

Rapporto del 1° ottobre 2023

RUMBA – Rapporto ambientale DATEC 2023

Anno di riferimento 2022



Fonte: shutterstock (2021)

Autori:

Servizio specializzato RUMBA, Segreteria generale DATEC, info@rumba.admin.ch

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

Management summary

Il raggiungimento degli obiettivi del periodo RUMBA 2020-2023 è ormai vicino:

Per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023, il DATEC si è prefisso l'obiettivo di ridurre dell'11 per cento l'impatto ambientale per posto equivalente a tempo pieno e del 12 per cento le emissioni assolute di gas serra. Il DATEC è prossimo al raggiungimento di entrambi gli obiettivi, anche se nel 2022 ha registrato un aumento delle emissioni di gas serra e dell'impatto ambientale rispetto all'anno di riferimento 2020, caratterizzato dal COVID-19.

Tre principali fonti di emissioni (hotspot): viaggi in aereo, viaggi in auto e carta

Le emissioni di gas serra del DATEC, attestatesi nel 2022 a 2230 t CO₂ eq., sono in massima parte riconducibili a tre categorie: viaggi in aereo (42 %), viaggi in auto (22 %) e carta (16 %). Nel settore «viaggi in aereo», il 77 per cento delle emissioni di gas serra è stato causato dai voli di linea, il 23 per cento dai viaggi di servizio con jet del Consiglio federale e meno dell'1 per cento dai viaggi di servizio con elicotteri del Consiglio federale. Quanto ai viaggi in auto hanno inciso in modo particolarmente significativo i viaggi di servizio effettuati con i veicoli della Confederazione. Nella categoria «carta» gli ordini di stampa sono stati responsabili di circa il 93 per cento delle emissioni.

Andamento positivo a lungo termine grazie a una serie di misure

Nell'analisi a lungo termine, le emissioni di gas serra del DATEC mostrano una chiara tendenza alla diminuzione. La riduzione del 54 per cento, conseguita dal 2006, è in particolare merito di ottimizzazioni nei settori «viaggi in aereo» ed «energia elettrica». Dal 2006 il DATEC ha attuato un'ampia gamma di misure in questi e altri settori ambientali.

Attuazione del «Piano d'azione Viaggi in aereo»

Nel DATEC viene applicato anche il «Piano d'azione Viaggi in aereo», che nel 2019 è stato adottato per l'intera Amministrazione federale. Nel 2022 le emissioni generate dai viaggi in aereo sono state del 58 per cento inferiori rispetto al 2019, ma comunque più elevate rispetto al 2020 e al 2021, anni fortemente influenzati dalle restrizioni ai viaggi a seguito della pandemia di COVID-19. Ciononostante i dati disponibili permettono un primo bilancio positivo dell'attuazione e dell'efficacia del «Piano d'azione Viaggi in aereo».

Indice

Indice	3
1. Introduzione.....	4
2. RUMBA 2020–2023.....	4
2.1 Obiettivo	4
2.2 Emissioni di gas serra: andamento e risultati	4
2.3 Impatto ambientale: andamento e risultati.....	6
2.4 Tre principali fonti di emissioni (hotspot)	7
2.4.1 Viaggi in aereo	7
2.4.1 Viaggi in auto	8
2.4.2 Carta	9
3. Andamento a lungo termine	10
3.1 Valutazione dei risultati dal 2006	10
3.2 Riduzione delle emissioni di gas serra attraverso misure incisive.....	11
3.2.1 Viaggi in aereo	11
3.2.2 Viaggi in auto	11
3.2.3 Carta	11
3.3 Piano d'azione Viaggi in aereo	12

1. Introduzione

Il presente rapporto illustra gli obiettivi del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) per il periodo programmatico 2020–2023 nonché l'impatto ambientale e le emissioni di gas serra (GES)¹ del DATEC nel 2022. Inoltre analizza l'andamento a lungo termine nel periodo 2006–2022, le misure attuate nonché il «Piano d'azione Viaggi in aereo».

2. RUMBA 2020–2023

2.1 Obiettivo

Per il periodo programmatico 2020–2023, il DATEC ha stabilito i seguenti obiettivi a livello di Dipartimento:

- Obiettivo 1: entro il 2023 riduzione complessiva dell'11 per cento rispetto al 2020 dell'impatto ambientale di ogni posto equivalente a tempo pieno (PIA/ETP).
- Obiettivo 2: entro il 2023 riduzione complessiva del 12 per cento rispetto al 2020 delle emissioni assolute di gas serra e compensazione totale delle restanti emissioni di gas serra mediante certificati di riduzione delle emissioni.

