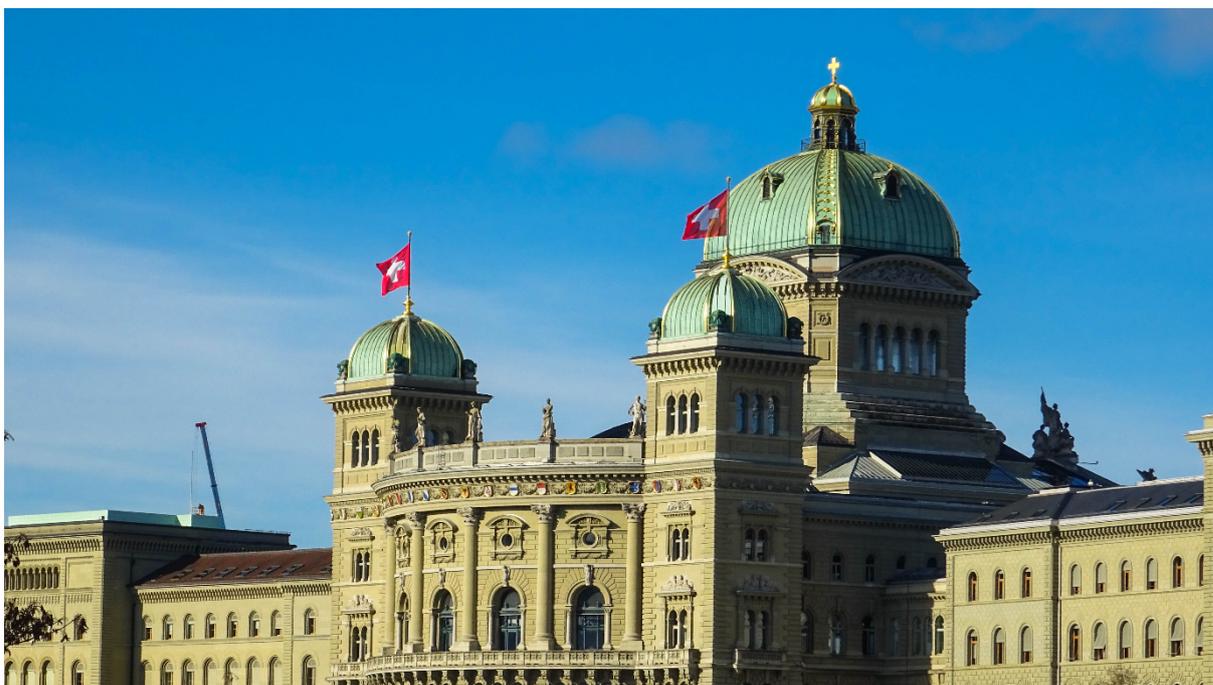


Rapporto del 20 dicembre 2022

RUMBA – Rapporto ambientale DATEC 2022



Fonte: shutterstock (2021)

Autori:

Servizio specializzato RUMBA, Energia e clima Confederazione, Ufficio federale dell'energia, info@rumba.admin.ch

Consulenza specialistica RUMBA, Swiss Climate AG, contact@swissclimate.ch

Indice

Indice	2
1. Introduzione.....	3
2. RUMBA 2020 - 2023	3
2.1 Obiettivo	3
2.2 Emissioni di gas serra – andamento e risultati	3
2.3 Impatto ambientale – andamento e risultati	5
2.4 Unità	7
2.4.1 USTRA	8
2.4.2 UFAM	9
2.4.3 UFAC	10
2.5 Tre principali fonti di emissioni (hotspot)	11
2.5.1 Viaggi in auto	11
2.5.2 Viaggi in aereo	11
2.5.3 Calore.....	11
3. Andamento a lungo termine:	12
3.1 Valutazione dei risultati dal 2006	12
3.2 Principali misure per la riduzione delle emissioni di gas serra del DATEC dal 2006	14
3.2.1 Misure realizzate	14
3.2.2 Misure in attuazione	15
3.2.3 Piano d'azione Viaggi in aereo	15
4. Prospettive e temi attuali del DATEC.....	17

1. Introduzione

Il presente rapporto illustra gli obiettivi stabiliti dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) per il periodo programmatico 2020 - 2023 e i risultati sull'impatto ambientale e le emissioni di gas serra (GES)¹ del DATEC nel 2021. Inoltre analizza i risultati raggiunti nel periodo 2006 - 2021 in merito al «pacchetto clima per l'Amministrazione federale», le misure attuate e il «Piano d'azione Viaggi in aereo».

2. RUMBA 2020 - 2023

2.1 Obiettivo

Il DATEC ha fissato i seguenti obiettivi a livello dipartimentale per il periodo programmatico 2020 - 2023:

- **Obiettivo 1:** ridurre nel complesso entro il 2023 l'impatto ambientale per posto equivalente a tempo pieno (PIA/ETP) dell'11 per cento rispetto al 2020.
- **Obiettivo 2:** ridurre nel complesso entro il 2023 le emissioni di gas serra del 12 per cento rispetto al 2020, le rimanenti emissioni di gas serra dovranno inoltre essere compensate interamente mediante certificati di riduzione delle emissioni.

2.2 Emissioni di gas serra – andamento e risultati

Nel 2021 il DATEC ha prodotto emissioni di gas serra pari a 1349 t CO₂-eq, ovvero il 14 per cento in meno rispetto all'anno precedente. Le tre principali categorie di emissioni di gas serra sono «viaggi in auto» (35 %), «viaggi in aereo» (22 %) e «calore» (20 %). Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, il DATEC è nettamente al di sotto del percorso di riduzione. Rispetto all'anno di riferimento 2020 estrapolato², le emissioni di gas serra sono diminuite del 62 per cento (cfr. figura 1).

¹ Le emissioni di gas serra sono la somma delle emissioni di biossido di carbonio e di altre emissioni di gas serra [ad es. metano (CH₄), protossido di azoto (N₂O)]: il documento separato riguardante i limiti di sistema, le basi metodologiche e le modifiche possono essere richiesti al Servizio specializzato RUMBA.

² Nel 2020 la pandemia di COVID-19 ha influito notevolmente sull'impatto ambientale dell'Amministrazione federale. Da un lato, per un lasso di tempo significativo, vigeva l'obbligo del telelavoro, dall'altro, non si sono praticamente registrati viaggi di servizio. L'anno di riferimento 2020, utilizzato per la determinazione del presente obiettivo, è stato calcolato conformemente alla decisione del Consiglio federale dell'11 dicembre 2020 come segue: esso non si basa sui consumi effettivi del 2020, bensì su dati di misurazione estrapolati del 2019, adottando per il 2020 una riduzione delle emissioni di gas serra del 3 per cento e dei PIA/ETP del 2,67 per cento. Ciò corrisponde al percorso di riduzione necessario per raggiungere gli obiettivi RUMBA a livello globale entro il 2023. Per gli obiettivi definiti qui sopra la base di calcolo è costituita dai dati rettificati del 2019 e non dai dati reali del 2020. I dati reali del 2020 e del 2021 sono raffigurati mediante le colonne sotto il percorso di riduzione.

