

# PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

---

Ufficio Territoriale Area Sud  
Sede del Molise  
2025

---

*Referente territoriale per la Mobilità*

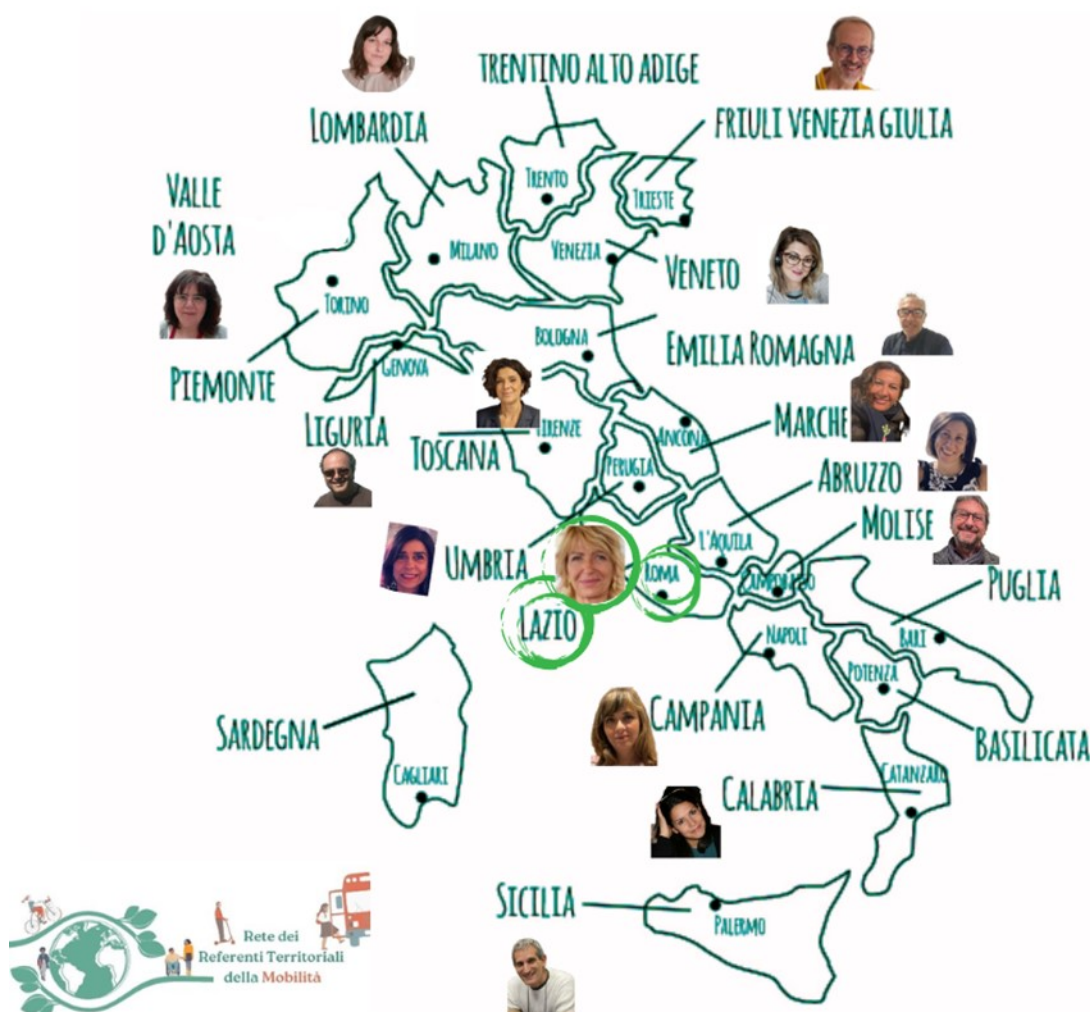
*Ufficio Territoriale Area Sud: Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Molise e Sicilia*

*Via Luigi D'Amato n. 13/C, 86100 Campobasso*

*Sede del Molise*

*Fabrizio Nocera | [nocera@Istat.it](mailto:nocera@Istat.it)*

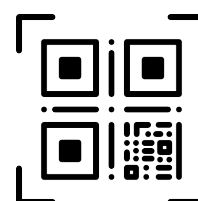
## RETE DEI REFERENTI TERRITORIALI DELLA MOBILITÀ



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 ingressi e delle uscite*

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



Nell'Agenda 2030, la mobilità sostenibile è comune a diversi *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target, 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.