2.2 Emissioni di gas serra: andamento e risultati

Nel 2022 le emissioni di gas serra del DATEC si sono attestate a 2230 t CO₂ eq., con un incremento del 65 per cento rispetto all'anno precedente, anch'esso caratterizzato dalla pandemia di COVID-19. Le tre categorie principali delle emissioni di gas serra sono i viaggi in aereo (42 %), i viaggi in auto (22 %) e la carta (16 %). Rispetto all'anno di riferimento 2020 estrapolato² (corrispondente al punto di inizio della linea rossa), le emissioni di gas serra sono diminuite del 38 per cento. Attualmente il DATEC si attesta al 32 per cento al di sotto della traiettoria dell'obiettivo calcolata per il 2022 (cfr. fig. 1).

¹ Le emissioni GES 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 può essere richiesto al Servizio specializzato RUMBA.

² Nel 2020 la pandemia di COVID-19 ha inciso notevolmente sulle emissioni dell'Amministrazione federale (ad es. attraverso l'obbligo del telelavoro e il forte calo dei viaggi di servizio). L'anno di riferimento 2020, utilizzato per la determinazione degli obiettivi, è stato calcolato conformemente alla decisione del Consiglio federale dell'11 dicembre 2020 come segue: esso si basa sui dati di misurazione estrapolati del 2019, adottando per il 2020 una riduzione delle emissioni di gas serra del 3 % e dei PIA per ETP del 2,67 %. Tale calcolo corrisponde al percorso di riduzione necessario per raggiungere gli obiettivi di RUMBA entro il 2023. Gli obiettivi di cui sopra sono stati calcolati tenendo conto dell'anno di base corretto (estrapolazione del 2019) e non delle cifre reali del 2020. I dati reali dal 2020 al 2022 sono raffigurati mediante le colonne sotto la traiettoria dell'obiettivo.

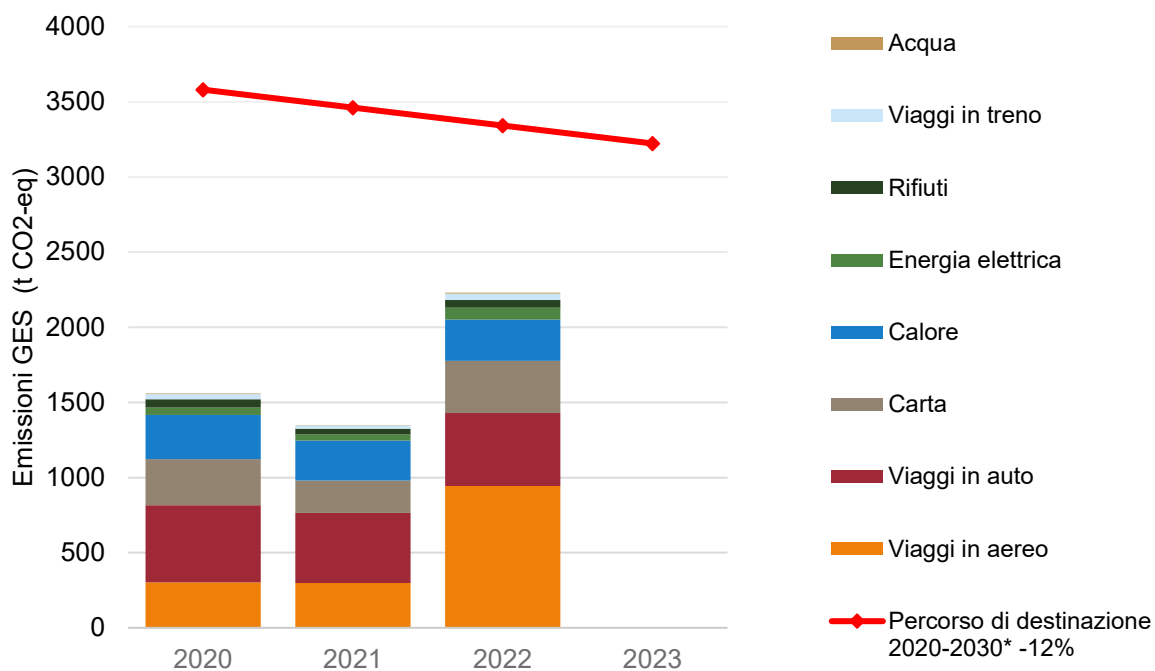


Figura 1: andamento delle emissioni di gas serra (t CO₂ eq., incl. traiettoria dell'obiettivo) del DATEC dal 2020 per settori ambientali