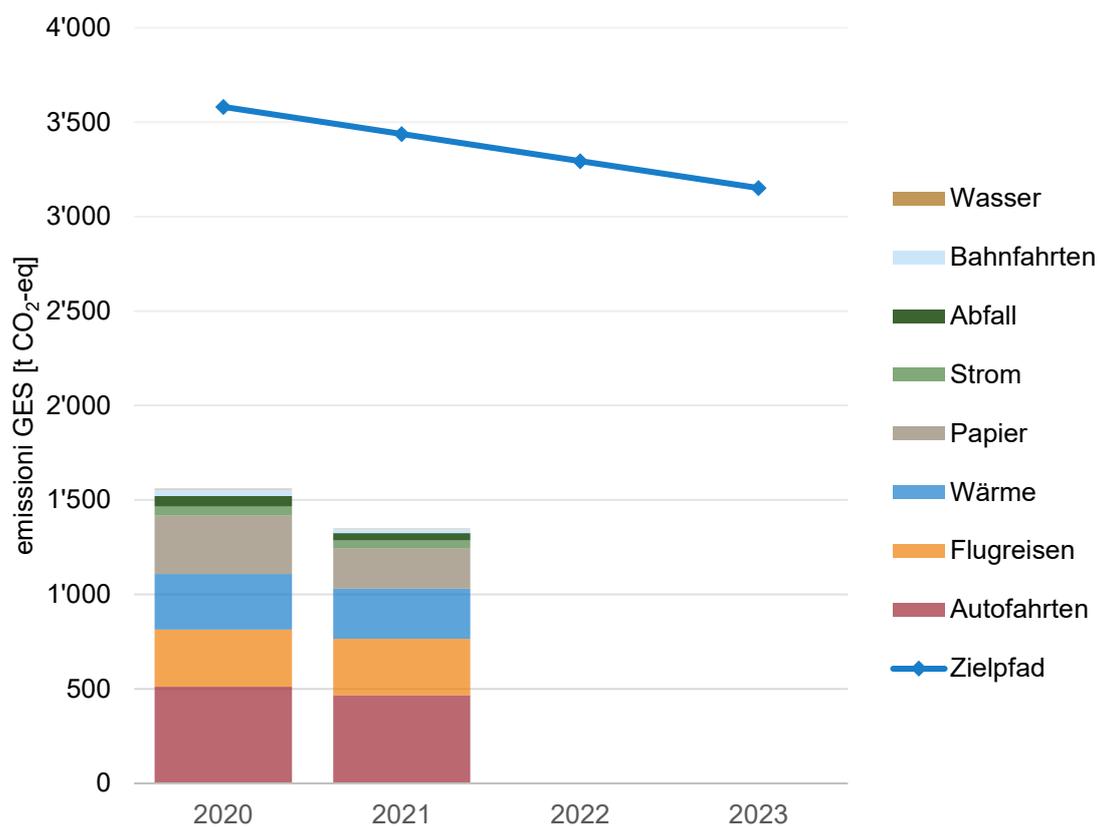


Figura 1: andamento delle emissioni di gas serra (incl. percorso di riduzione) del DATEC dal 2020 per settori ambientali

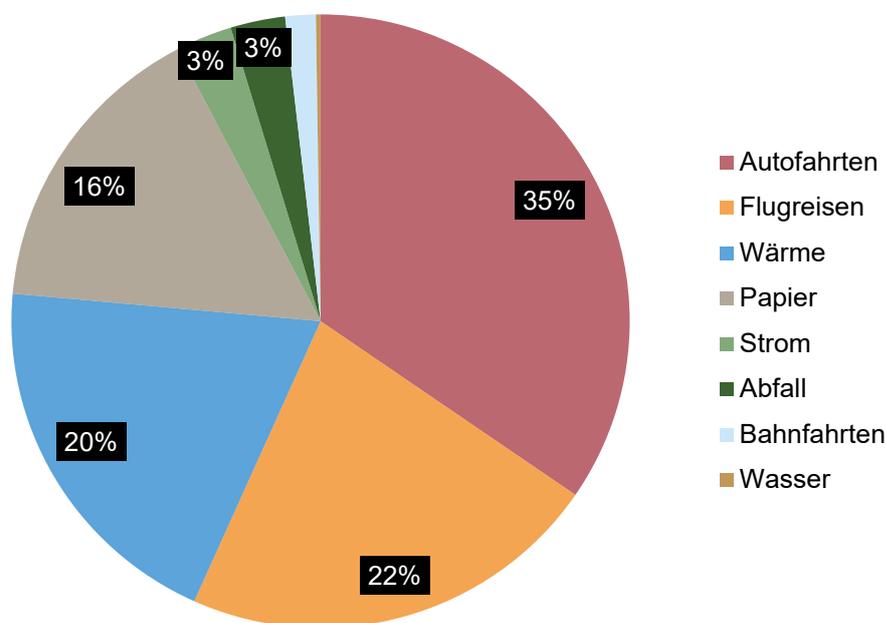


Figura 2: emissioni di gas serra 2021 del DATEC per settori ambientali

2.3 Impatto ambientale – andamento e risultati

I punti di impatto ambientale (PIA) sono calcolati applicando il metodo della scarsità ecologica. A differenza delle emissioni di gas serra, questo metodo tiene conto di un ampio spettro di impatti ambientali (ad es. cambiamento dell'utilizzazione del suolo, consumo di minerali e metalli, estrazione della ghiaia, consumo di acqua dolce, ecc.). Questi elementi sono riassunti nell'indicatore PIA. La carta, ad esempio, essendo responsabile del consumo delle risorse, nell'ottica dei PIA incide maggiormente sul bilancio complessivo e meno sulle emissioni di gas serra³.

Nel secondo anno in esame (2021) del periodo programmatico 2020 - 2023 l'impatto ambientale del DATEC è stato di 1815 milioni di PIA, pari a 0,7 milioni di PIA/ETP. Il DATEC è nettamente al di sotto del percorso di riduzione. Rispetto all'anno di riferimento 2020, i PIA/ETP sono diminuiti del 24 per cento.

³ Il documento separato riguardante i limiti di sistema, le basi metodologiche e le modifiche può essere richiesto al Servizio specializzato RUMBA.