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

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

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 (<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.



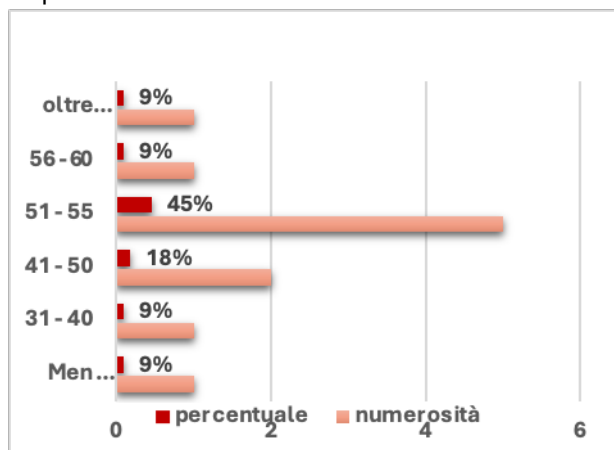
## Analisi della domanda - La sede territoriale del Molise

Nella sede del Molise ci sono **14 dipendenti**.



Al fine di individuare e promuovere interventi rivolti a un percorso verso una mobilità più sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale che rispettino gli obiettivi dell'Agenda 2030 anche quest'anno è stata effettuata una rilevazione in cui è stato coinvolto tutto il personale Istat. Rispetto alla scorsa edizione, nel 2025, il tasso di compilazione è passato dal 71% al **78,6%**.

Dall'analisi dei dati raccolti osserviamo che la percentuale dei maschi è del **55%** e quella delle femmine del **45%**.



La distribuzione del personale per fasce d'età colloca il **45%** dei dipendenti nella fascia d'età tra 51 e 55 anni, **18%** nella fascia d'età 41-50 anni e il **9%** nelle altre fasce, compresa quella degli **under 30**.

Poco meno di **due terzi** dei rispondenti dichiara di avere il proprio domicilio nel comune di Campobasso, mentre il resto risiede nei **confini provinciali** e in altri comuni al di **fuori del Molise**.



## ***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 sede Istat per la Molise dista circa 500 metri dalla stazione ferroviaria, distanza che può essere percorsa a piedi in circa 5 minuti, e circa 1 km del Terminal degli Autobus, da cui si impiegano circa 10-15 minuti a piedi o poco meno mediante linea TPL T1 che collega il Terminal alla stazione ferroviaria.

Il trasporto pubblico urbano e suburbano del Comune, così come quello che collega Campobasso agli altri centri della regione e a destinazioni extra-regionali come Napoli, è gestito dalla società SATI S.p.A. (Società Autocooperative Trasporti Italiani). Per le tratte Campobasso-Roma, la società affidataria del servizio è l'ATM S.p.A. (Azienda Trasporti Molise). Per le tratte extraregionali, la città è servita anche da altre società come ad esempio Flixbus.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario gestito da Trenitalia, si evidenzia che la stazione è attualmente chiusa a causa dei lavori di elettrificazione della linea Campobasso-Venafro. Di conseguenza, la circolazione è garantita esclusivamente tramite servizio sostitutivo su gomma, che resterà in funzione almeno fino al completamento degli interventi, previsto per dicembre 2028.

Il Comune di Campobasso ha realizzato nuove piste ciclabili che, salvo alcune eccezioni legate alla particolare morfologia del territorio urbano, risultano per lo più percorsi a vocazione turistica più che veri tracciati funzionali agli spostamenti quotidiani casa-lavoro.

Secondo notizie recenti del 2025, l'amministrazione sta valutando di riattivare un servizio di noleggio di bici elettriche, con destinazione una nuova "ciclo-stazione" vicina alla stazione ferroviaria, opportunamente attrezzata per deposito e ricarica.