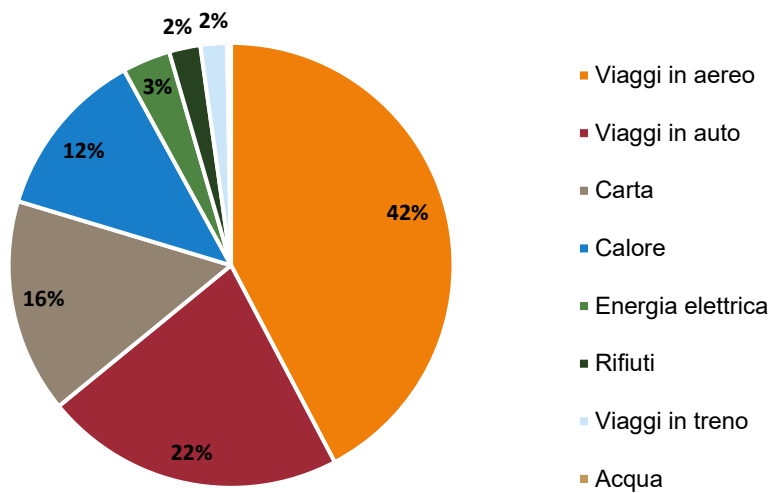


Figura 2: composizione delle emissioni di gas serra (t CO₂ eq.) del DATEC nel 2022 per settori ambientali

2.3 Impatto ambientale: andamento e risultati

Nell'anno di riferimento 2022 l'impatto ambientale nel DATEC è stato pari a 2756 mio. PIA o 1,1 mio. PIA per ETP. Rispetto all'anno precedente si tratta di un incremento del 52 per cento (cfr. fig. 3). Le tre principali categorie responsabili dell'impatto ambientale nel 2022 sono: carta (38 %), viaggi in aereo (21 %) e viaggi in auto (21 %) (cfr. fig. 4).

Rispetto all'anno di riferimento 2020 estrapolato³ (corrispondente al punto di inizio della linea rossa) i PIA per ETP del DATEC sono diminuiti del 28 per cento. Attualmente il DATEC si trova al 23 per cento al di sotto della traiettoria dell'obiettivo calcolata per il 2022. A differenza delle emissioni di gas serra, nei PIA vengono considerati elementi quali lo sfruttamento delle risorse (cambiamento dell'utilizzazione del suolo, consumo di minerali e metalli, estrazione della ghiaia, consumo di acqua dolce, ecc.), motivo per cui, ad esempio, la carta rappresenta nella prospettiva dei PIA una percentuale maggiore del bilancio complessivo rispetto alle emissioni di gas serra.

