
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale Area Nord-Ovest
Sede della Lombardia

2025

Referente territoriale per la Mobilità

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

Via Ercole Oldofredi, 23, 20124 Milano

Sede della Lombardia

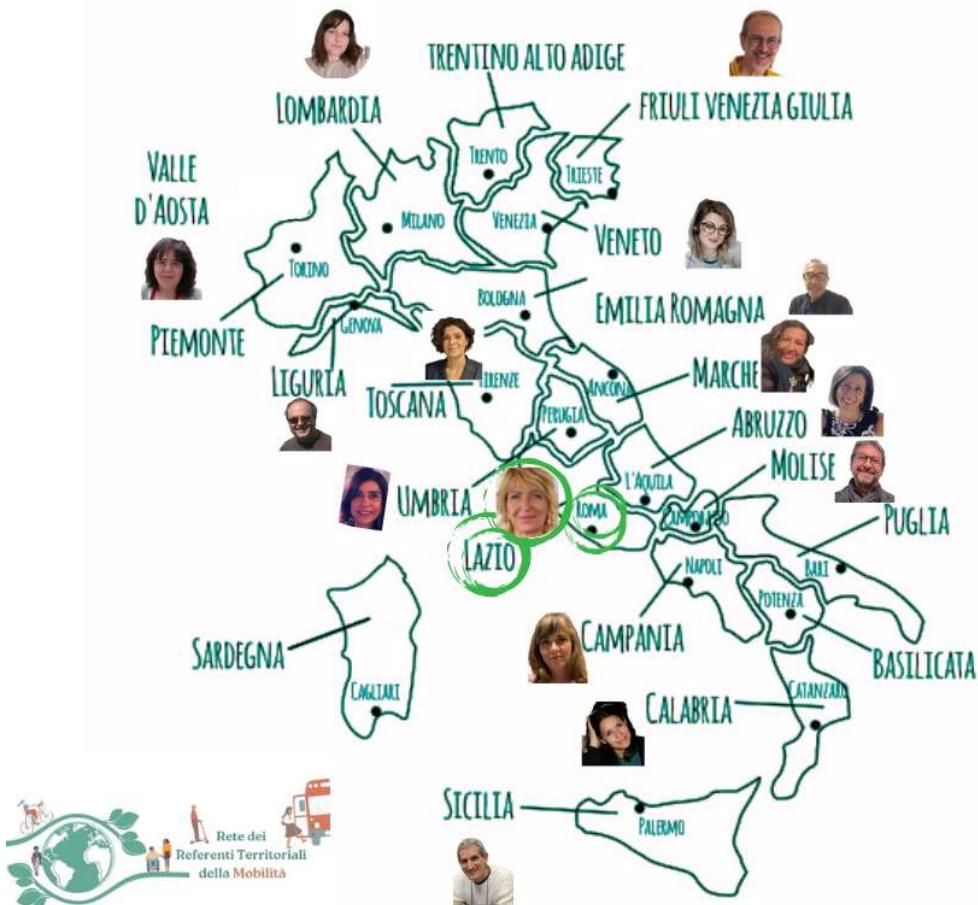
Valentina Spinella | vspinella@istat.it



COMITATO DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ

Patrizia Grossi | Mobility Manager - mobilitymanager@istat.it

Valentina Spinella | LOMBARDIA - vspinella@istat.it



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

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

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 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.

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.

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.

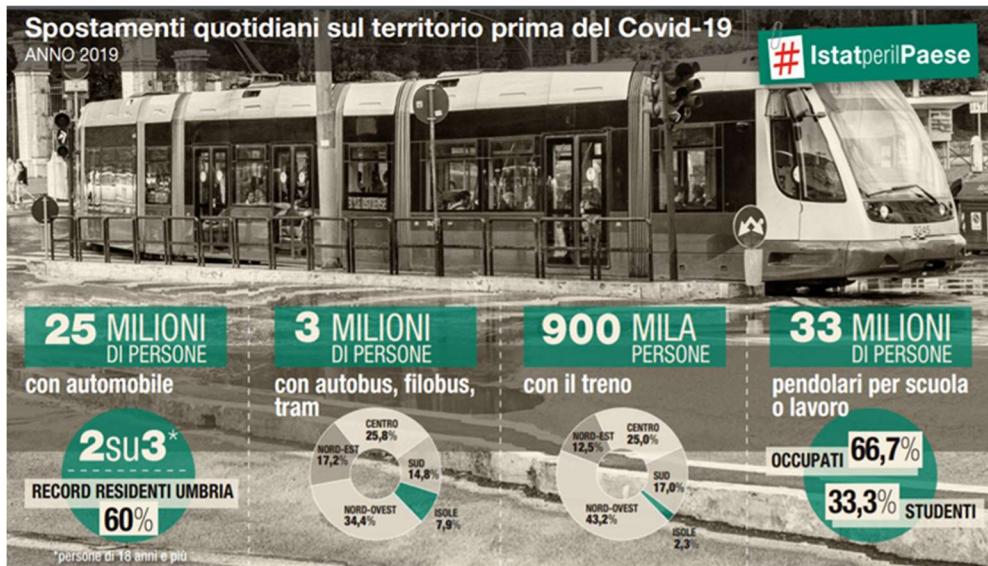
In attuazione della normativa, il Ministero della Transizione Ecologica, insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. L'articolo 3, comma 5, ha stabilito l'elaborazione di Linee guida per la redazione e l'implementazione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

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.

La matrice di pendolarismo 2021 è un dataset pubblicato dall'Istat il 2 ottobre 2025 che analizza gli spostamenti tra comuni diversi o all'interno dello stesso comune per motivi di lavoro. Si basa sugli occupati che si recano abitualmente al lavoro almeno tre giorni alla settimana, rientrando giornalmente a casa.