## Analisi degli ingressi e delle uscite

Nelle giornate di lavoro in presenza c'è flessibilità in ingresso e uscita dalle sedi: il regolamento dell'orario di lavoro in Istat prevede la seguente articolazione:

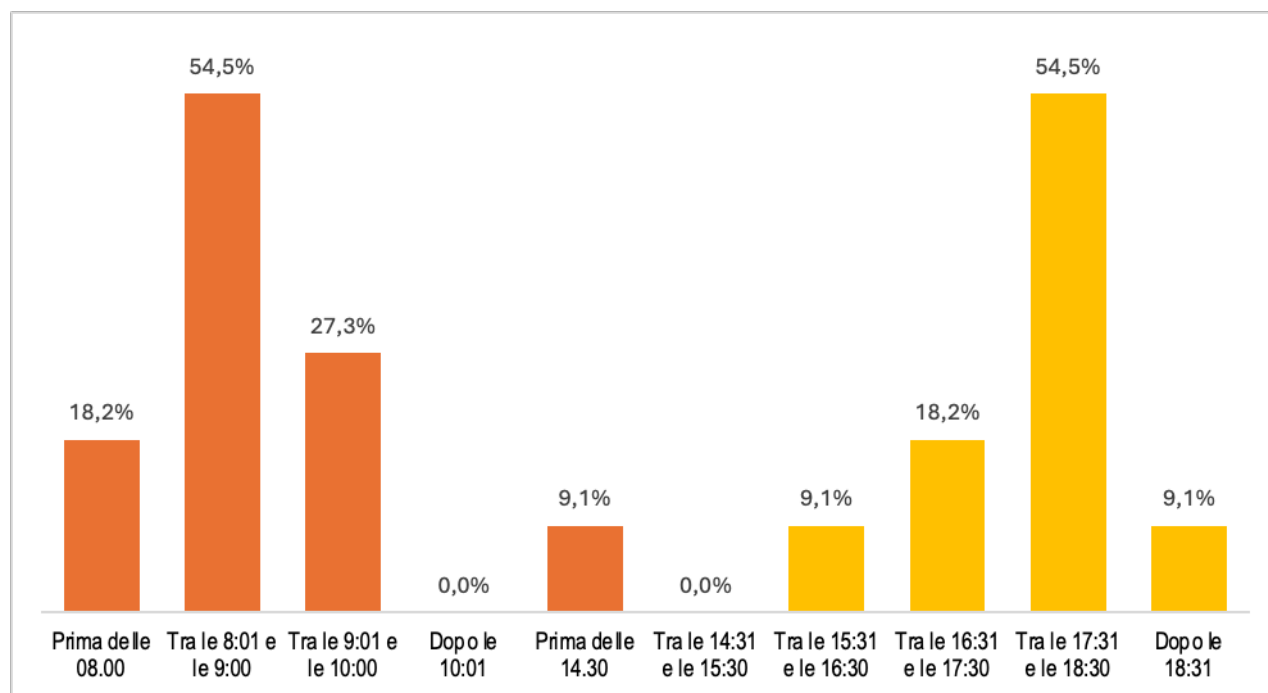
Lun - Ven: 7.45 - 19.00

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.

L'orario di entrata e uscita dalle sedi per 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)



L'andamento degli orari di ingresso mostra una forte concentrazione tra le 8:01 e le 9:00 (54,5%), fascia in cui entra più della metà dei rispondenti; seguono la fascia 9:01-10:00 (27,3%) e quella prima delle 8:00 (18,2%), mentre dopo le 10:00 non si registrano ingressi. Per l'uscita si osserva una struttura simile e speculare: pochissimi escono tra 14:31 e 16:30 (9,1%), mentre la tendenza cresce nel tardo pomeriggio con 16:31-17:30 (18,2%), raggiunge il picco tra 17:31 e 18:30 (54,5%) e poi scende di nuovo dopo le 18:31 (9,1%). In sintesi, gli orari sono concentrati su entrate attorno alle 8:30-9:00 e uscite attorno alle 17:30-18:30, delineando una giornata lavorativa tipica.

ISTAT - SEDI del MOLISE a cura di Fabrizio Nocera

## Analisi degli spostamenti casa-lavoro-casa



La presenza media in ufficio è del **50,9%**.

Si stima che siano **circa 1.200** le giornate annue lavorate in presenza che prevedono lo **spostamento casa-lavoro-casa**.

