 500 biciclette a pedalata muscolare dotate di cambio a 3 marce e un minimo di 1800 biciclette a pedalata assistita (e-bike). Si prenota tramite App.

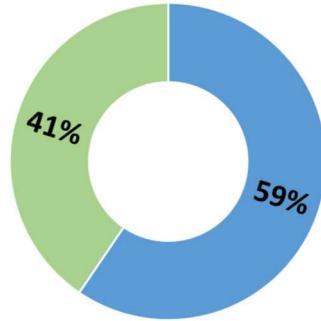
³ <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/rete-ciclabile>

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

La presenza media in ufficio è del **59%**

Si stima che siano **circa 1.700** le giornate annue lavorate in presenza che prevedono lo **spostamento casa-lavoro-casa**.

Circa 1.100 le giornate annue lavorate da remoto (lavoro agile).



30% Il **30%** dei rispondenti dichiara di essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni d **coworking presso altre sedi Istat e/o altre sedi della PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata.

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

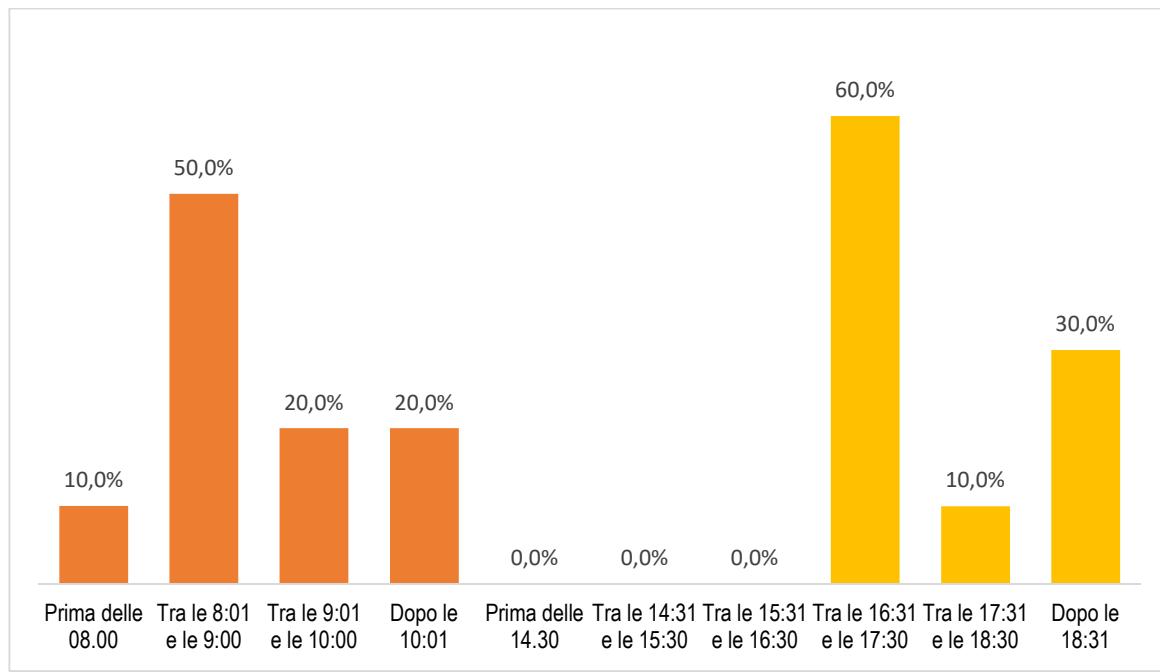
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 – 19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

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

in **USCITA**, il **60%** delle timbrature si concentra nella fascia oraria **tra le 16:31 e le 17:30**