Il file contiene i dati relativi a quasi **20 milioni (19.565.808)** di **individui** che si spostano almeno tre giorni alla settimana soltanto per motivi di lavoro.

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. 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.

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

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 Lombardia



Nella sede territoriale della Lombardia, il **tasso di compilazione** dell'indagine sulla Mobilità 2025, è passato dal 68% (edizione 2023) al **73,7%**.



Dall'analisi dei dati raccolti, si osserva che la distribuzione di genere vede una netta prevalenza **femminile** pari al **57%**, sulla quota **maschile**, pari al **43%**.



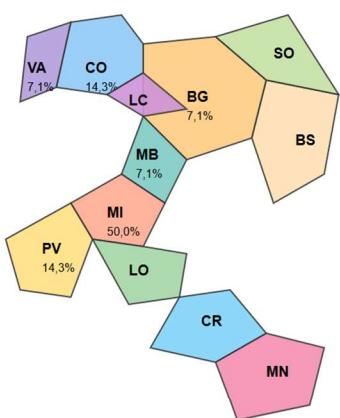
La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il **68%** dei dipendenti nella fascia d'età compresa tra **41 e 55 anni**.

Le quote delle lavoratrici e dei lavoratori che appartengono alla fascia d'età 41-50 anni e 51-55 anni risultano al 29% l'una, mentre la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia degli over 60 è pari al 21%, seguita dalla fascia 56-60 anni con il 14% e 31-40 anni con il 7%. Tra il personale della sede non vi sono under 30.



Sono **1.478** le giornate/anno svolte in **lavoro agile** e 1.794 svolte in presenza.

Il **36%** dei rispondenti è disposto a lavorare - nei giorni di lavoro in presenza - in spazi con postazioni di **coworking presso altre sedi PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata. Un altro 36% non sa scegliere, mentre il 29% dei rispondenti dichiara di non essere disponibile.



Circa la metà dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio **nella provincia di Milano**.

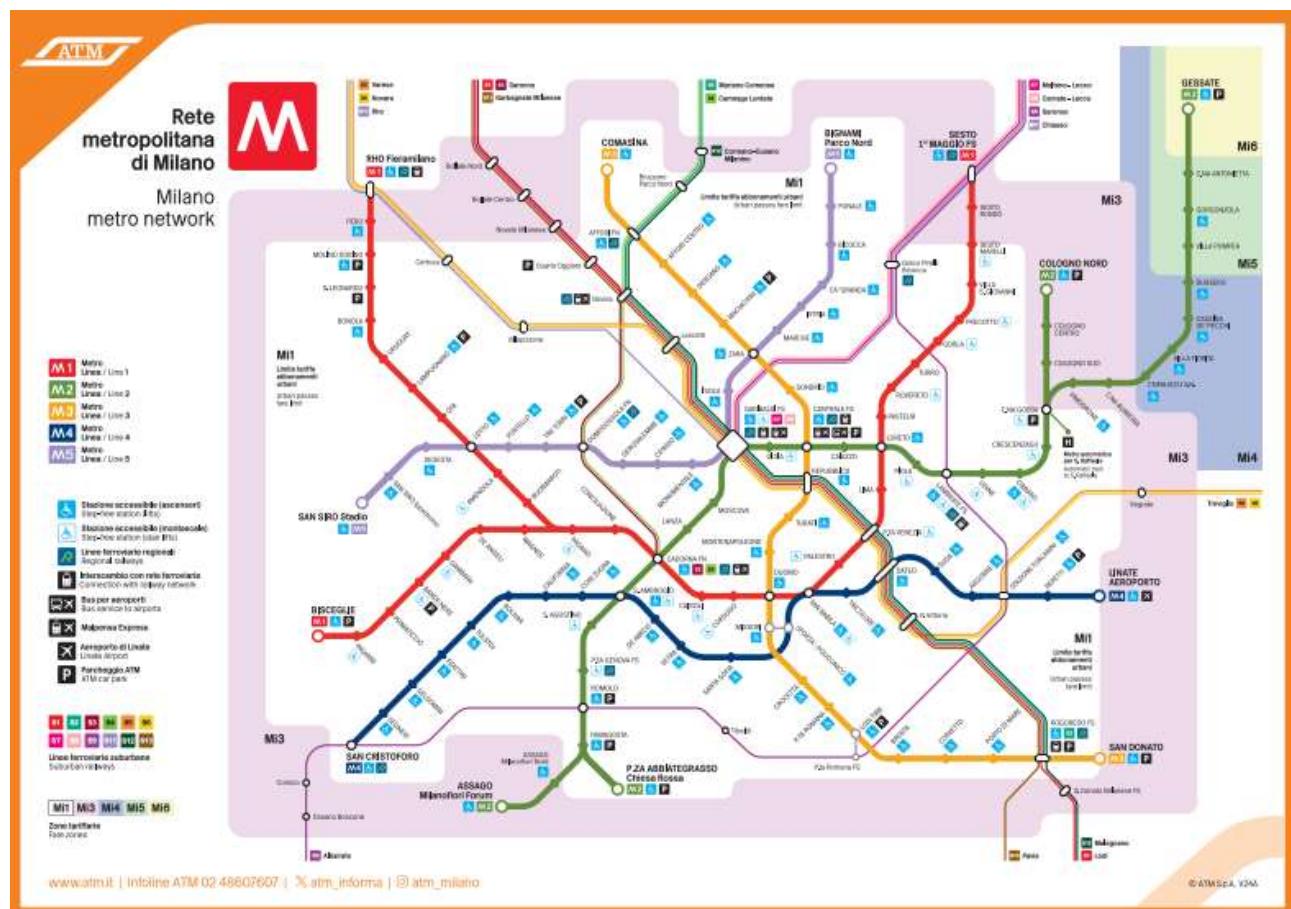
Il restante 50% risiede in altre province lombarde, in particolare Como e Pavia (14,3% ciascuna) e Bergamo, Monza Brianza e Varese (7,1% ciascuna).