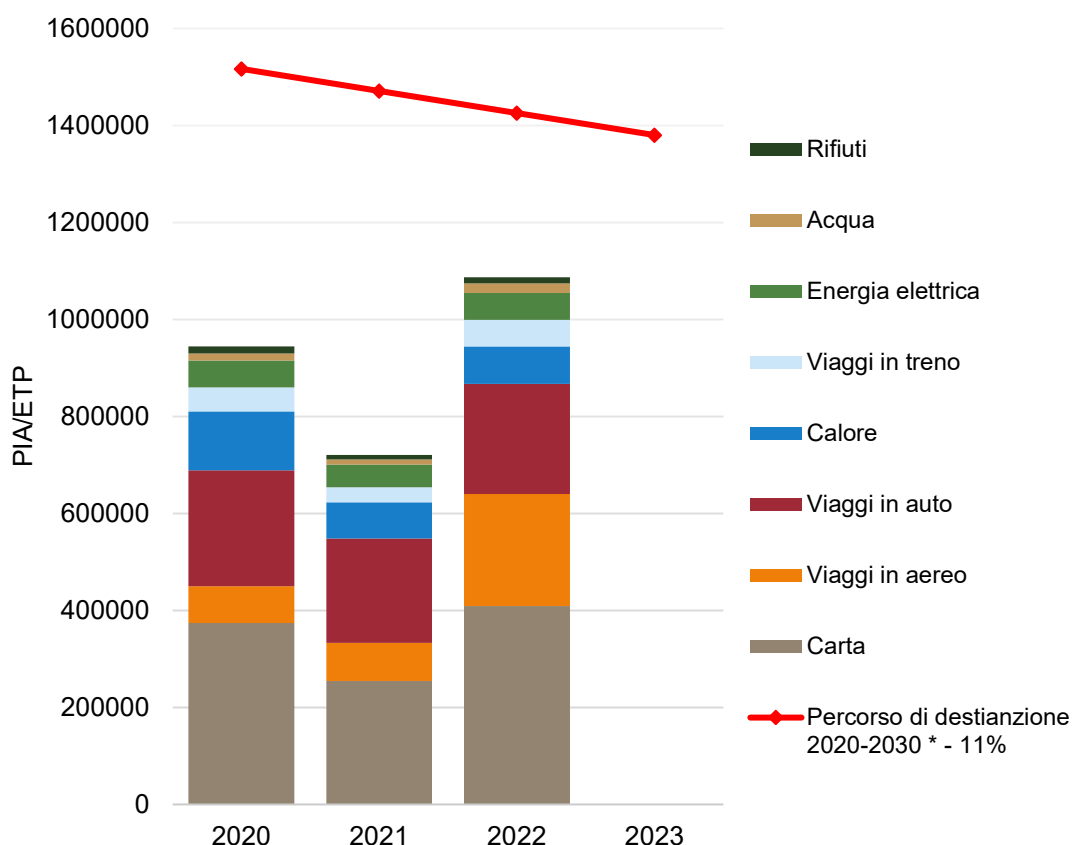


Figura 3: andamento dell'impatto ambientale (PIA/ETP incl. traiettoria dell'obiettivo) del DATEC dal 2020 per settori ambientali

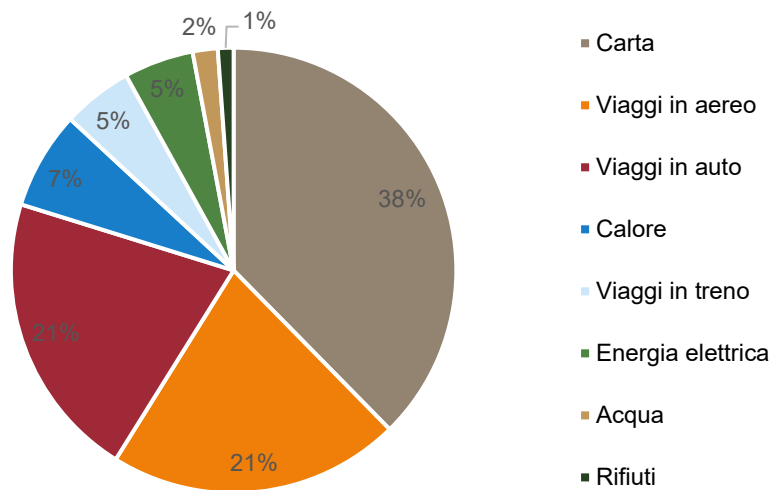


Figura 4: composizione dell'impatto ambientale (PIA/ETP) del DATEC nel 2022 per settori ambientali

2.4 Tre principali fonti di emissioni (hotspot)

Qui di seguito sono presentati i tre maggiori hotspot del DATEC, ordinati secondo il volume delle emissioni di gas serra nel 2022.

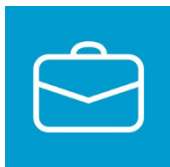


2.4.1 Viaggi in aereo

Con una quota del 42 per cento i viaggi in aereo sono stati la maggiore fonte di emissioni, provocando nel 2022 emissioni di gas serra pari a 943 t CO₂ eq.; di queste, il 77 per cento è stato causato dai voli di linea, il 23 per cento dai viaggi di servizio con jet del Consiglio federale e meno dell'1 per cento dai viaggi di servizio con elicotteri del Consiglio federale. Tra i voli di linea quelli a lungo raggio sono responsabili del 37 per cento delle emissioni di gas serra. La categoria «viaggi in aereo» mostra un incremento del 216 per cento di tali emissioni rispetto al 2021, il che è riconducibile al forte aumento generale dei viaggi di servizio. I voli con i jet del Consiglio federale sono diminuiti dell'1 per cento dopo il 2021.

Tra i voli di linea quelli a lungo raggio in business hanno prodotto le maggiori emissioni di gas serra (273 t CO₂ eq.), seguiti dai voli a lungo raggio in economy (201 t CO₂ eq.). Le emissioni di gas serra dei voli a lungo raggio in business corrispondono al 37 per cento delle emissioni di tutti i voli di linea, ma rappresentano soltanto il 24 per cento dei chilometri percorsi. Per i voli a lungo raggio in economy, il rapporto è inverso. Questi generano il 28 per cento delle emissioni di gas serra di tutti i voli di linea, anche se la distanza percorsa rappresenta il 40 per cento di quella totale dei voli. Questa differenza è dovuta al fatto che i voli in economy producono meno emissioni rispetto a quelli in business. Per ulteriori informazioni sui viaggi in aereo si rimanda al capitolo 3.3 sul «Piano d'azione Viaggi in aereo».