**Circa 1.150** le giornate annue lavorate da remoto (lavoro agile).

Il **55%** dei rispondenti dichiara di essere disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni di **coworking presso altre sedi Istat e/o altre sedi della PA più vicine al domicilio**, rinunciando alla propria postazione riservata.



**29,5 km**  
distanza media percorsa



La **distanza media** percorsa dai rispondenti nel tragitto casa-lavoro-casa è pari a **29,5 chilometri**. Oltre il 9% dei rispondenti percorre giornalmente tra i 100 e i 200 chilometri.

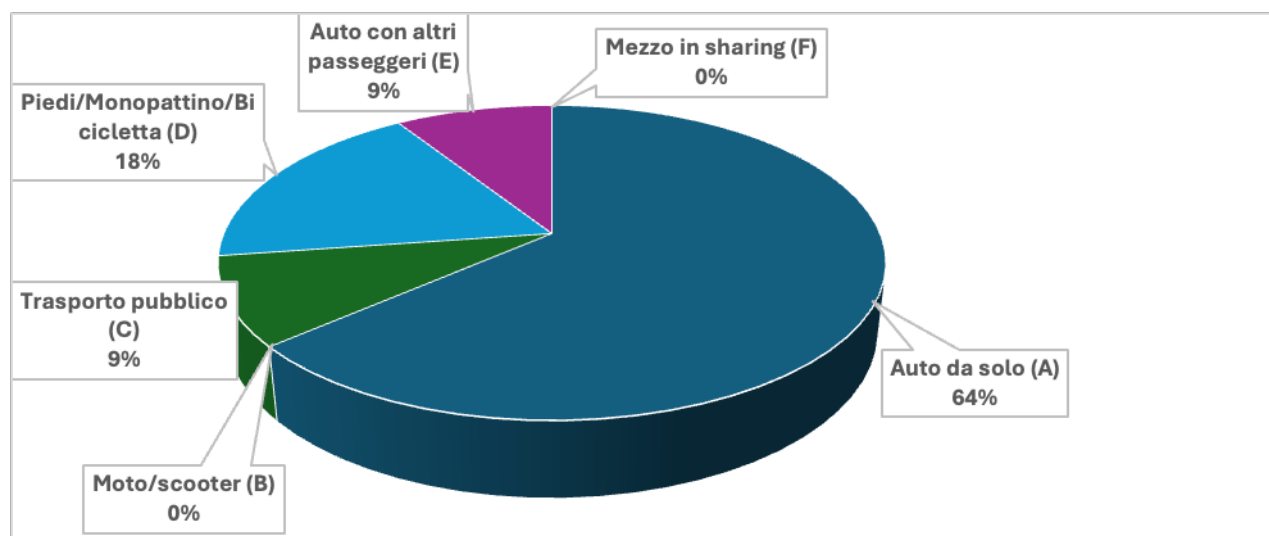
**40,5 minuti**

Tempo medio  
di percorrenza



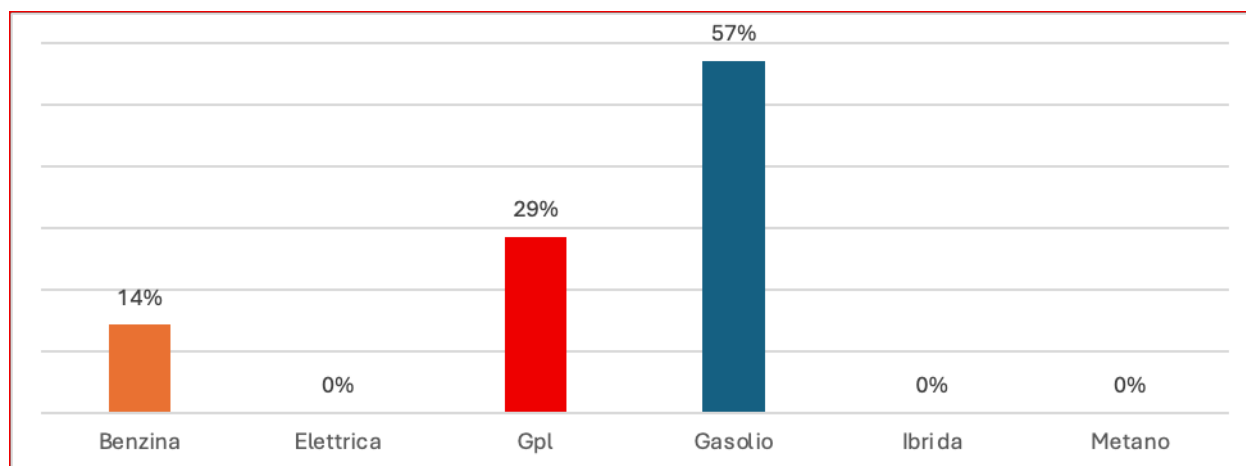
Il **tempo medio** di percorrenza impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa è in media pari a **40,5 minuti**, con picchi di tempo anche superiori alle 2 ore (9,1%).