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.

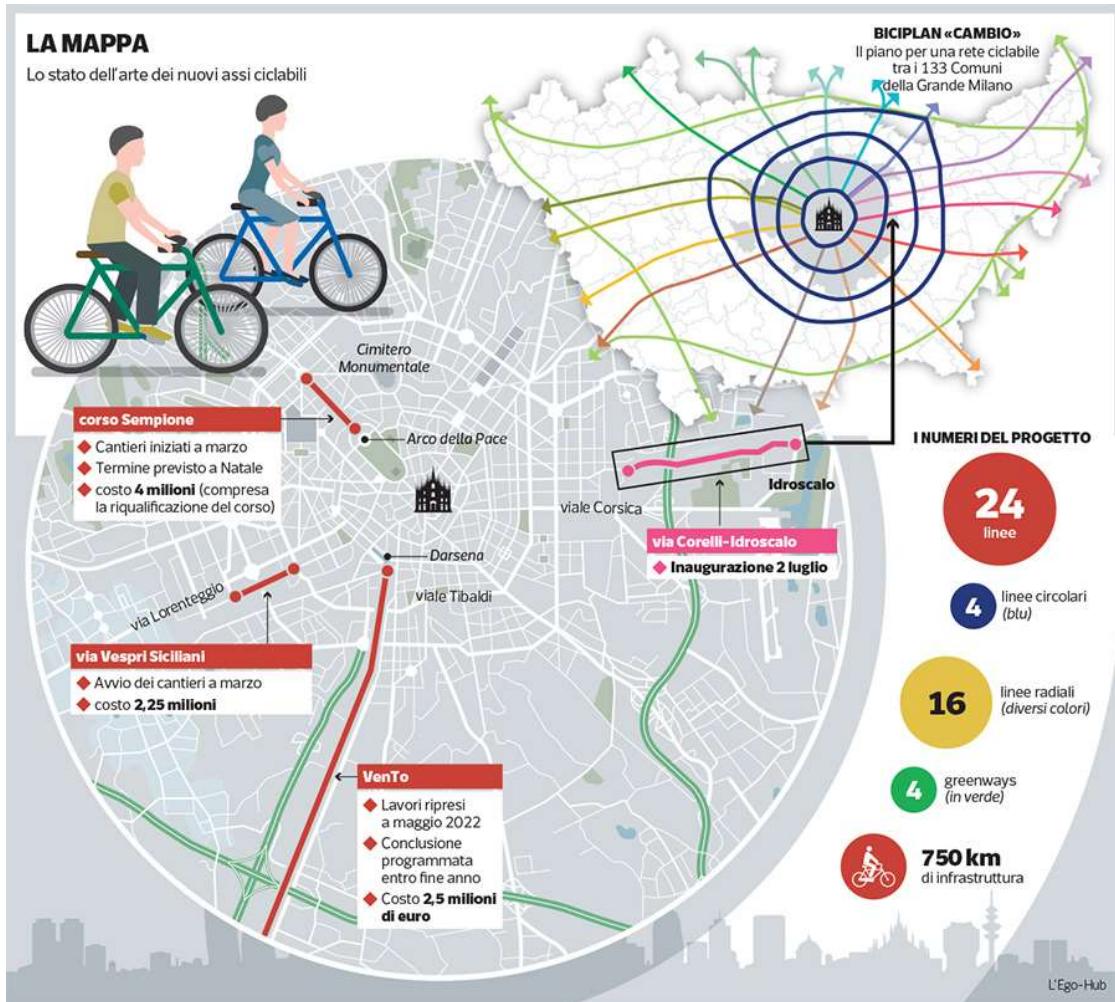
La posizione della sede Istat della Lombardia gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che le ruota attorno. Collocata in un triangolo di accesso a tre delle cinque metropolitane presenti sul territorio milanese, dista 1 km dalla Stazione Centrale di Milano (in Piazza Duca d'Aosta, 1).



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 di Milano è oggi di circa **332 km** totali³ (di cui 120 km in sede propria, 79 km su segnaletica, 61 km in sede promiscua con pedoni e 72 km in sede promiscua con moderazione della velocità). Un aumento del 54% dal 2016, grazie anche alla connessione con la rete ciclabile di Città Metropolitana "CAMBIO", che vede l'espansione verso le aree più esterne della città e i comuni limitrofi.

³ <https://www.comune.milano.it/w/forum-mobilit%C3%A0-2025.-report-annuale-di-amat-aumentano-aree-pedonali-ciclabili-strade-30.-diminuisce-l-inquinamento-da-nox>



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 Milano 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://eplushare.drivalia.com/it>

Dal car sharing E+Share Drivalia al noleggio a breve termine per pochi giorni o settimane. Dalle formule in abbonamento CarCloud di uno o più mesi fino all'abbonamento a lungo termine 24 mesi BE FREE EVO.



<https://zity.eco/it/milano/>

Zity by Mobilize conferma l'attivazione del proprio car sharing 100% elettrico free-floating nella città di Milano dal 23 giugno 2022.

Milano è la quarta città raggiunta dal servizio, dopo Madrid (2017), Parigi (2020) e la più recente Lione.