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

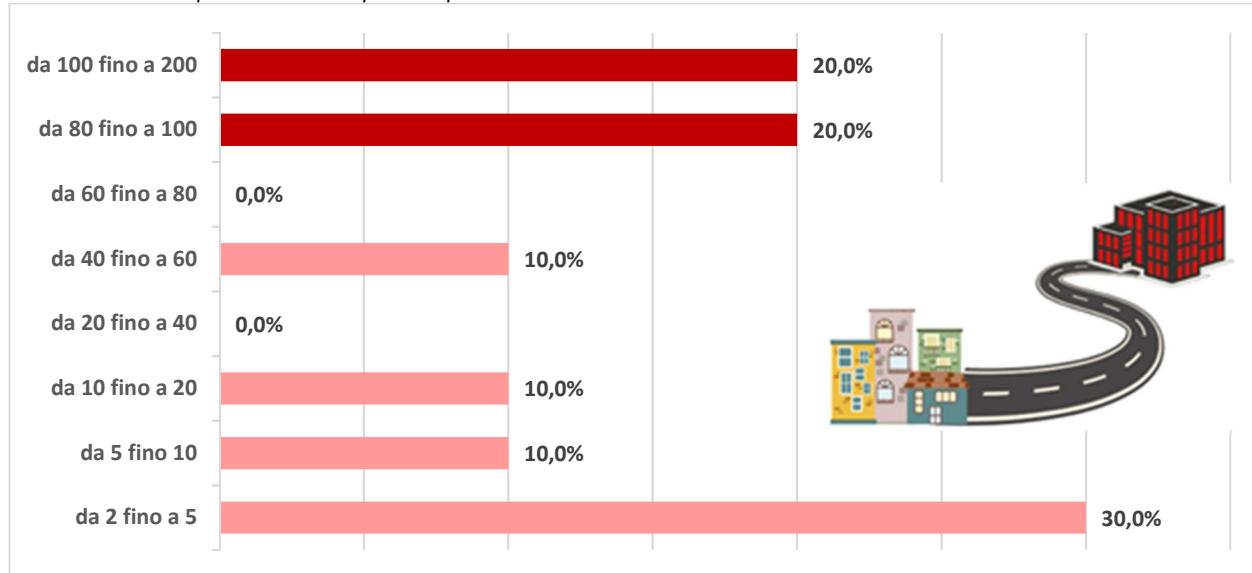


Fonte:

Indagine interna sulla Mobilità 2025

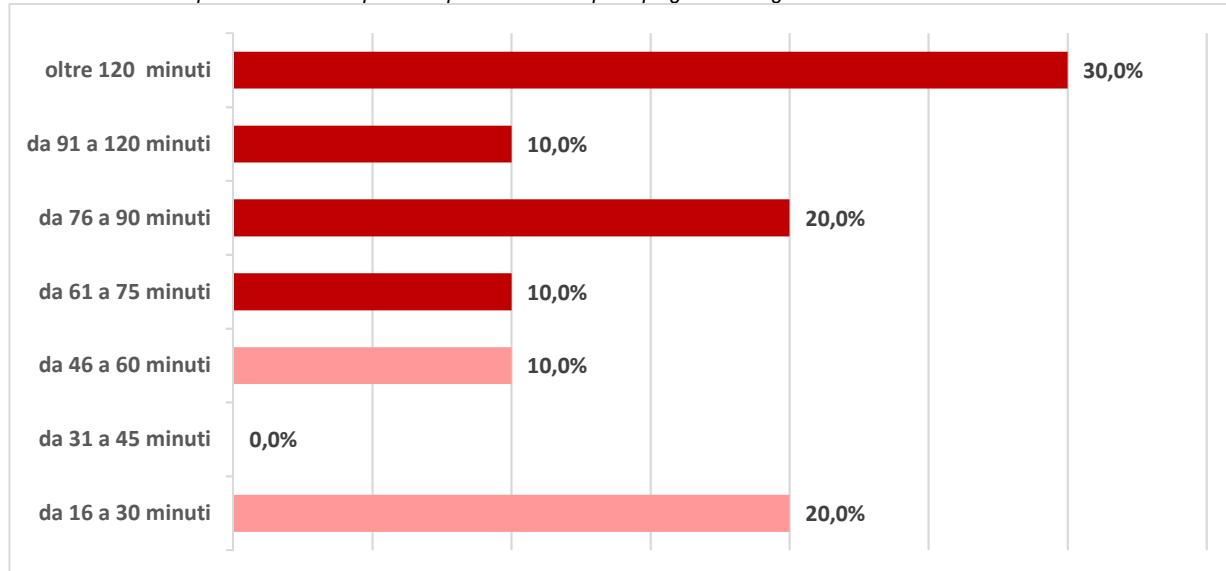
La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto **casa-lavoro-casa** è pari a **56,3 chilometri**. Il **20%** dei rispondenti percorre **dagli 80 ai 100 km** e **dai 100 ai 200 km al giorno**.