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



Il **9%** dei rispondenti dichiara di utilizzare il **mezzo di trasporto pubblico** come mezzo abituale di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa anche combinato con altri mezzi, il **18% mobilità dolce** (piedi, bici, monopattino). Il **64%** dei rispondenti dichiara di ricorrere all'**uso dell'auto privata** come mezzo di trasporto negli spostamenti casa-lavoro-casa e il **9% all'auto privata con altri passeggeri**.

Titolo: Alimentazione dell'auto utilizzata negli spostamenti casa-lavoro



Tra coloro che utilizzano l'automobile, il **57%** utilizza un'auto a **gasolio**, il **29%** a **GPL** mentre il **14%** a **benzina**. Nessuno possiede un'auto elettrica, ibrida o a metano.

Per quanto riguarda la classe ambientale di appartenenza, il **43%** degli intervistati dichiara di possedere un'auto **Euro 6**, il restante equamente distribuito tra **Euro 5** ed **Euro 4** pari al **29%** ciascuno.

Le **motivazioni** che incidono maggiormente nella scelta della modalità abituale di trasporto sono il **risparmio di tempo** per il **30%**, il **trasporto pubblico inefficiente o inadeguato** e per **esigenze familiari** rispettivamente per il **20%**. Per il **10%** dei rispondenti le scelte ricadono su questioni di **salute e sicurezza** e la stessa percentuale per **sensibilità ambientale**.

Le **difficoltà** che i rispondenti incontrano più frequentemente quando si recano nella sede di lavoro sono l'insufficienza di parcheggi nelle vicinanze della sede per il **33%**, la **mancanza di collegamenti diretti con i mezzi pubblici** per il **22%** e i **tempi di percorrenza troppo lunghi con i mezzi pubblici** per l'**11%**.

## 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.



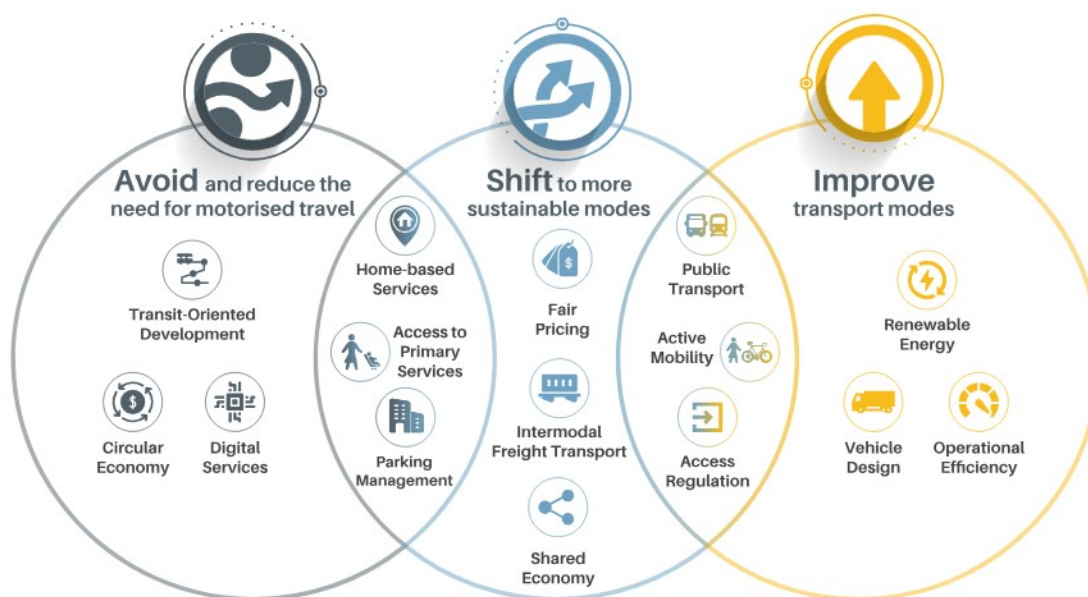
#### **Shift**

*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
- Riapertura mense (solo per le sedi romane)
- 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