10

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

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

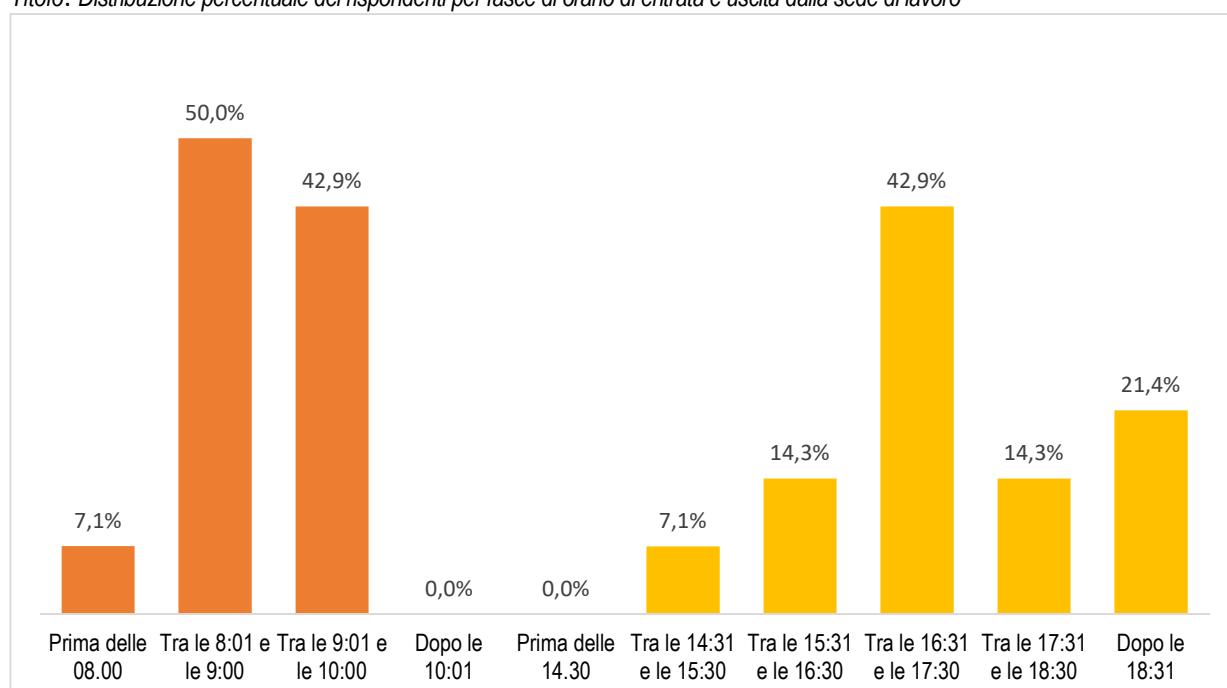
15:00 – 19:00 Arco orario per la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (13:00 – 19:00)

Dall'analisi dei risultati dell'indagine emerge che:

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

in **USCITA**, il **43%** delle timbrature
si concentra nella fascia oraria
tra le ore 16:31 e le 17:30

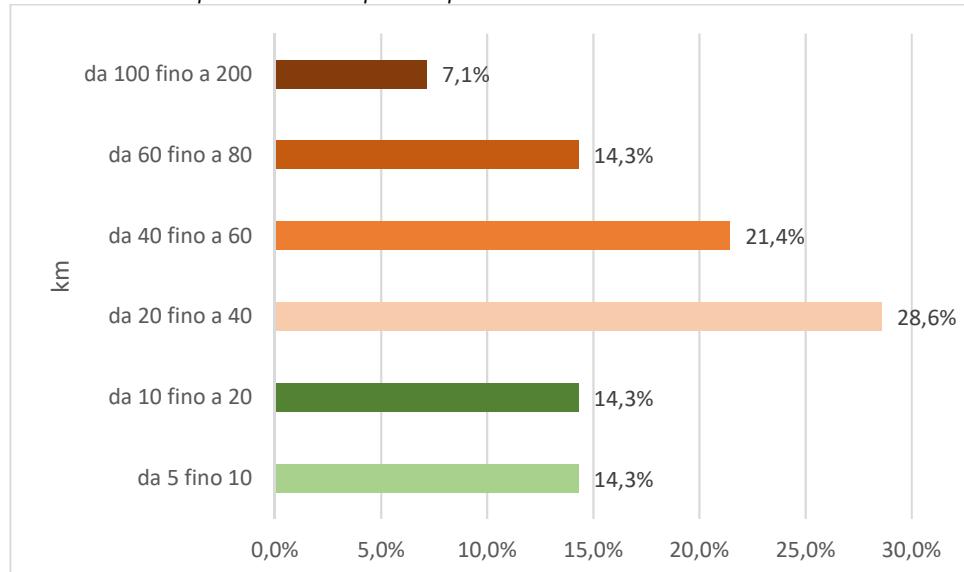
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di orario di entrata e uscita dalla sede di lavoro



Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Il **28,6%** percorre una distanza tra i 20 e 40 km. Solo il 7,1% dei rispondenti percorre **tra i 100 e i 200 chilometri al giorno** nel tragitto casa-lavoro-casa.