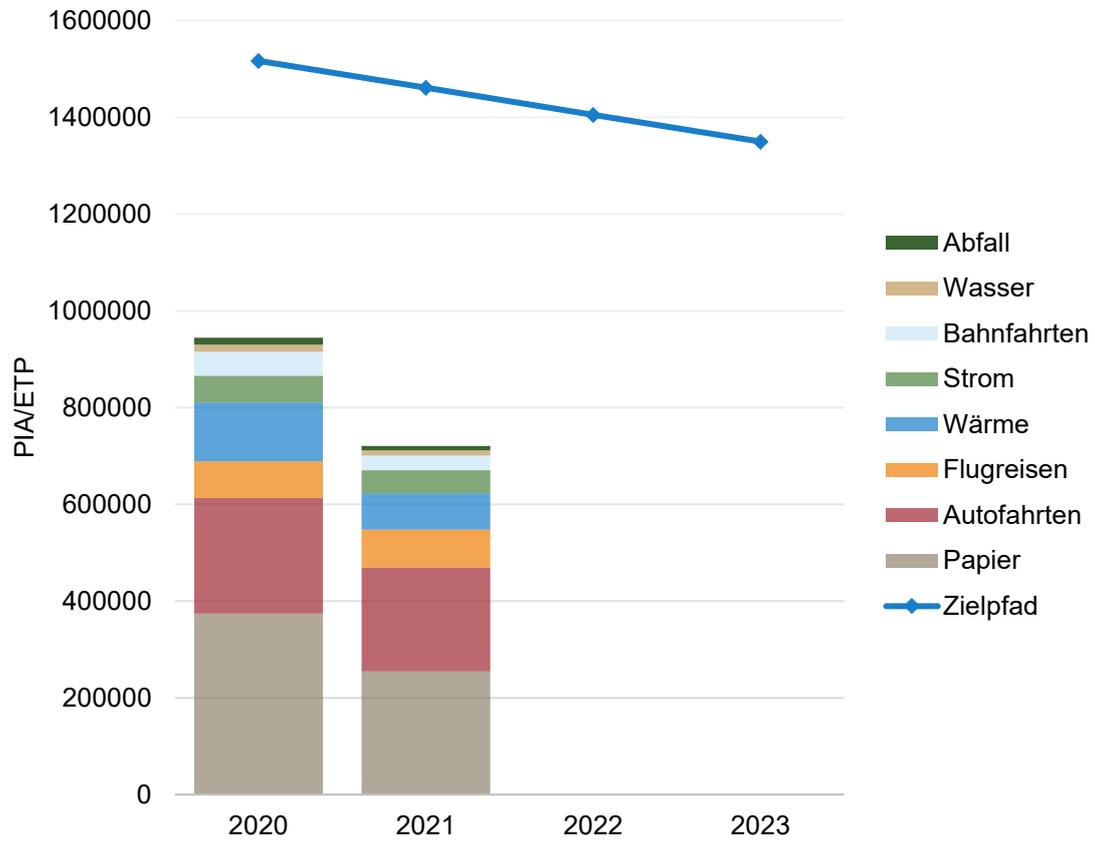


Figura 3: andamento dell'impatto ambientale (PIA/ETP) (incl. percorso di riduzione) del DATEC dal 2020 per settori ambientali

Le tre categorie principali per l'impatto ambientale nel 2021 sono la carta (35 %), che comprende gli ordini di stampa esterni (32 %) e il consumo di carta interno (3 %), i viaggi in auto (30 %) e i viaggi in aereo (11 %) (cfr. figura 4).

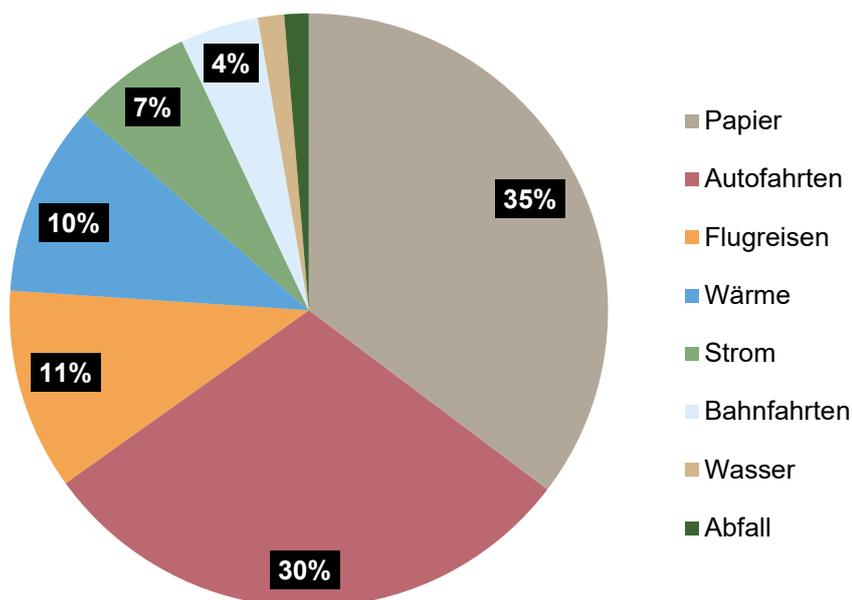


Figura 4: impatto ambientale 2021 del DATEC per settori ambientali (PIA/ETP)

2.4 Unità

Il DATEC ha fissato i seguenti obiettivi per le sue unità:

Unità	Obiettivo 1: PIA/ETP	Obiettivo 2: GES assolute
USTRA	-10,4 %	-10,9 %
UFAM	-11,0 %	-11,4 %
UFAC	-13,4 %	-14,3 %

Le figure qui di seguito si concentrano sulle unità del DATEC rilevanti dal punto di vista ambientale e illustrano gli obiettivi di cui sopra nonché i valori effettivi (figura 5: USTRA, figura 6: UFAM, figura 7: UFAC)⁴.

⁴ Rispetto all'anno precedente, sono stati aggiornati i fattori relativi ai riscaldamenti elettrici e all'elettricità per le pompe di calore. Tale aggiornamento ha un impatto maggiore sui fattori PIA/ETP e meno sulle emissioni GES. A parità di aumento a livello energetico, l'incremento dei valori PIA assoluti è inferiore a quello dei valori delle emissioni GES.