2.4.1 Viaggi in auto



Con una quota pari a 486 t CO₂ eq. nel 2022, la categoria «viaggi in auto» è stata la seconda maggiore fonte di emissioni (22 %). Il 65 per cento delle emissioni di gas serra è attribuibile ai viaggi di servizio effettuati con veicoli della Confederazione equipaggiati con motori alimentati da combustibili fossili convenzionali, un ulteriore 19 per cento ai viaggi di servizio effettuati con veicoli della Confederazione a basso consumo di carburante oppure veicoli ibridi. Inoltre, l'11 per cento delle emissioni di gas serra è stato causato dall'impiego di auto private per i viaggi di servizio, Le auto elettriche hanno generato appena il 3 per cento e i veicoli di Mobility e quelli a noleggio congiuntamente l'1 per cento delle emissioni di gas serra. Nel raffronto con l'anno precedente, le emissioni prodotte e i chilometri percorsi nella categoria «viaggi in auto» sono aumentati rispettivamente del 4 e del 7 per cento.

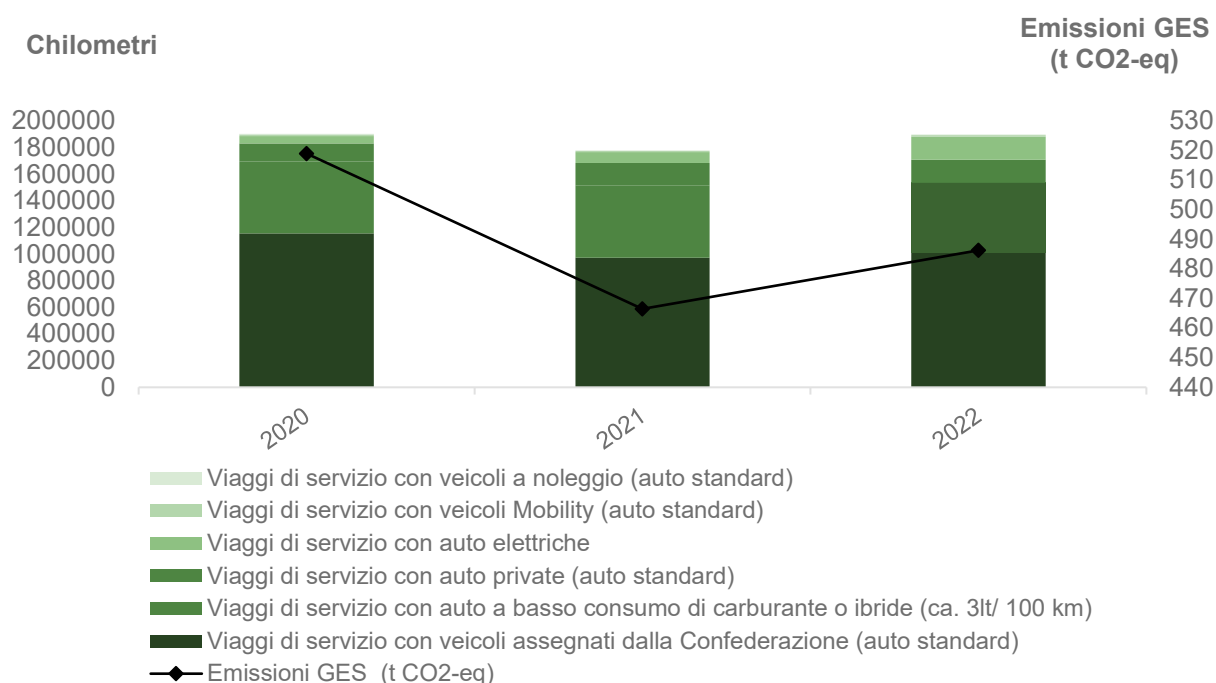
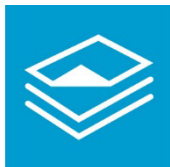


Figura 5: andamento delle emissioni di gas serra causate dai viaggi in auto del DATEC dal 2020

2.4.2 Carta



Con una quota pari a 347 t CO₂ eq. nel 2022, la categoria «carta» è stata la terza maggiore fonte di emissioni (16 %). Ben il 93 per cento delle emissioni di gas serra in questa categoria, pari a circa 322 t CO₂ eq., è riconducibile agli ordini di stampa che dal 2020 comprendono tutti quelli assegnati dal DATEC. La carta per fotocopie e le buste hanno provocato il 7 per cento delle emissioni di gas serra, mentre la carta igienica e gli asciugamani di carta 2 t CO₂ eq. (meno dell'1 %).