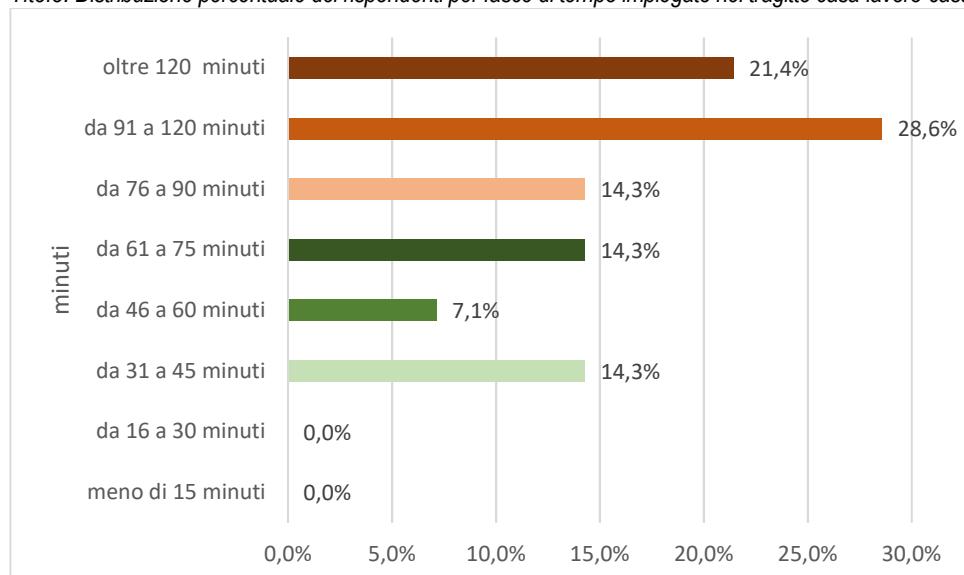
Titolo: Distribuzione percentuale dei rispondenti per fasce di distanza casa-lavoro-casa in chilometri



Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

Il **21,6%** dei rispondenti impiega **oltre 120 minuti** nel tragitto **casa-lavoro-casa**. Il 28,6 dai 91 a 120 minuti e solo il 14,3% percorre il tragitto in 31-45 minuti.

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

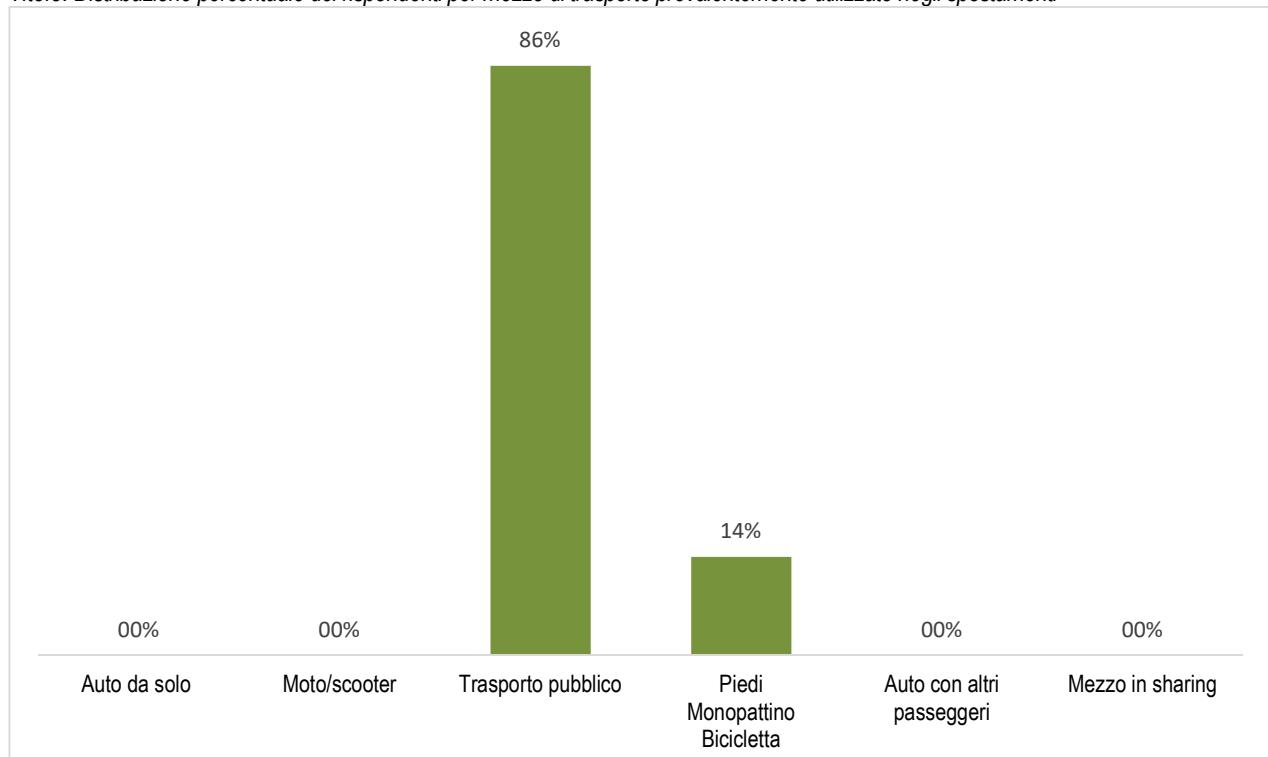


Fonte: *Indagine interna sulla Mobilità 2025*

L' **86%** 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 di **micromobilità**. Nessuno dei rispondenti dichiara di utilizzare abitualmente il mezzo privato (benzina e diesel).