2.4.1 USTRA

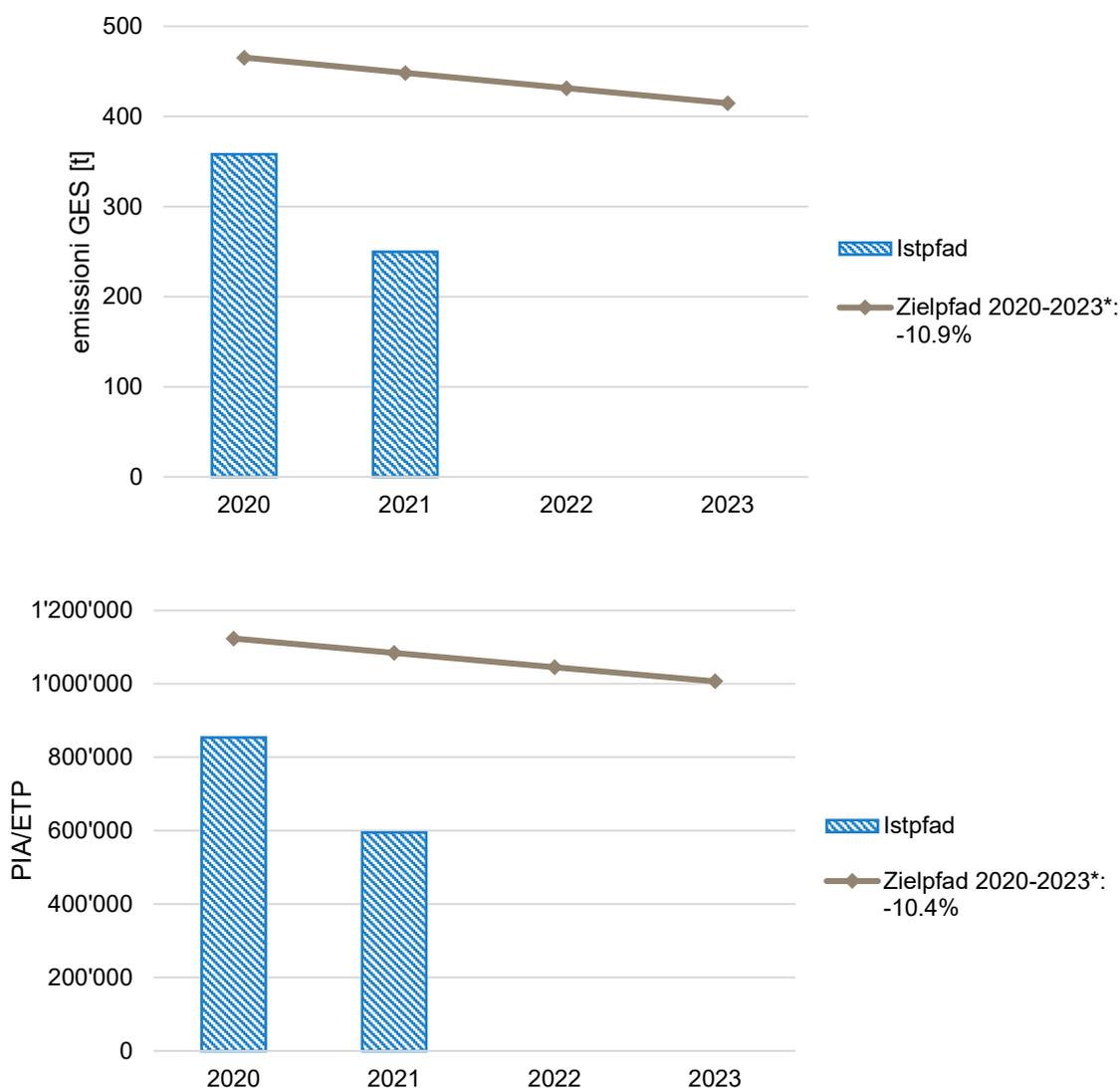


Figura 5: andamento delle emissioni GES (a sinistra) e PIA/ETP (a destra) dell'USTRA (incl. percorso di riduzione)

L'USTRA certifica una riduzione delle emissioni di gas serra. Ciò è dovuto principalmente alla riduzione nelle categorie «viaggi in auto» (84 % delle emissioni di gas serra dell'USTRA) e «calore». Vista la maggiore ponderazione della carta per i PIA, la relativa diminuzione ha un forte impatto sui PIA/ETP. Il numero di ETP è aumentato del 4 per cento, facilitando ulteriormente la riduzione dei PIA/ETP. L'USTRA rimane in entrambi i settori sulla buona strada del raggiungimento degli obiettivi.

2.4.2 UFAM

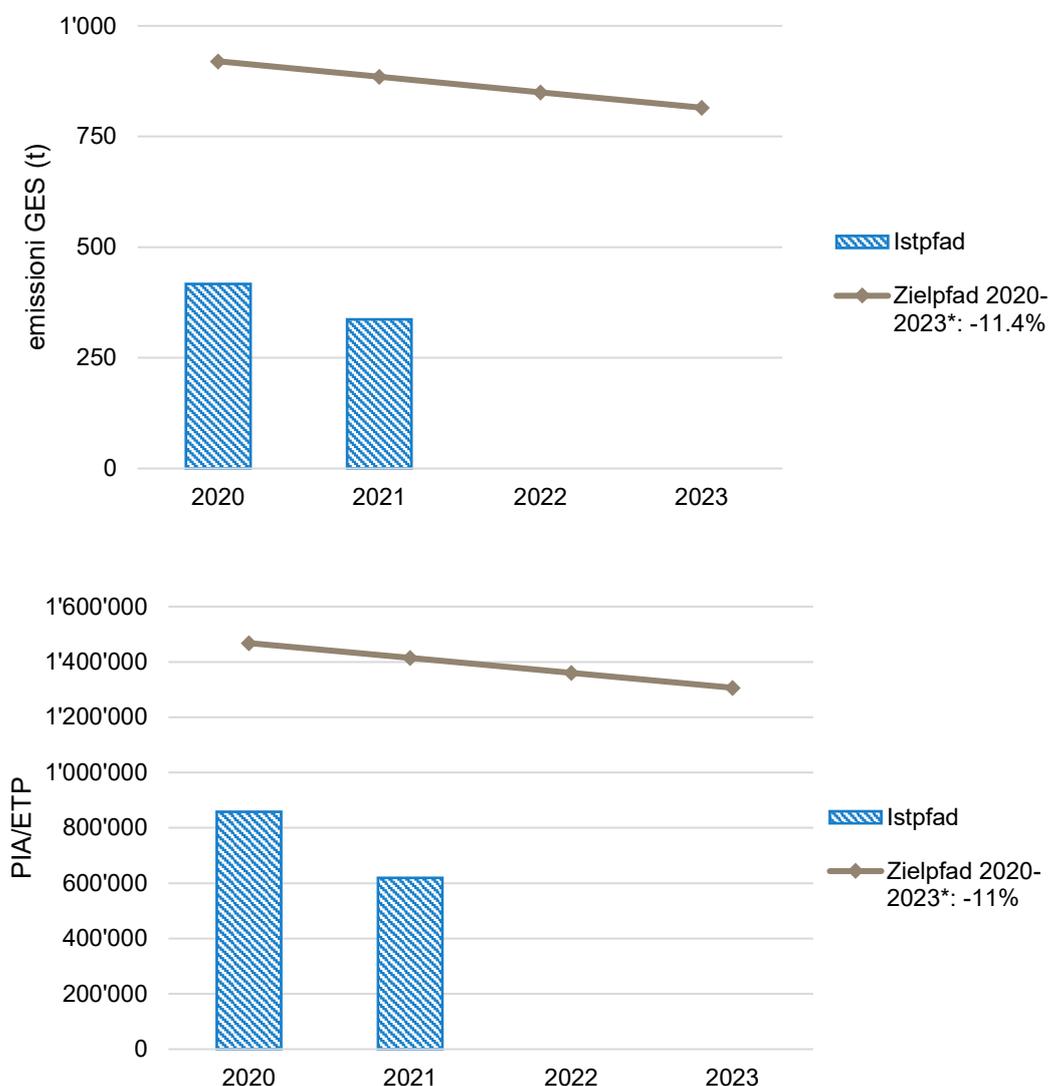


Figura 6: andamento delle emissioni GES (a sinistra) e PIA/ETP (a destra) dell'UFAM (incl. percorso di riduzione)