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



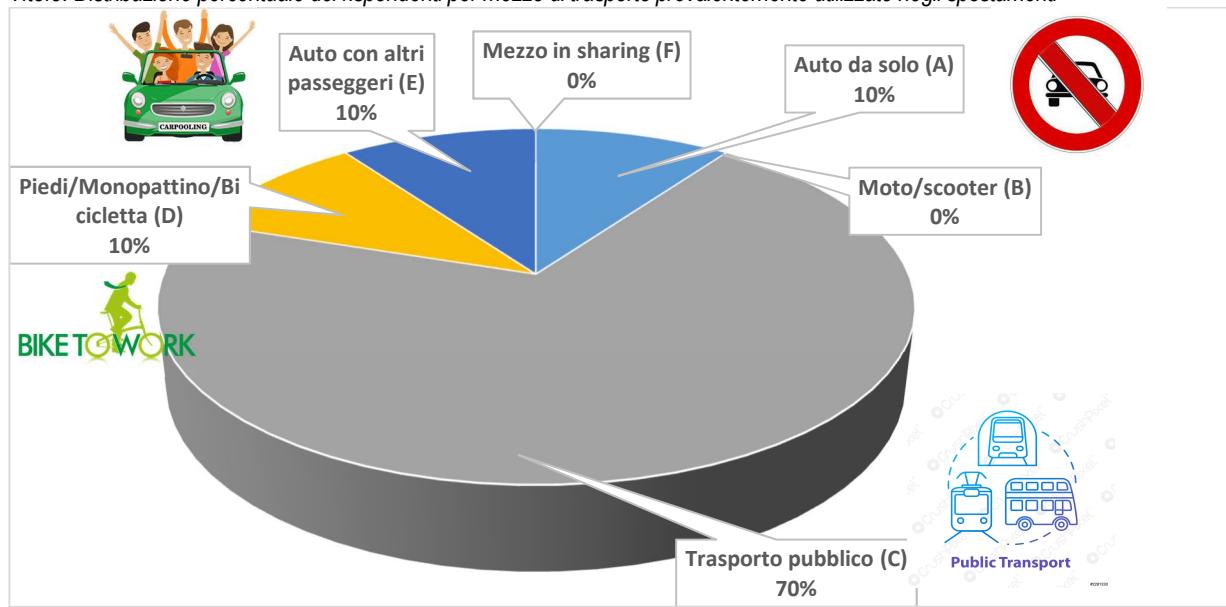
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

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

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

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **70%** dei rispondenti dichiara di ricorrere al **mezzo di trasporto pubblico** come mezzo di trasporto prevalente negli spostamenti casa-lavoro-casa. Il **10%** dei rispondenti va a **piedi**, in **monopattino** o in **bici**, il **10%** dei rispondenti va in **auto con altri passeggeri** e il **10%** di loro ricorre all'**uso dell'auto**.

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

Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

Il **40%** dei rispondenti dichiara di utilizzare mezzi di trasporto differenti a seconda delle condizioni meteo/stagioni.

Le **motivazioni** che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono sia l'**economicità** sia il **risparmio di tempo**, rispettivamente al **44%** e al **22%**. Un equo **11%** sia per **esigenze familiari**, sia per la **difficoltà a trovare parcheggio** dell'auto privata nei pressi della sede, sia per la **salute e sicurezza**.

Le **difficoltà** che i rispondenti incontrano più frequentemente quando si recano nella sede di lavoro sono **tempi di percorrenza troppo lunghi con i mezzi pubblici** per l'**83%** e l'insufficienza di parcheggi nelle vicinanze della sede per il **17%**.

In relazione alla propensione al cambiamento

I rispondenti che **utilizzano l'auto** per recarsi al lavoro sarebbero disposti a **cambiare** modalità di spostamento a favore del **trasporto pubblico** se gli orari fossero più comodi (**100%**) e sarebbero disposti a **cambiare** modalità di spostamento a favore del **car pooling** se esistesse un parcheggio gratuito per il car pooling vicino alla sede di lavoro (**100%**).