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



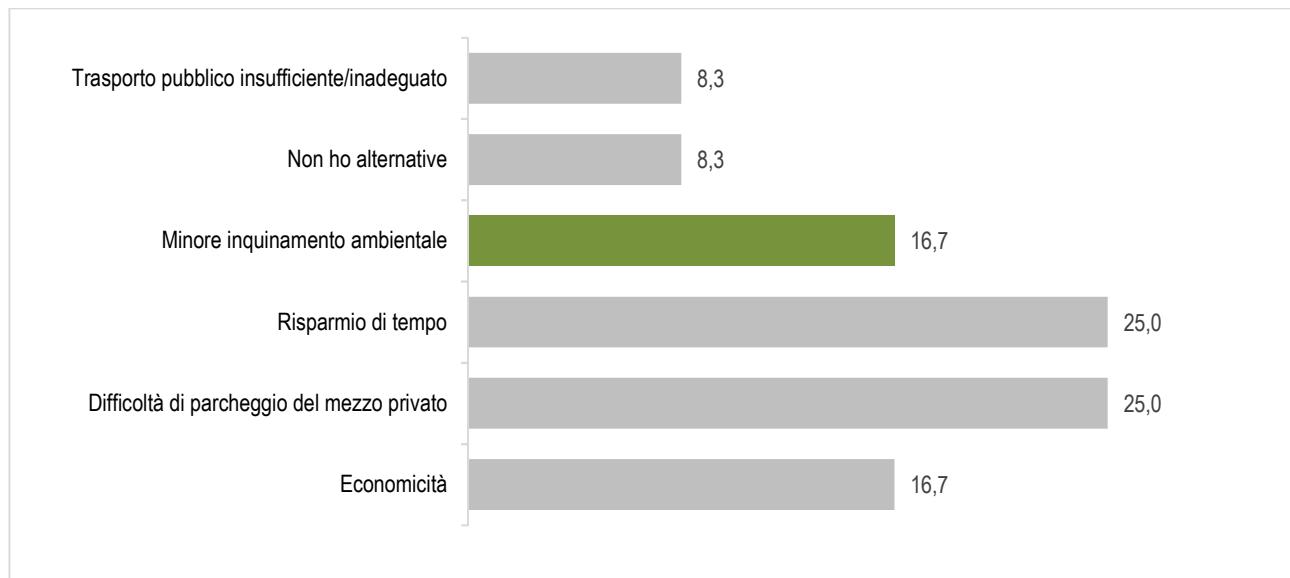
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

L'analisi delle motivazioni che spingono i dipendenti a ricorrere a modalità alternative all'auto evidenzia che le ragioni principali sono il **risparmio di tempo (25,0%)** e la **difficoltà di parcheggio del mezzo privato (25,0%)**. Ciò suggerisce che, pur offrendo flessibilità, l'auto comporta tempi di percorrenza o di ricerca del parcheggio non competitivi per una parte significativa degli utenti.

L'**economicità** rappresenta un ulteriore fattore rilevante (16,7%), seguita dal **minore impatto ambientale (16,7%)**, indicazioni che mostrano una crescente attenzione sia ai costi di spostamento sia alla sostenibilità.

Una quota minore di utenti dichiara di **non avere alternative valide al mezzo normalmente utilizzato (8,3%)**, mentre un ulteriore 8,3% segnala un **trasporto pubblico insufficiente o inadeguato**, percepito come non pienamente rispondente alle esigenze di collegamento.

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



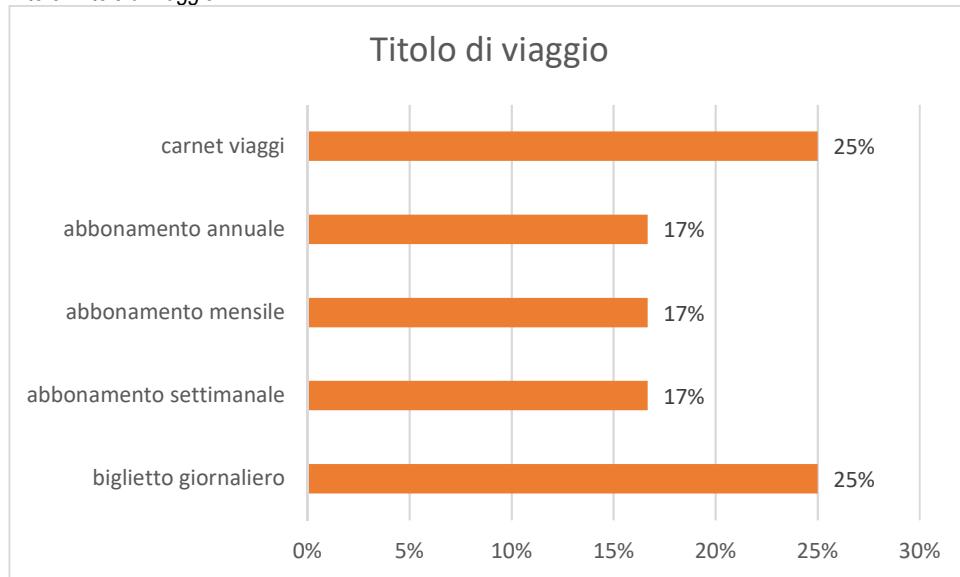
Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025



Da sottolineare, come l'attenzione all'ambiente, in particolare la risposta **“Minore inquinamento ambientale”**, sia passata dal 7% del 2024 al 10% nel 2025. Con un incremento di 10 punti percentuali.

Chi utilizza il trasporto pubblico acquista prevalentemente un carnet di viaggio (25%) o il biglietto giornaliero (25%), mentre i possessori di un abbonamento annuale, mensile o settimanale sono a quota 17% l'uno.

Titolo: Titolo di viaggio TPL



Fonte: Indagine interna sulla Mobilità 2025

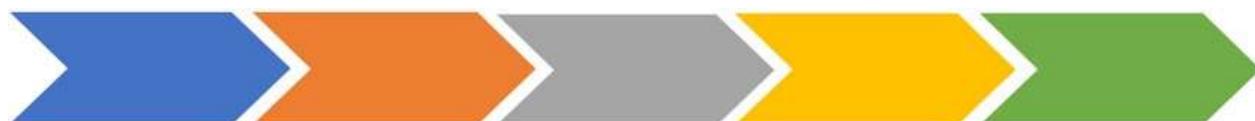


PROGETTAZIONE

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.