L'UFAM registra una riduzione delle emissioni di gas serra rispetto al 2020. Ciò è dovuto essenzialmente alle categorie «viaggi in aereo» e «carta». Mentre l'anno scorso le emissioni della prima categoria erano ancora dieci volte superiori al valore attuale, nel settore «carta» le emissioni di gas serra si sono quasi dimezzate. La categoria «calore» invece ha registrato un aumento, determinando il 62 per cento delle emissioni di gas serra dell'UFAM. Questo aumento è in parte determinato dall'inverno più freddo, che ha comportato una maggiore necessità di riscaldamento. La riduzione relativamente importante dei valori PIA è riconducibile alla maggiore ponderazione della categoria «carta». Il numero di ETP è rimasto praticamente invariato (+0,26 %). Entrambi i valori sono al di sotto del percorso di riduzione; l'UFAM è quindi sulla buona strada del raggiungimento degli obiettivi.

2.4.3 UFAC

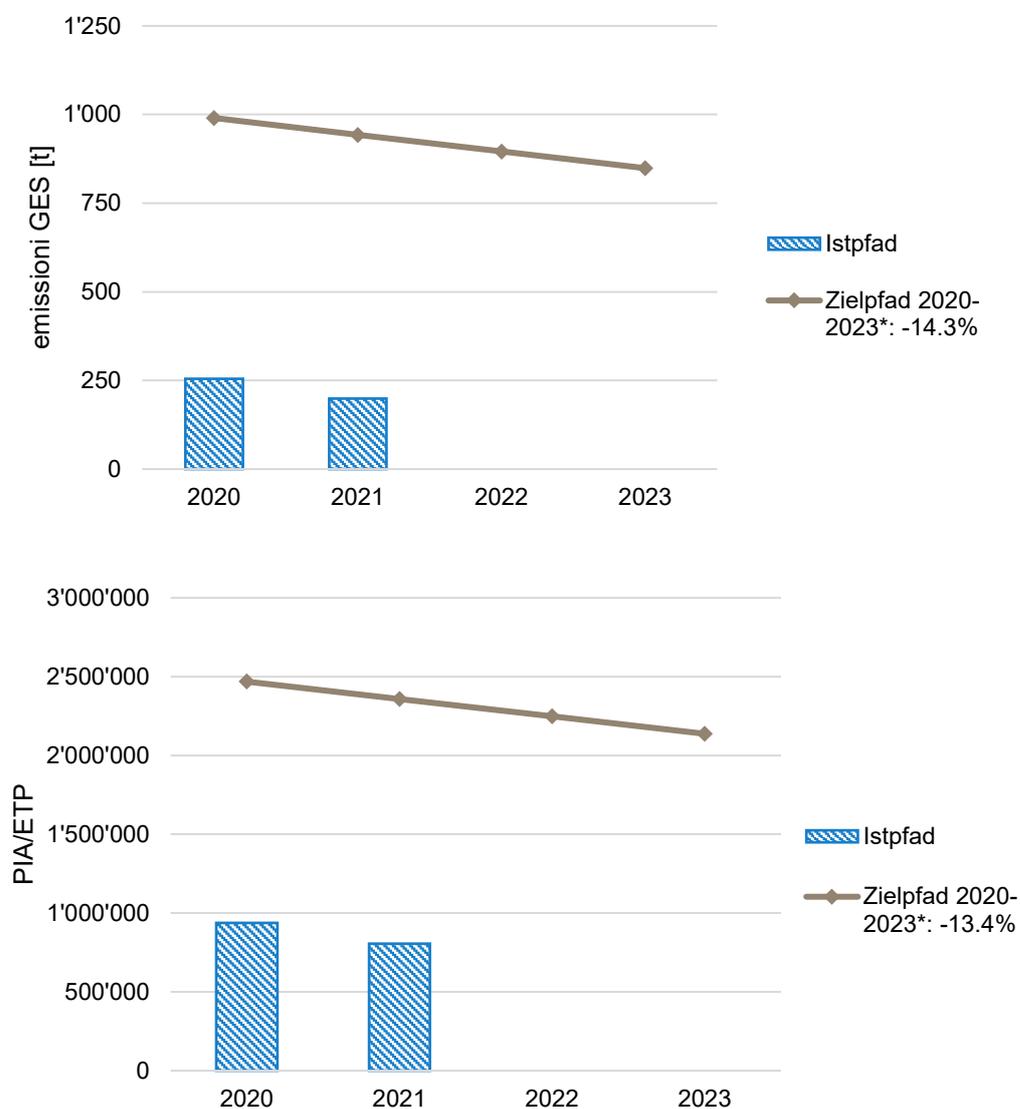


Figura 7: andamento delle emissioni di gas serra (a sinistra) e PIA/ETP (a destra) dell'UFAC (incl. percorso di riduzione)

I due grafici indicano per il 2021 una riduzione delle emissioni di gas serra e dei PIA/ETP all'UFAC. Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, la forte diminuzione è da ricondurre ai minori viaggi in aereo. Nell'ottica dei PIA/ETP, la riduzione nella categoria «viaggi in aereo» è ponderata meno rispetto alle più significative diminuzioni nelle categorie «carta» e «calore». Tale riduzione dei PIA/ETP è inoltre leggermente favorita dall'aumento degli ETP, pari a poco meno del 4 per cento. L'UFAC è quindi in entrambi i settori sulla buona strada del raggiungimento degli obiettivi.

2.5 Tre principali fonti di emissioni (hotspot)



2.5.1 Viaggi in auto

Nel 2021 la categoria «viaggi in auto» ha causato 466 tonnellate di emissioni di gas serra, rappresentando pertanto la principale fonte di emissione (35 %). La maggior parte (65 %) di queste emissioni di gas serra è da ricondurre ai viaggi di servizio con veicoli della Confederazione per un totale di circa 304 tonnellate di CO₂-eq. Un ulteriore 21 per cento (97 t di CO₂-eq) è stato causato da automobili elettriche, a basso consumo di carburante o ibride. La distanza percorsa con automobili elettriche, a basso consumo di carburante o ibride è pari al 30 per cento della distanza totale percorsa, mentre i veicoli federali assegnati (automobile medie) sono stati utilizzati nella misura del 55 per cento. Inoltre, 53 t di CO₂-eq (11 %) delle emissioni sono state causate dall'utilizzo di automobili private, 8 t di CO₂ (2 %) da automobili elettriche e 4 t di CO₂-eq (1 %) da veicoli a noleggio o Mobility.