|  |                     |
|--|---------------------|
| Numero posti bici                        | 45 (polo Centrale)  |
| Numero posti bici                        | 22 (sede Tuscolana) |
| Numero posti bici                        | 13 (sede Liegi)     |
| Numero posti bici pieghevoli all'interno | 10 (polo Centrale)  |
| Zona deposito monopattini                | NO                  |

##### SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE

NO

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

###### Convenzioni operatori SHARING

4. Convenzione monopattini sharing con [LINK](#)
3. Convenzione [Scooter Ecootra](#)
2. Convenzione [Share Now=Car2go](#)
1. Convenzione [Car Sharing Roma](#)

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

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

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

L'Istat ha aderito al programma "Trenitalia for Business"<sup>3</sup> che consente al personale dell'Istituto, fino al 31 dicembre 2024 (rinnovabile), di fruire di tariffe agevolate sia per le trasferte di lavoro che per gli spostamenti privati.

##### b. Convenzione con ITALO

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

##### c. Convenzione con ATAC (da

L'Istat ha siglato una convenzione con ATAC 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 **215 i voucher** distribuiti ai dipendenti Istat da febbraio 2025 ad oggi, oltre il **65%** di coloro che sono a conoscenza della convenzione.

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

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

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

##### b. Ricognizione ampliamento offerta su incentivazione regionale

La Regione Lazio ha diverse offerte per incentivare la sostenibilità e l'efficienza energetica, come il bando "Eco Bonus Auto" (chiuso) per l'acquisto di veicoli a basse emissioni.

<sup>3</sup> <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 pagina<sup>4</sup> dedicata sul sito istituzionale, attraverso cui sono diffusi i risultati della prima indagine sulla mobilità 2020.



La campagna di sensibilizzazione del *Corporate Mobility Management* prende l'avvio a gennaio 2024, con l'ideazione e la realizzazione di un logo dedicato e l'implementazione della pagina intranet<sup>5</sup>.

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, oltre il 65% dei dipendenti che dichiarano essere a conoscenza della convenzione, a conferma dell'interesse crescente verso forme di mobilità sostenibile.

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

<sup>5</sup> <https://intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx#InplviewHashe461da36-7f1c-4759-b31e-3ea6ec1c1cce=Paged%3DTRUE-pSortBehavior%3D0-plD%3D61-pOrder%3D6100%252e000000000000-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, CO<sub>2</sub>)
- gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NOX)
- materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM10).