ASSE 1	ASSE 2	ASSE 3	ASSE 4	ASSE 5
Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata	Favorire l'uso del trasporto pubblico	Favorire la mobilità ciclabile e/o la micro-mobilità	Ridurre la domanda di mobilità	Ulteriori misure

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.



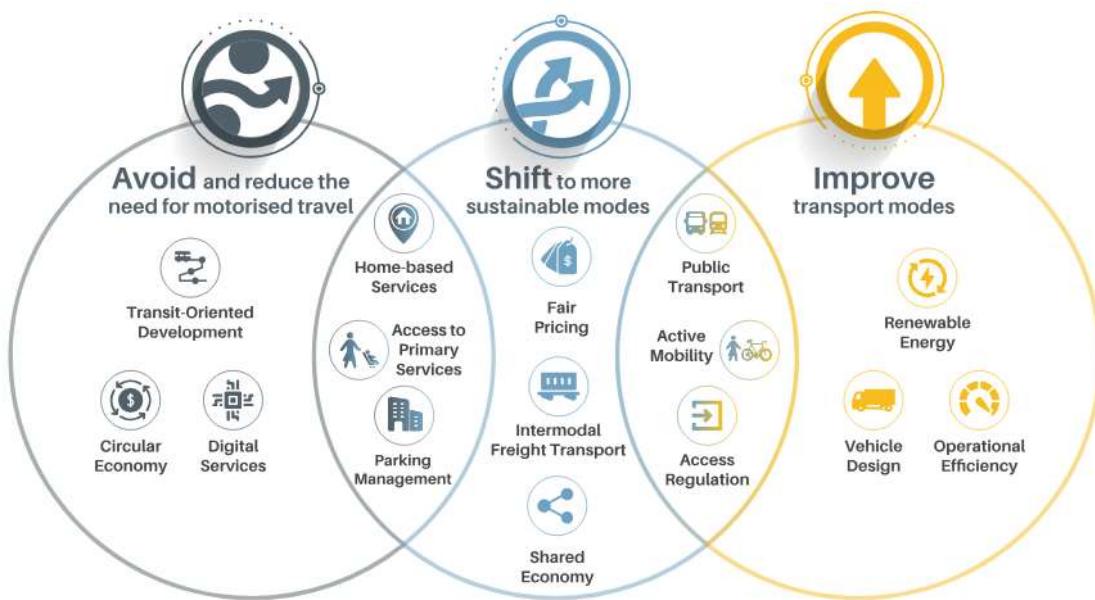
Shift

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/asil/>

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.

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 Ecooltre
- 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"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. Convenzione con ATAC (dal 7 febbraio 2025).

L'Istat ha siglato una convenzione con ATAC⁵ che consente al personale dell'Istituto delle sedi di Roma di fruire di un voucher di €20 di sconto sull'acquisto dell'abbonamento annuale.

Sono oltre 200 i voucher erogati ai dipendenti Istat da febbraio 2025 ad oggi, ovvero ha usufruito della convenzione Istat-Atac oltre il 60 per cento di coloro che ne era conoscenza.

d. Ricognizione ampliamento offerta trasporto locale

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo è stata rinnovata la Convenzione con A.T.M.⁶ – Azienda di trasporti milanesi S.p.A. che a far data dal 04.10.2022 consente ai dipendenti Istat della sede della Lombardia di godere del 5% di sconto sull'abbonamento annuale ordinario, acquistandolo a 314€ invece che 330€. Di beneficiare inoltre dello sconto del 50% sulle spese di emissione e distribuzione della tessera personale.

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

⁴ <https://intranet.Istat.it/News/Pagine/Convenzione-tra-Istat-e-Trenitalia-per-trasferte-di-lavoro-e-spostamenti-privati.aspx>

⁵ <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Mobilit%C3%A0-sostenibile-convenzione-ATAC-per-i-dipendenti-Istat-delle-sedi-di-Roma.aspx> e <https://intranet.istat.it/News/Pagine/Precisazioni-convenzione-Atac.aspx>

⁶ https://intranet.istat.it/News/Pagine/mobilita_Istat_Milano.aspx

ciclomotori elettrici e non elettrici di classe di omologazione uguale o superiore a Euro 5, veicoli commerciali elettrici).

b. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione regionale

Con il bando “Rinnova parco veicolare 2025”⁷ — Linea A — Regione Lombardia destina € 20.738.052,45 per incentivare la sostituzione di autovetture inquinanti con nuove auto a zero o bassissime emissioni (auto elettriche o a bassissimo impatto).

La misura prevede la radiazione di veicoli a benzina/metano/GPL fino a Euro 2 compreso o diesel fino a Euro 5 compreso, e l’acquisto contestuale di un’auto “green” da parte di cittadini residenti in Lombardia.

Campagna di sensibilizzazione

A partire da luglio 2020, a seguito della nomina della Mobility Manager per l’Istat, nasce la pagina6 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.

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.



⁷ <https://www.bandi.regione.lombardia.it/servizi/servizio/bandi/dettaglio/trasporti-infrastrutture/mobilita-trasporti-sostenibili/rinnova-parco-veicolare-2025-autovetture-linea-RLT12025044583>

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).