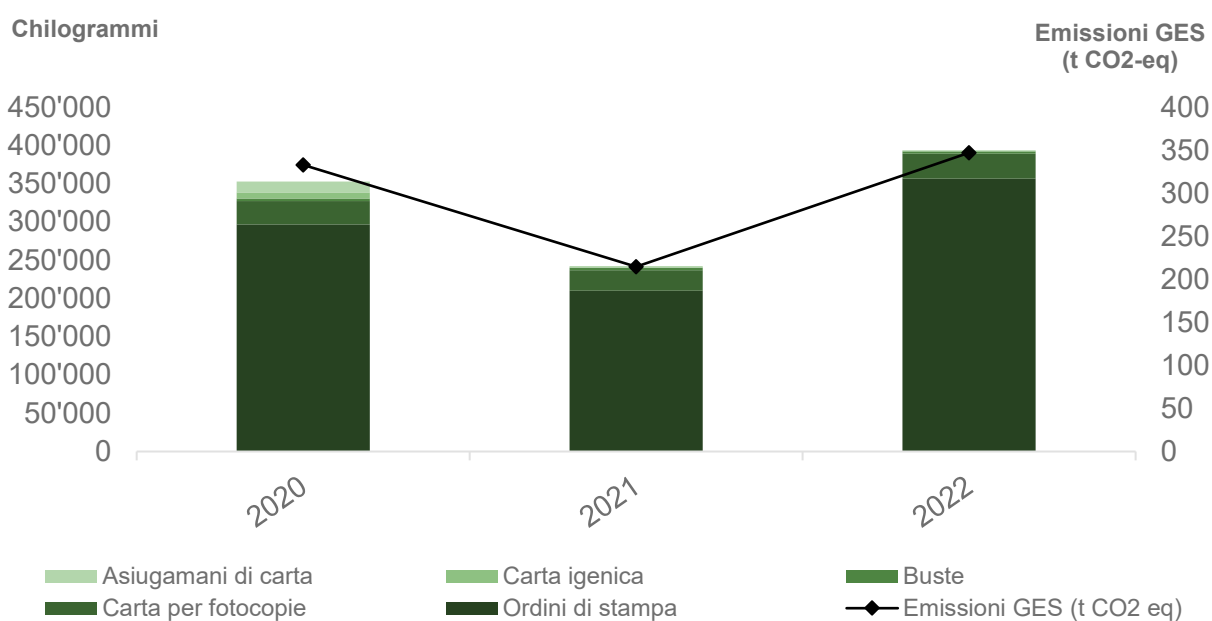


Figura 6: andamento delle emissioni di gas serra causate dalla carta del DATEC dal 2020

3. Andamento a lungo termine

3.1 Valutazione dei risultati dal 2006

Rispetto al 2006, nel 2022 le emissioni di gas serra del DATEC sono diminuite del 54 per cento, passando da 4801 t CO₂ eq. a 2230 t CO₂ eq. (cfr. fig. 7). Rispetto al 2021, le emissioni di gas serra sono aumentate di circa il 65 per cento, soprattutto a causa delle maggiori emissioni prodotte nelle categorie «viaggi in aereo» e «carta».

Tra i principali responsabili della riduzione dal 2006 si contano però anche le categorie «viaggi in aereo» ed «energia elettrica».