Le emissioni di questa categoria sono diminuite di quasi il 9 per cento rispetto all'anno precedente. Tale riduzione è da ricondurre principalmente al minor numero di chilometri percorsi (-7 %). Inoltre, sono stati percorsi più chilometri con automobili elettriche a emissioni più basse, il cui utilizzo è aumentato di ben il 50 per cento.



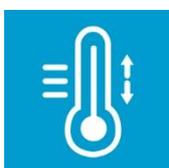
2.5.2 Viaggi in aereo

Con una quota del 22 per cento, i viaggi in aereo rappresentano la seconda fonte di emissioni e sono responsabili di emissioni di gas serra pari a 298 t CO₂-eq. Nel 2021, circa il 72 per cento è stato causato da viaggi di servizio con velivoli del Consiglio federale e il 28 per cento da vari voli di linea, tra cui quelli a lungo raggio rappresentano il 16 per cento del 28 per cento complessivo.

Tra i voli di linea, quelli a lungo raggio in business sono responsabili della maggior parte delle emissioni (43 t CO₂-eq), seguiti dai voli a lungo raggio in economy (18 t CO₂-eq).

I voli a lungo raggio in business hanno causato oltre il 57 per cento delle emissioni di gas serra legate ai viaggi in aereo, nonostante corrispondano solo al 40 per cento dei chilometri percorsi complessivamente in aereo. La proporzione è inversa per quanto riguarda i voli a lungo raggio in economy, responsabili solo del 5 per cento delle emissioni di gas serra di tutti i voli di linea; la distanza percorsa corrisponde tuttavia al 9 per cento della distanza complessiva dei voli. Questa differenza è da ricondurre al fatto che i voli in economy causano meno emissioni di quelli in business. Per ulteriori informazioni sui viaggi in aereo si rimanda al capitolo 3.3 sul «Piano d'azione Viaggi in aereo».

Rispetto all'anno precedente le emissioni di gas serra nella categoria «viaggi in aereo» sono aumentate dell'1 per cento. Ciò è dovuto al fatto che le emissioni dei voli di linea sono diminuite del 68 per cento, ma i viaggi di servizio con i velivoli del Consiglio federale sono più che triplicati.



2.5.3 Calore

Con una quota del 20 per cento, la categoria «calore» costituisce la terza fonte di emissioni e ha generato nel 2021 266 tonnellate di emissioni di gas serra. Di queste, l'87 per cento è da attribuire al consumo di calore prodotto con gas naturale e il 7 per cento dal consumo derivante dal teleriscaldamento. Il consumo di calore da olio combustibile ha causato poco meno del 4 per cento di emissioni di gas serra nel 2021, il riscaldamento elettrico e l'energia elettrica

per le pompe di calore poco meno del 3 per cento. Complessivamente il consumo di calore si è attestato a circa 1,9 GWh. Il gas naturale ha rappresentato il principale vettore energetico con circa 1,0 GWh, seguito da riscaldamento elettrico e energia elettrica per pompe di calore con circa 0,6 GWh.

Questa categoria vanta una riduzione del 9 per cento rispetto al 2020. Ciò è da ricondurre alla notevole riduzione del fattore di emissione per riscaldamenti elettrici e energia elettrica per pompe di calore rispetto al 2020. In tal modo il consumo di energia di questa fonte di calore è aumentato del 44 per cento a causa delle temperature più fredde, mentre le emissioni di gas serra sono diminuite dell'83 per cento.

3. Andamento a lungo termine:

3.1 Valutazione dei risultati dal 2006

Rispetto al 2006, nel 2021 il DATEC è riuscito a ridurre le proprie emissioni di gas serra del 72 per cento, passando da 4801 t CO₂-eq a 1349 t CO₂-eq. Rispetto al 2020 le emissioni di gas serra sono diminuite del 14 per cento circa, soprattutto a seguito della riduzione delle emissioni nella categoria «voli in aereo». Svariati adeguamenti metodologici⁵ effettuati nel 2017 e nel 2020 hanno generato alcune differenze rispetto ai precedenti periodi RUMBA, motivo per cui i valori non sono direttamente confrontabili.

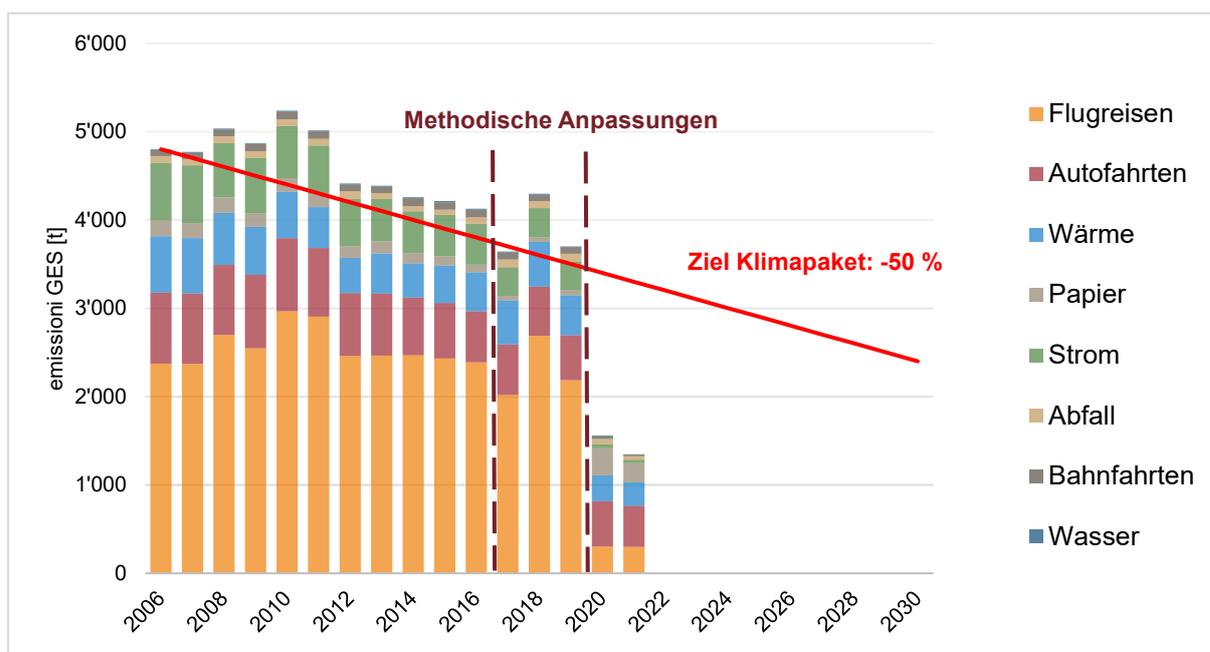


Figura 8: andamento delle emissioni di gas serra del DATEC dal 2006

Dal grafico emerge in modo evidente la tendenza alla diminuzione delle emissioni di gas serra dal 2006. La drastica riduzione registrata nel periodo 2019 - 2020 è motivata da un lato dalla pandemia di COVID-

⁵ Il documento separato riguardante i limiti di sistema, le basi metodologiche e le modifiche può essere richiesto al Servizio specializzato RUMBA.