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.



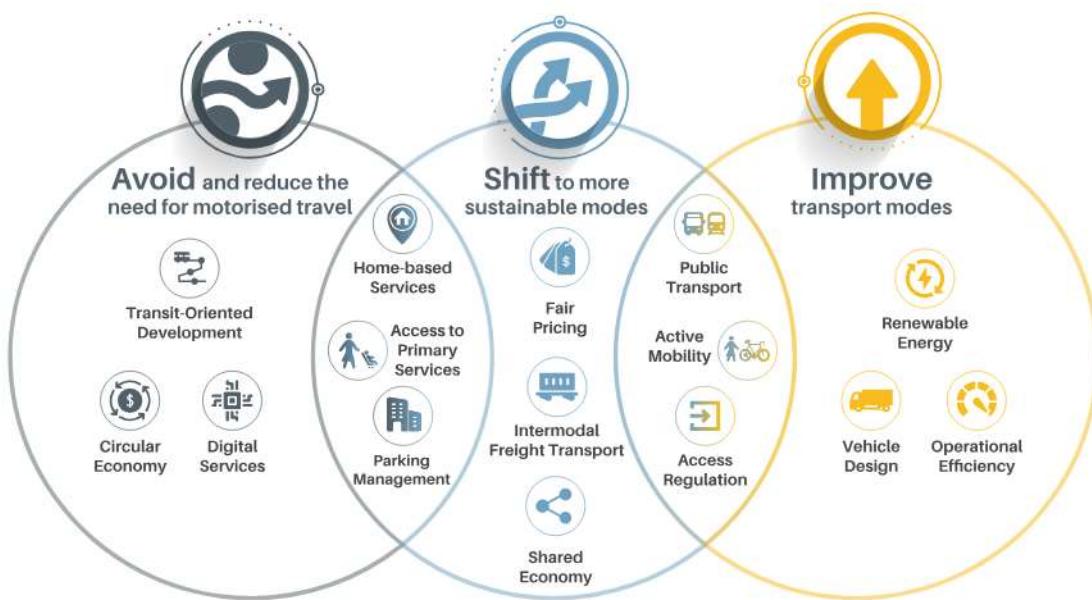
Shift

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.

SPOGLIAZOI CON PRESENZA DI DOCCE	NO
---	----

2. *Per l'utilizzo del trasporto pubblico*

a. Convenzione con TRENITALIA (dal 1 marzo 2024)

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"⁴ 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 la carta MINUOVO della Regione Emilia-Romagna, in possesso a tutti coloro che acquistano un abbonamento mensile o annuale TRENITALIA-TPER, si ha diritto a viaggiare gratis sugli autobus nella città di partenza e di destinazione dell'abbonamento.

-L'amministrazione comunale di Bologna offre la possibilità di sconti sugli abbonamenti annuali del trasporto pubblico locale a fronte di una convenzione che attesti una agevolazione di pari entità (es. il 15%) concessa dall'Ente di appartenenza. Finora non è stato possibile attivare tali convenzioni, sia per l'indisponibilità di fondi da parte dell'Istat che per l'esiguo numero di dipendenti che potrebbero essere interessati.

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 <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 pagina⁵ 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 intranet⁶. 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 coscenze.

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.

⁵ <https://www.istat.it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilita-aziendale/>

⁶ 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 ostacolino 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).