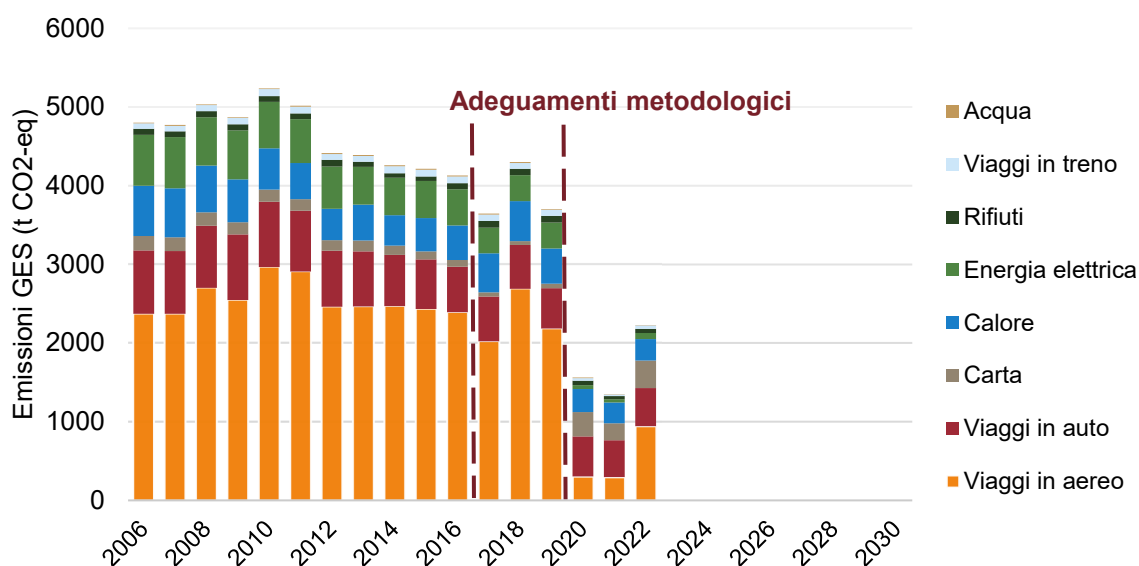


Figura 7: andamento delle emissioni di gas serra del DATEC dal 2006

Dal grafico è evidente la chiara tendenza alla diminuzione delle emissioni di gas serra a partire dal 2006. La drastica riduzione registrata dal 2019 al 2020 è dovuta in primo luogo alla pandemia di COVID-19, anche se nel frattempo si osserva un ritorno ai livelli di emissione precedenti alla pandemia; in secondo luogo, a partire dal 2020 il calcolo dell'impatto ambientale non tiene più conto del mix elettrico svizzero bensì dell'elettricità rinnovabile acquistata (principalmente energia idroelettrica).

Ulteriori adeguamenti metodologici, tra cui ad esempio la registrazione dei voli con i jet e con gli elicotteri della Confederazione o l'inclusione del consumo di carta per incarichi di stampa esterni, hanno generato alcune differenze rispetto ai precedenti periodi RUMBA, motivo per cui le cifre non sono esattamente comparabili.

3.2 Riduzione delle emissioni di gas serra attraverso misure incisive

La tendenza alla diminuzione che emerge dalla figura 7 è frutto degli sforzi del DATEC, che dal 2006 ha adottato diverse misure per ridurre le emissioni di gas serra. Il presente capitolo evidenzia le misure attualmente più rilevanti e di maggiore impatto in ciascuna delle categorie di hotspot. Di volta in volta viene indicato se si tratta di una misura già attuata (✓), ricorrente (↻) o pianificata (⌛).



3.2.1 Viaggi in aereo

Il principale hotspot è costituito dai viaggi in aereo, ragion per cui le misure in questo ambito sono particolarmente importanti.

Misura	Descrizione	Stato
Piano d'azione Viaggi in aereo	Per maggiori informazioni, cfr. «Piano d'azione Viaggi in aereo» (cap. 3.3)	↻



3.2.2 Viaggi in auto

La categoria «viaggi in auto» è la seconda per quantità di emissioni prodotte dal DATEC.

Misura	Descrizione	Stato
Acquisto di auto elettriche	Per ridurre le emissioni prodotte dagli spostamenti in auto, vengono regolarmente acquistate auto elettriche.	↻
Parco veicoli ottimizzato	Ottimizzazione del parco veicoli attraverso il suo ridimensionamento e un utilizzo efficiente delle auto (chilometri percorsi all'anno).	↻



3.2.3 Carta

Il terzo maggiore hotspot del DATEC è la carta

Misura	Descrizione	Stato
Ciclo di vita della carta	Affissione su tutte le stampanti del documento sul ciclo di vita della carta a cura del Servizio specializzato RUMBA	✓
Firma elettronica	Dal 2021 la firma elettronica è implementata da tutti i dirigenti e dal 2022 da tutti i collaboratori	✓

3.3 Piano d'azione Viaggi in aereo

Uno dei primi risultati in termini attuativi del pacchetto clima è stata l'adozione da parte del Consiglio federale nel dicembre 2019 del «Piano d'azione Viaggi in aereo», che stabilisce una riduzione del 30 per cento delle emissioni di gas serra dell'Amministrazione federale (escl. Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport) causate dai viaggi in aereo tra il 2019 e il 2030. Nel 2022 le emissioni di gas serra generate dai viaggi in aereo ammontano nel DATEC a 943 tonnellate (+ 216 % rispetto al 2021). Ciò è dovuto a un aumento dei viaggi in aereo dopo la pandemia di COVID-19. Poiché le emissioni di gas serra sono diminuite fortemente tra il 2019 e il 2020, il DATEC continua a essere sulla buona strada del raggiungimento degli obiettivi, con una riduzione attuale del 57 per cento rispetto al 2019 (cfr. fig.8).