19 e, dall'altro, dagli adeguamenti metodologici, per esempio dalla presa in considerazione a tutti gli effetti dell'energia elettrica rinnovabile (perlopiù prodotta nelle centrali idroelettriche)⁶.

⁶ Fino al 2019 l'energia elettrica acquistata era valutata come mix elettrico svizzero.

3.2 Principali misure per la riduzione delle emissioni di gas serra del DATEC dal 2006

Dal 2006 il DATEC ha adottato diverse misure per ridurre le emissioni di gas serra.

3.2.1 Misure realizzate

Energia elettrica

- Analisi del consumo di energia elettrica e attuazione di misure di ottimizzazione, se queste non sono già state attuate nel quadro delle ottimizzazioni operative (2016).
- Applicazione dello standard P025 per l'acquisto dell'infrastruttura TIC (2016).
- Azioni di sensibilizzazione per i collaboratori (2016).

Viaggi in aereo

- Continuazione e attuazione coerente della pratica di autorizzazione dei viaggi in aereo (2016).
- Dichiarazione relativa a destinazioni che andrebbero raggiunte in linea di massima in treno (treno anziché aereo) (2016).
- Promozione di videoconferenze tramite UCC o impianti professionali di videoconferenza (2016).
- Installazione di impianti professionali di videoconferenza nelle sale riunioni (2021).
- Acquisto di apparecchi audio e video per le riunioni ibride (2021).

Viaggi in auto

- Promozione dell'utilizzazione di veicoli a basso consumo di carburante (2016).

Carta

- Aumento al 50 per cento della quota di carta riciclata non sbiancata (2016).
- Uso della nuova carta bianca riciclata al 100 per cento invece di carta in fibra vergine (2016).
- Carta in fibra vergine solo se strettamente necessario per i prodotti destinati al pubblico (2016).

Calore

- Campagna di sensibilizzazione sulle giornate di canicola in ufficio (UFCOM) (2021).
- Miglioramento dell'isolamento termico cambiando/rinnovando le guarnizioni di gomma delle finestre (SG-DATEC) (2021).

Rifiuti

- Installazione di dispenser d'acqua (SG-DATEC) (2021).

3.2.2 Misure in attuazione

- Parco veicoli: in base alle nuove istruzioni sui principi ecologici per l'acquisto e l'utilizzo di veicoli dell'Amministrazione possono ora essere acquistate solo automobili elettriche.
- Edifici:
 - Risanamenti energetici
 - Rinuncia all'installazione di riscaldamenti fossili e di riscaldamenti a resistenza elettrica
 - Installazione di impianti fotovoltaici o solari sulle facciate e sui tetti degli edifici che lo consentono
 - Installazione di stazioni di ricarica

3.2.3 Piano d'azione Viaggi in aereo

Quale uno dei primi risultati in termini attuativi del pacchetto clima dell'Amministrazione federale deciso in luglio 2019, nel dicembre 2019 il Consiglio federale ha adottato il «Piano d'azione Viaggi in aereo». Quest'ultimo mira a ridurre del 30 per cento le emissioni di gas serra causate dai viaggi in aereo dell'Amministrazione federale civile tra il 2019 e il 2030. Le emissioni di gas serra da ricondurre ai viaggi in aereo del DATEC del 2021 ammontano a 298 t CO₂-eq e sono quindi diminuite di un buon 1 per cento rispetto al 2020. Dato che le emissioni di gas serra sono diminuite in modo molto marcato tra il 2019 e il 2020, il DATEC rimane sulla buona strada del raggiungimento degli obiettivi (cfr. figura 9).

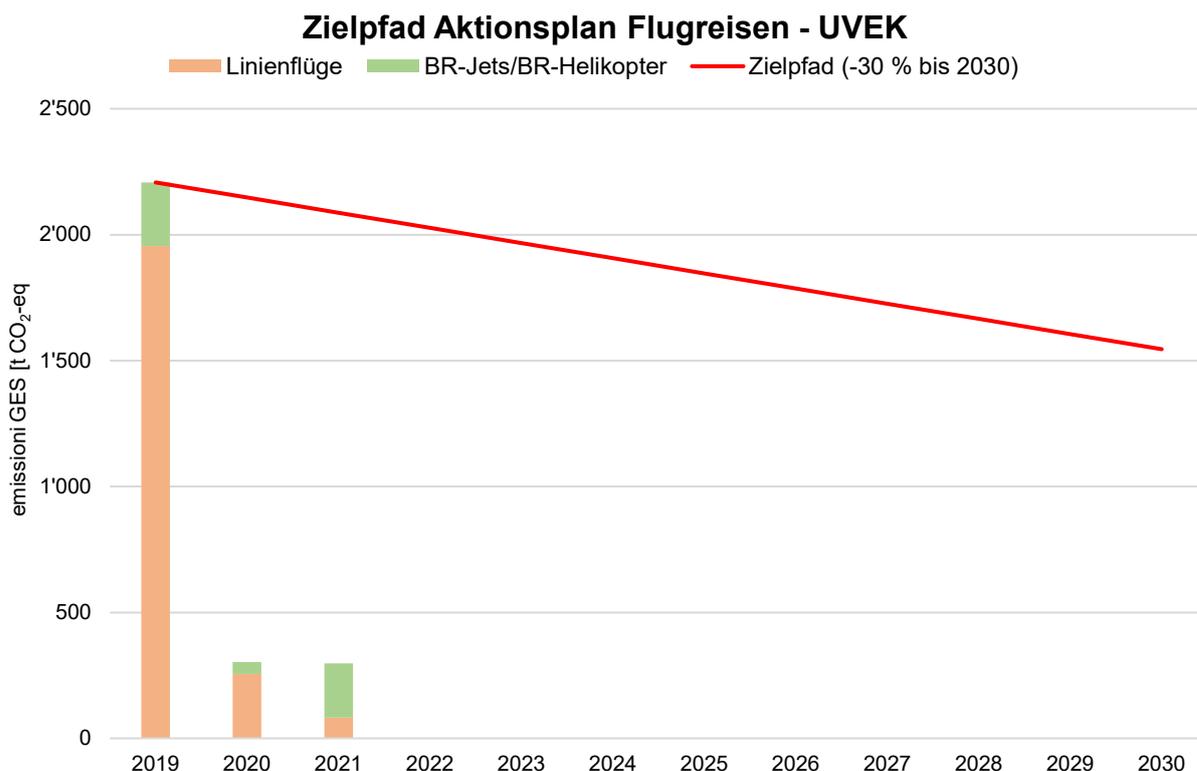


Figura 9: andamento delle emissioni di gas serra della categoria «viaggi in aereo» del DATEC dal 2019

Questa marcata riduzione delle emissioni di gas serra dal 2019 è da ricondurre perlopiù alla pandemia di COVID-19 e al conseguente drastico calo del traffico aereo. In misura ridotta la riduzione è altresì

riconducibile alle misure del «Piano d'azione Viaggi in aereo». Di seguito vengono analizzate nel dettaglio le misure e il loro stato di attuazione.