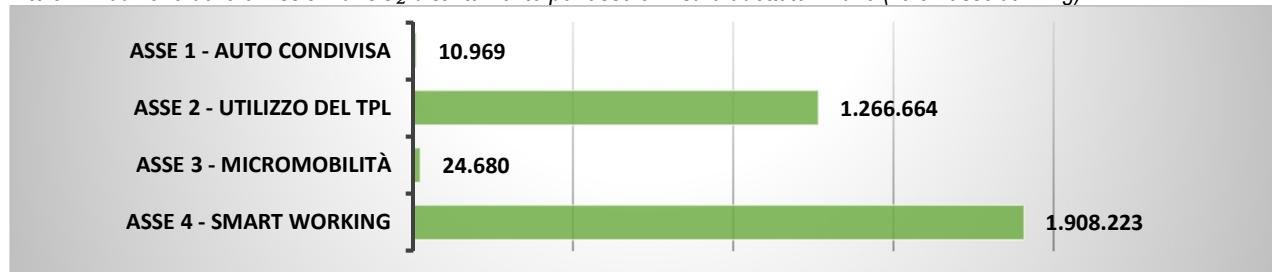
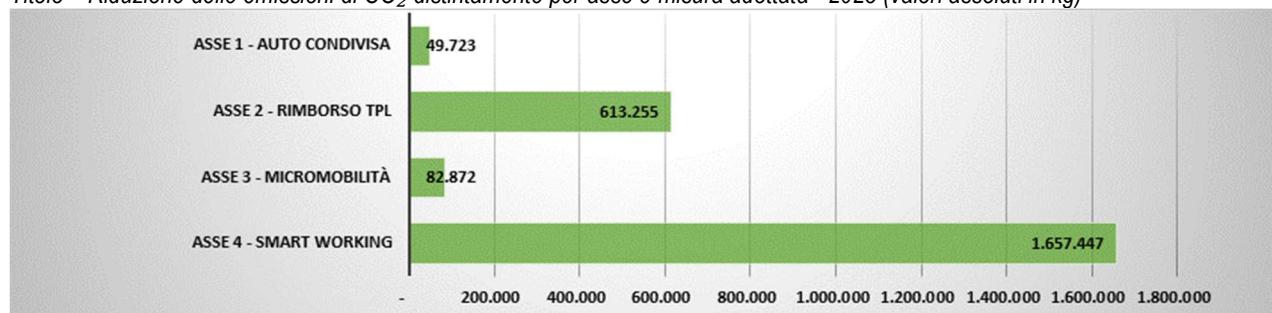
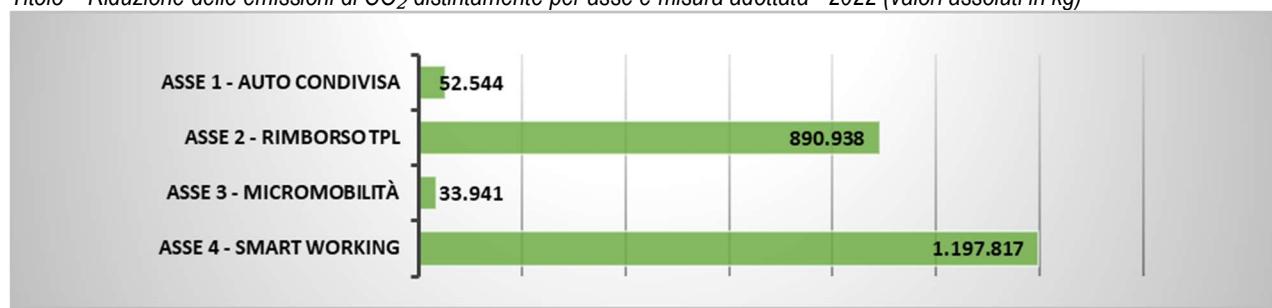
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

- **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 (KPI⁷)

- **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 217 mila 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.**

⁷ 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%
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	30.782,52		
<i>Op</i>	giorni/anno	220		
<i>FeCO2</i> $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	g/km kg/anno	187,04 1.266.663,95		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
<i>FeNOX</i> $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,38 2.573,42		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
<i>FePM10</i> $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,03 203,16		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%
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	527,80		
<i>Δkmauto</i> <i>Op</i>	km/giorno giorni/anno	527,80 250		
<i>FeCO2</i> $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	g/km kg/anno	187,04 24.679,86		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
<i>FeNOX</i> $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,38 50,14		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
<i>FePM10</i> $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,03 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		
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$	km/giorno	40.808,87		
<i>Δkmauto</i> <i>Op</i>	km/giorno giorni/anno	40.808,87 250		
<i>FeCO2</i> $\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$	KM/anno g/km kg/anno	10202218,56 187,04 1.908.222,96		Stima della riduzione dell'inquinante CO2
<i>FeNOX</i> $\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,38 3.876,84		Stima della riduzione dell'inquinante NOX
<i>FePM10</i> $\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$	g/km kg/anno	0,03 306,07		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

Δkmauto	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



GLOSSARIO



SITOGRAFIA