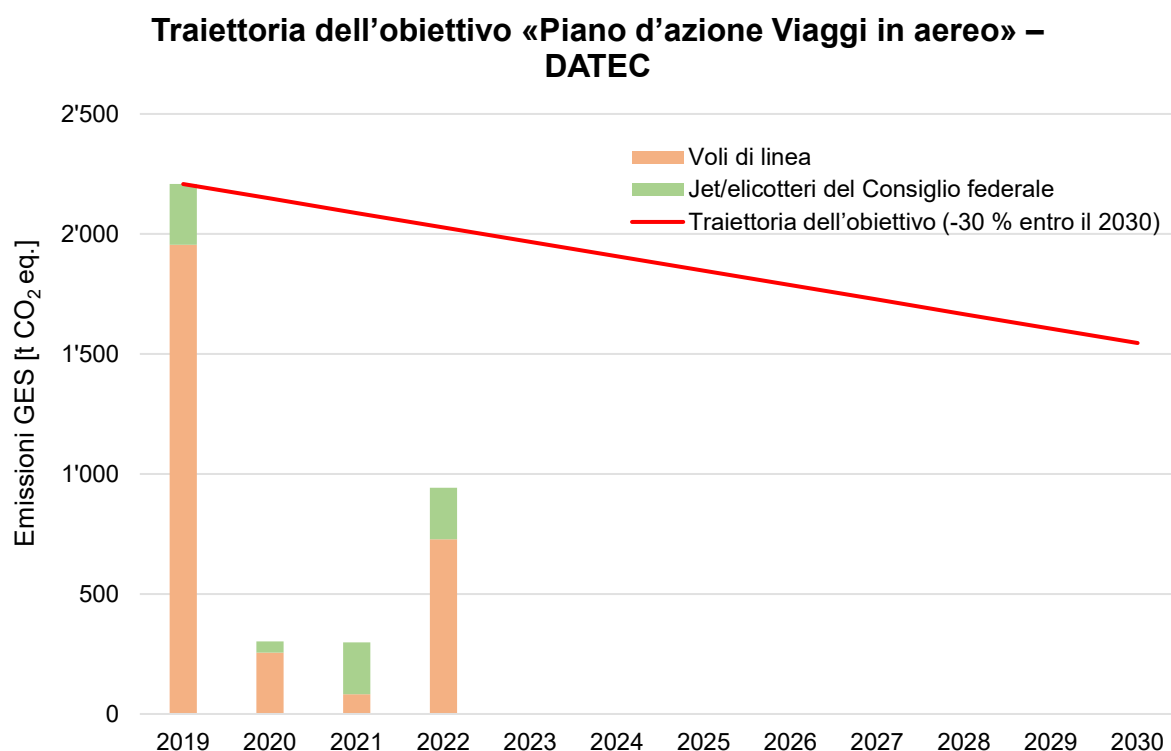


Figura 8: andamento delle emissioni di gas serra causate dai viaggi in aereo del DATEC dal 2019

Nel prosieguo del presente capitolo, queste misure e l'attuale stato di attuazione saranno analizzati in modo più dettagliato.



Delegazioni più piccole

La riduzione delle dimensioni delle delegazioni alle conferenze internazionali è una misura che viene attuata in modo sistematico dal DATEC. La dimensione delle delegazioni del DATEC è in media di 1,08 persone per delegazione (2021: 1,15). Nel 2022 soltanto 37 delegazioni su un totale di 566 erano composte da più di una persona.



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. Se nel 2019 si sono svolte ogni mese all'interno dell'Amministrazione federale dalle 6000 alle 8000 teleconferenze e videoconferenze, nel 2022 sono state tra 65 000 e 120 000. I dati attualmente disponibili non permettono di fornire cifre per il DATEC.



In treno anziché in aereo

La Centrale viaggi della Confederazione (CVC) ha definito insieme all'Ufficio federale del personale (UFPER) ⁴ l'elenco delle destinazioni che in linea di principio devono essere raggiunte in treno. Quanto ai chilometri percorsi, tra il 2021 e il 2022 la quota di quelli percorsi dal DATEC nel contesto di voli a corto raggio è aumentata del 23 per cento attestandosi al 37 per cento⁵. Nel 2022 sono stati percorsi in treno all'estero complessivamente 526 855 chilometri.



In economy anziché in business

I voli a corto e medio raggio hanno registrato una quota in business di quasi lo 0 per cento, mentre quelli a lungo raggio del 38 per cento. I chilometri percorsi in business sui voli a lungo raggio mostrano per questa misura un discreto potenziale del DATEC, soprattutto perché i voli a lungo raggio sono responsabili del 65 per cento di tutte le emissioni di gas serra generate dai voli di linea.

⁴ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/61632.pdf>

⁵ I chilometri percorsi nell'ambito dei voli a corto raggio comprendono anche distanze tra 600 e 800 km. Il «Piano d'azione Viaggi in aereo» indica che le distanze fino a 600 km devono essere coperte in treno. Il confronto è pertanto solo approssimativo.