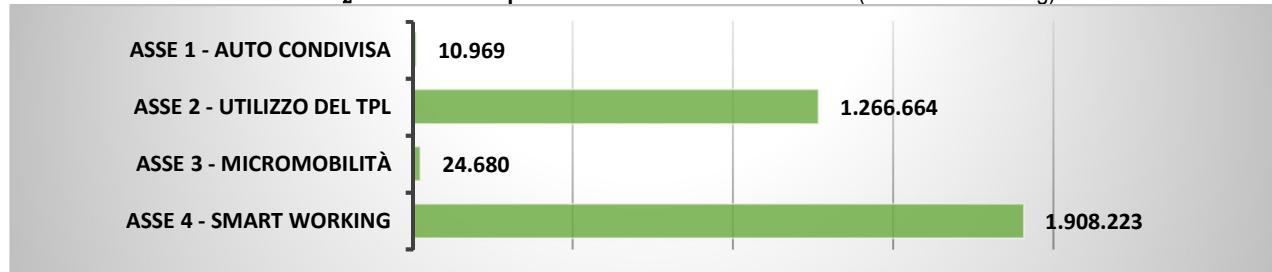
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

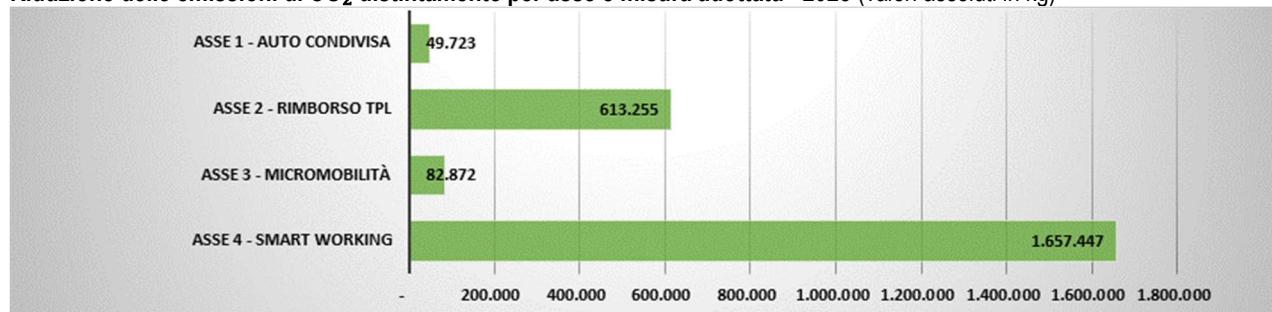
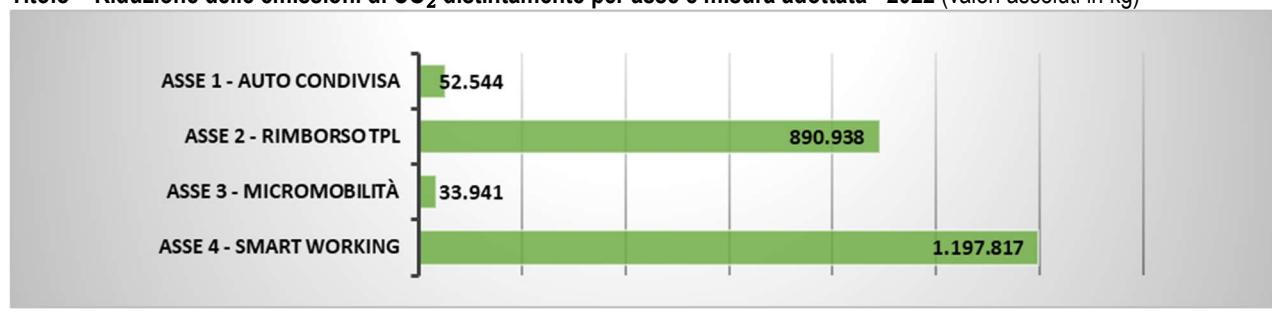
- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO₂)
- **6.523 chilogrammi** di ossido di azoto (NOX)
- **515 chilogrammi** di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

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*.

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

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

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* (KPI⁸)

- **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**.

⁸ 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	
δ	num.	1,2	
L	km/giorno	51,58	
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$			30.782,52
<i>Op</i>			220
<i>FeCO2</i>			187,04
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$			1.266.663,95
<i>FeNOX</i>			0,38
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$			2.573,42
<i>FePM10</i>			0,03
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$			203,16
UM			Micromobilità 2025
Ut	num.	72	
δ	num.	1,2	
L	km/giorno	6,12	
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$			527,80
<i>Δkmauto</i>			527,80
<i>Op</i>			250
<i>FeCO2</i>			187,04
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$			24.679,86
<i>FeNOX</i>			0,38
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$			50,14
<i>FePM10</i>			0,03
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$			3,96
UM			SW 2025
Ut	num.	850	
δ	num.	1,2	
L	km/giorno	40,02	
$\Delta kmauto = (Ut / \delta) * L$			40.808,87
<i>Δkmauto</i>			40.808,87
<i>Op</i>			250
<i>KM/anno</i>			10202218,56
<i>FeCO2</i>			187,04
$\Delta EmiCO2 = (\Delta kmauto * FeCO2 * Op) / 1000$			1.908.222,96
<i>FeNOX</i>			0,38
$\Delta EmiNOX = (\Delta kmauto * FeNOX * Op) / 1000$			3.876,84
<i>FePM10</i>			0,03
$\Delta EmiPM10 = (\Delta kmauto * FePM10 * Op) / 1000$			306,07

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

Stima della riduzione dell'inquinante PM10

Stima della riduzione dell'inquinante CO2

Stima della riduzione dell'inquinante NOX

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

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

SITOGRADIA



Scan me