In generale le ripercussioni della pandemia di COVID-19 hanno avuto un forte impatto sul numero di viaggi in aereo. Si rileva tale tendenza anche nel 2021. Ciononostante i dati raccolti consentono una prima valutazione dello stato di attuazione delle misure.



Delegazioni più piccole:

La misura volta a promuovere delegazioni più piccole in occasione di conferenze internazionali viene attuata in modo coerente al DATEC. In media il DATEC è rappresentato con 1,15 persone per delegazione. Su un totale di 66 delegazioni, nel 2021 solo 10 contavano più di una persona. Ciò testimonia una buona attuazione di questa misura.



Teleconferenze e videoconferenze

Con la pandemia di COVID-19 e la necessità di incrementare il telelavoro è fortemente aumentato il numero di teleconferenze e videoconferenze. Nel 2019 nell'intera Amministrazione federale si sono svolte tra le 6000 e le 8000 teleconferenze e videoconferenze al mese; Nel 2020 la media mensile di quelle via Skype è stata di circa 65 000, nel 2021 di 102 000. Attualmente non sono disponibili dati per indicare i numeri a livello di DATEC.



In treno anziché in aereo

La Centrale viaggi della Confederazione (CVC), d'intesa con l'UFPER, ha definito le destinazioni che di norma devono essere raggiunte in treno. Il DATEC è in linea con questa misura.⁸Tra il 2020 e il 2021 i chilometri percorsi dai voli a corto raggio del DATEC sono diminuiti da 16 a 14 punti percentuali: Nel 2021 sono stati percorsi all'estero in treno complessivamente 218 095 km.



In economy anziché in business

Il DATEC è in linea con questa misura. I voli a corto e medio raggio hanno registrato una quota di viaggi in business in linea con quanto previsto (quasi 0 %). Per quanto riguarda i voli a lungo raggio tale quota è dell'82 per cento. La misura introdotta risulta pertanto già efficace.

⁷ <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/61628.pdf>

⁸ Negli anni precedenti, visti i dati disponibili, non è stato possibile determinare il numero di chilometri percorsi con voli open-jaw. Pertanto un confronto rappresentativo sarà possibile solo nei prossimi anni. I chilometri percorsi nell'ambito dei voli a corto raggio comprendono anche le distanze tra 600 e 800 km. Il «Piano d'azione Viaggi in aereo» indica che le distanze fino a 600 km devono essere percorse in treno. Anche se il confronto è solo approssimativo, è riconoscibile la tendenza a utilizzare maggiormente il treno per recarsi all'estero.

4. Prospettive e temi attuali del DATEC

Il DATEC intende adottare le seguenti misure per ridurre il suo impatto ambientale e le sue emissioni di gas serra.

Definizione degli obiettivi

- Nel giugno 2022 la Conferenza delle risorse del DATEC ha deciso di definire obiettivi RUMBA separati per tutte le unità amministrative del DATEC.

Viaggi in aereo

- Il «Piano d'azione Viaggi in aereo» contiene varie misure per la riduzione delle emissioni di gas serra del 30 per cento tra il 2019 e il 2030 (-2,7 % all'anno).
- Altre misure riguardano la maggiore sensibilizzazione e il monitoraggio regolare dei dati sui voli per verificare l'attuazione delle varie misure.

Viaggi in auto

- Sostituzione della vecchia Tesla con una VW ID.3 (CF Sommaruga) o una nuova BMW i7 (CF Röstli).
- Progetto di promozione della bicicletta, compreso l'acquisto di biciclette elettriche.
- Revisione delle «Istruzioni sui principi ecologici per l'acquisto e l'utilizzo di veicoli dell'Amministrazione»: almeno il 20 per cento dei nuovi veicoli acquistati (<3,5 t) entro il 2022 è costituito da veicoli elettrici della categoria di efficienza energetica per automobili A o B.
- La definizione della gestione della mobilità da parte degli organi superiori di direzione e del Consiglio federale (decisione del Consiglio federale 9.12.2022) porrà le basi per definire un approccio coordinato in questo settore e altre misure (p. es. sul tema delle stazioni di ricarica).
- Progresso tecnico e condizioni quadro normative.
- Ottimizzazione continua del parco veicoli, ad esempio attraverso l'acquisto di veicoli efficienti sotto il profilo energetico.

Calore

- Le nuove installazioni pianificate dovranno rispettare la più recente raccomandazione della Conferenza di coordinamento degli organi della costruzione e degli immobili dei committenti pubblici (KBOB) in materia di tecnica della costruzione. Ottimizzazione della gestione degli edifici possibilmente entro il 2025.
- Tutte le nuove costruzioni sono certificate secondo gli standard Minergie-P-A-ECO e SNBS.
- Monitoraggio e ottimizzazione costanti degli impianti tecnici degli edifici e degli oggetti mediante il rilevamento e l'analisi sistematica di adeguati dati di consumo: individuare tempestivamente le disfunzioni, impiegare le risorse finanziarie in modo più mirato ed effettivo e misurare il successo delle misure. Le decisioni di investimento nell'ambito dell'ottimizzazione operativa tengono conto dei costi completi della misura durante l'intero ciclo di vita.
- Secondo il preventivo 2023 con PICF 2024–2026 l'UFCL mira, per quanto riguarda l'efficienza energetica, a una riduzione del consumo di calore (kWh/m² di superficie di riferimento energetico) dell'1,5 per cento all'anno.

Energia elettrica

- Se possibile gli attori dismettono i locali per server decentrati se risultano meno efficienti rispetto ai grandi centri di calcolo.
- Aumento dell'efficienza energetica tramite l'applicazione del nuovo standard operativo P026, acquisto di dispositivi più efficienti nel settore TIC.

Carta

- Aumento della quota di carta riciclata acquistata e utilizzata e quindi riduzione della quota di carta in fibra vergine.
- Rinuncia in futuro all'acquisto di buste bianche in fibra fresca (prossimo bando OMC: 2022; sottoscrizione contratto: 01.01.2023).
- Ottimizzazione degli ordini di stampa esterni, adeguamento dei requisiti per fornitori esterni di ordini di stampa.
- Implementazione della firma digitale.

Rifiuti

- Stoviglie riutilizzabili, raccolta della plastica, raccolta differenziata, raccolta ottimizzata della carta usata, gestione efficiente dei rifiuti durante i traslochi.

Unità che partecipano su base volontaria

Anche l'IFSN rileva i dati, nonostante si tratti di un'unità decentrata. Il rilevamento dei dati avviene in coordinamento con RUMBA, ma i relativi risultati non sono contemplati nel presente rapporto.