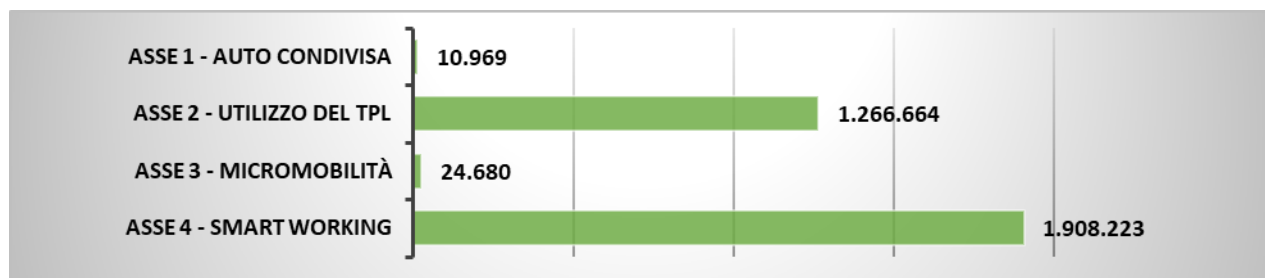
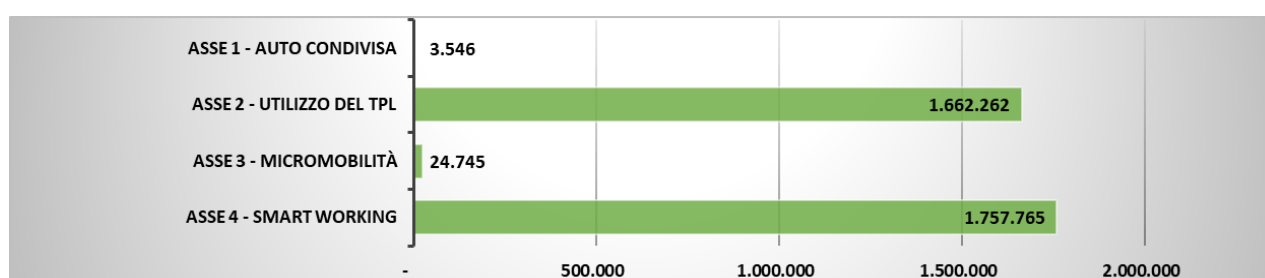
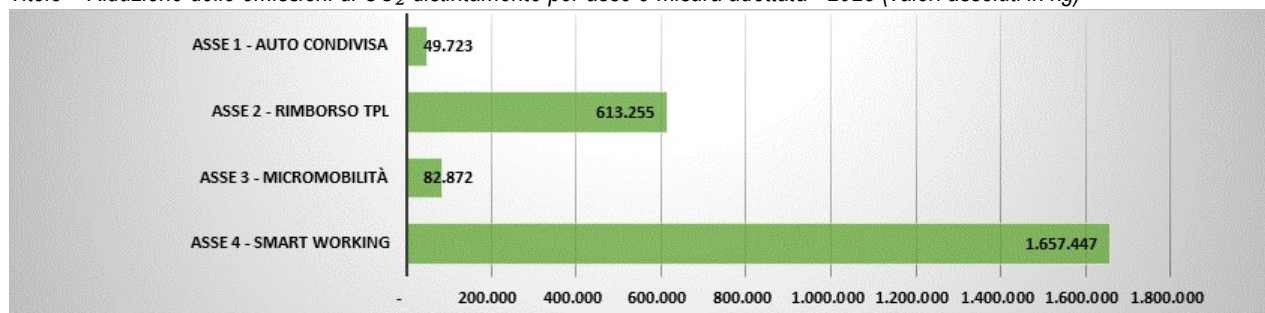
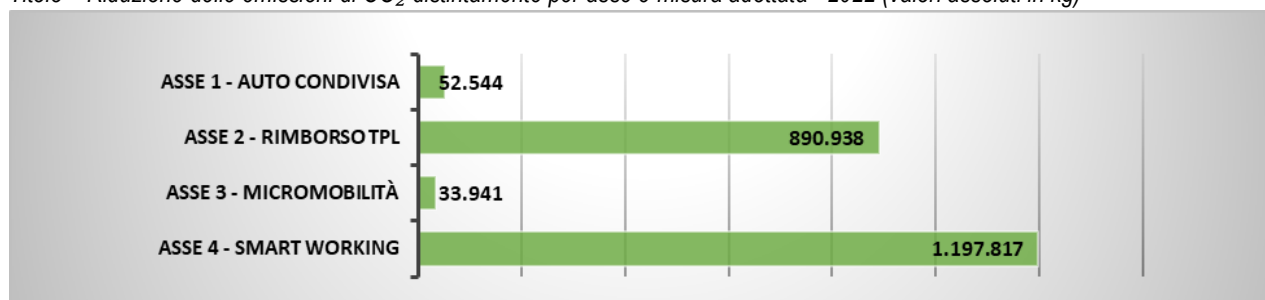
Il decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l'attivazione delle misure adottate nel **2025** come da metodologia di calcolo di seguito indicata, risulta pari a:

- **3.210,5 tonnellate** di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)
- **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 CO<sub>2</sub>** 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 CO<sub>2</sub> a seguito del ricorso al **lavoro agile**
- a **1.266** (**-396** kg rispetto al 2024=1.662) tonnellate di CO<sub>2</sub> a seguito dell'utilizzo del **trasporto pubblico locale**
- a oltre **24mila** (**stesso valore** rispetto al 2024) chilogrammi di CO<sub>2</sub> per **micromobilità**
- oltre **10mila** (**+7** kg rispetto al 2024=3mila) chilogrammi di CO<sub>2</sub> per **car pooling**.

*Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2025 (valori assoluti in kg)**Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2024 (valori assoluti in kg)**Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> distintamente per asse e misura adottata - 2023 (valori assoluti in kg)**Titolo – Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 (KPI<sup>6</sup>)

- **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 CO<sub>2</sub>**

**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 CO<sub>2</sub>**.

<sup>6</sup> 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<br>δ<br>L  |  | num.        | 497                | 1808  |  |
|   |  | num.        | 1,2                | 51,9% |  |
|   |  | km/giorno   | 51,58              | 53%   |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$   |  | km/giorno   | 30.782,52          |       |  |
| Op  |  | giorni/anno | 220                |       |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$       |  | g/km        | 187,04             |       |  |
|   |  | kg/anno     | 1.266.663,95       |       | Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$         |  | g/km        | 0,38               |       |  |
|   |  | kg/anno     | 2.573,42           |       | Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$ |  | g/km        | 0,03               |       |  |
|   |  | kg/anno     | 203,16             |       | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
|   |  | UM          | Micromobilità 2025 |       |  |
| Ut<br>δ<br>L  |  | num.        | 72                 | 1808  |  |
|   |  | num.        | 1,2                | 7,5%  |  |
|   |  | km/giorno   | 6,12               | 53%   |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$   |  | km/giorno   | 527,80             |       |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}}$   |  | km/giorno   | 527,80             |       |  |
| Op  |  | giorni/anno | 250                |       |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$       |  | g/km        | 187,04             |       |  |
|   |  | kg/anno     | 24.679,86          |       | Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$         |  | g/km        | 0,38               |       |  |
|   |  | kg/anno     | 50,14              |       | Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$ |  | g/km        | 0,03               |       |  |
|   |  | kg/anno     | 3,96               |       | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |
|   |  | UM          | SW 2025            |       |  |
| Ut<br>δ<br>L  |  | num.        | 850                | 1808  |  |
|   |  | num.        | 1,2                | 47%   |  |
|   |  | km/giorno   | 40,02              |       |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}} = (Ut / \delta) * L$   |  | km/giorno   | 40.808,87          |       |  |
| $\Delta k_{\text{mauto}}$   |  | km/giorno   | 40.808,87          |       |  |
| Op  |  | giorni/anno | 250                |       |  |
|   |  | KM/anno     | 10202218,56        |       |  |
| $\Delta \text{EmiCO}_2 = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * Op) / 1000$       |  | g/km        | 187,04             |       |  |
|   |  | kg/anno     | 1.908.222,96       |       | Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
| $\Delta \text{EmiNOX} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNOX} * Op) / 1000$         |  | g/km        | 0,38               |       |  |
|   |  | kg/anno     | 3.876,84           |       | Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
| $\Delta \text{EmiPM}_{10} = (\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * Op) / 1000$ |  | g/km        | 0,03               |       |  |
|   |  | 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%  |
| Δkmauto = (Ut / δ) * 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             |  |
| ΔEmiCO2 = $\frac{\Delta km\_auto * FeCO2 + Gs}{1000} - \frac{\Delta km\_sm * FeCO2 + Gs}{1000}$    |  | kg/anno         | 10.968,83          | Stima della riduzione dell'inquinante CO2  |
|  |  |                 |                    |  |
| FeNOX  |  | g/km            | 0,38               |  |
| ΔEmiNOX = $\frac{\Delta km\_auto * FeNOX + Gs}{1000} - \frac{\Delta km\_sm * FeNOX + Gs}{1000}$    |  | kg/anno         | 22,28              | Stima della riduzione dell'inquinante NOX  |
|  |  |                 |                    |  |
| FePM10   |  | g/km            | 0,03               |  |
| ΔEmiPM10 = $\frac{\Delta km\_auto * FePM10 + Gs}{1000} - \frac{\Delta km\_sm * FePM10 + Gs}{1000}$ |  | kg/anno         | 1,76               | Stima della riduzione dell'inquinante PM10 |

APPROFONDIMENTI

QUESTIONARIO MOBILITÀ 2025

Scan me

GLOSSARIO

Scan me

SITOGRAFIA

Scan me