

Paola M. Manacorda

L'IMPATTO AMBIENTALE DELL'ICT

Negli ultimi anni è sorta, in tutto il mondo industrialmente sviluppato, un'attenzione per l'impatto ambientale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT). Considerate a buona ragione elementi essenziali per lo sviluppo economico di tutte le aree del mondo, le tecnologie dell'ICT generano tuttavia importanti impatti ambientali.

Fino a pochi anni fa l'impatto ambientale era generalmente considerato positivo. In base all'evidenza empirica, infatti, l'ICT è in grado di ridurre soprattutto gli spostamenti delle persone fisiche, nonché il consumo della carta. Sono questi infatti le conseguenze apparenti dell'adozione su larga scala di applicazioni di tipo "e-"vale a dire e-commerce, e-learning, e-health, teleconferenza, telelavoro, ecc.

Oltre a questo effetto positivo diretto viene spesso considerato anche l'effetto indiretto, derivante dall'uso dell'ICT per razionalizzare gli spostamenti di merci e persone, riducendo così le negative conseguenze ambientali di tali spostamenti fisici. La difficoltà di stimare l'impatto positivo, ad esempio in termini di riduzione degli spostamenti, è dovuta al fatto che l'adozione di una nuova tecnologia cambia il contesto, aumentando le attività e le interazioni, e quindi l'effetto complessivo non è di semplice sostituzione uno-ad-uno ma di sostituzione- e-incentivazione.

Accanto a questi impatti positivi, sicuramente presenti ma difficilmente quantizzabili, si sono però manifestati impatti negativi non trascurabili e paradossalmente più facili da stimare.

I meccanismi fin qui individuati all'origine di tali impatti sono, in estrema sintesi:

- . l'accumulo di rifiuti elettrici ed elettronici che richiedono tecniche specifiche di smaltimento
- . la necessità di utilizzare grandi quantità di silicio, minerale non inesauribile
- . la grande quantità di energia necessaria per alimentare i giganteschi data center delle imprese che gestiscono reti e servizi
- .. la conseguente emissione di CO₂ nell'atmosfera.

Su questa questione si sono pronunciate grandi istituzioni come l'Unione Europea e l'OCSE, stimulate dalle preoccupazioni espresse dalle associazioni ambientaliste come Greenpeace. Si discute quindi della possibilità, ma anche della necessità, di dar vita ad una Green ICT, più rispettosa degli equilibri ambientali.

Il CNEL potrebbe contribuire con le sue osservazioni e proposte, elaborate a partire dalle audizioni con Istituzioni, imprese del settore ed associazioni ambientaliste, a sensibilizzare i decisori italiani su di un tema che potrebbe assumere dimensioni pericolose, come è avvenuto nel secolo XIX per l'automobile.

Roma, 2 Dicembre 2010.



Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

VIII CONSILIATURA CNEL

Attività della Commissione per le grandi opere e le reti infrastrutturali per le politiche energetiche e i servizi a rete (V)

Nel corso della VIII Consiliatura del CNEL la Commissione V ha sviluppato il programma di attività, a tal fine istituendo corrispondenti gruppi di lavoro *ad hoc*, con attenzione rivolta a 5 grandi filoni tematici, di seguito illustrati.

1. Innovazione, Banda Larga, Contenuti Digitali

L'attenzione alle tematiche dei settori ICTM (*Information Communication Media Technology*) è stata svolta con riguardo all'evoluzione delle infrastrutture a rete e della produzione di beni e servizi innovativi e al ruolo giocato dai settori ICTM nell'economia e nella società del Paese, con una particolare attenzione al problema del **divario digitale**. La riflessione sul problema del divario digitale è stata condotta nell'arco dell'intera Consiliatura, anche attraverso l'istituzione dell'Osservatorio sulla banda larga e di una sezione dedicata alle infrastrutture a rete nell'Atlante delle infrastrutture realizzato sul portale. Il divario digitale rappresenta un rischio di ulteriore emarginazione nel Paese, se non si garantisce in modo sufficientemente omogeneo l'accesso alle nuove tecnologie a tutti i cittadini, le imprese e le amministrazioni, nelle diverse regioni e province italiane. La pronuncia "*Le reti a banda larga e il divario digitale in Italia*" (n. 8/2006) partiva dall'analisi della diffusione nel territorio nazionale delle reti a banda larga e dei relativi servizi, rilevando le differenze di tipo geografico, sociale, economico e culturale e la difficoltà di accesso di circa 6 milioni di persone e migliaia di aziende, comuni e scuole. Avanzava, quindi, alcune proposte tendenti a riequilibrare il divario digitale:

- l'utilizzo dei meccanismi di erogazione di finanziamenti pubblici e privati (finanziamenti da parte di Stato e Regioni e co-finanziamento della realizzazione della rete nei mercati deboli);

- l'impiego di tutte le tecnologie disponibili a partire dalla diffusione di quelle *wireless* così da assicurare la copertura dei territori meno appetibili per la rete fissa;
- la fissazione di *standard* di interoperabilità e di sicurezza per le tecnologie *wireless*;
- il rafforzamento delle attività di ricerca e innovazione del settore.

La riflessione è proseguita in una successiva pronuncia, "*La rete a banda ultralarga di nuova generazione*" (n. 65/2010) nella quale, oltre ad aggiornare i dati di copertura e di penetrazione delle **reti a banda larga di prima generazione**, incluse le reti mobili e satellitari, si evidenziavano i punti di forza e di debolezza nelle diverse soluzioni oggi dibattute per la realizzazione di una rete a banda larga di nuova generazione, essenziale per il decollo di servizi evolutivi, quali la telemedicina, la teleformazione, la videoconferenza, le forme moderne di TV - IPTV (*Internet Protocol Television*). Nel sottolineare la funzione di volano della **rete a banda ultralarga** per lo sviluppo e il recupero di competitività nell'economia globale, nonché il carattere anticiclico dovuto alla creazione di nuova occupazione qualificata, il CNEL attribuiva il grave ritardo italiano in questo settore soprattutto alla mancanza di un quadro strategico, condiviso da tutti i soggetti a vario titolo coinvolti, per la risoluzione di nodi cruciali quali il reperimento delle risorse finanziarie anche attraverso la modalità di *project financing*, la *governance* del sistema, gli interessi da tutelare in un giusto equilibrio tra la necessità di remunerazione degli investimenti e la possibilità di accesso per tutti gli operatori concorrenti. L'apporto auspicato di risorse pubbliche avrebbe reso inevitabile, considerato il divieto europeo di sussidi diretti alle imprese, l'approdo a una società della rete controllata da un soggetto pubblico italiano - stante la strategicità del settore ai fini della sicurezza nazionale, della tutela della *privacy*, della garanzia degli investimenti, della sua realizzazione in coerenza con le caratteristiche distintive del sistema produttivo italiano - aperta a tutti gli operatori interessati, regolata da norme definite dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) e realizzata con la compresenza di tutte le tecnologie trasmissive (fibra ottica, fibra *wireless*, satellite), per garantire l'accesso anche dalle zone meno densamente popolate. A tal fine, il CNEL indicava anche la necessità di liberare parte delle frequenze, ancora oggi - per anomalia italiana in Europa - tutte allocate agli operatori televisivi, a beneficio degli operatori mobili per consentire l'evoluzione delle loro reti verso la banda ultralarga.

L'attenzione del Consiglio si è incentrata anche sui contenuti veicolati dalle reti, con particolare riferimento ai servizi rivolti alle PMI, analizzando così **l'industria dei contenuti digitali** (immagini, musica, film), un comparto innovativo che mostra interessanti prospettive di sviluppo, limitate tuttavia da strozzature del mercato e da problemi di distribuzione. La pronuncia "*L'industria dei contenuti digitali, gli ostacoli e le condizioni di sviluppo*" (n. 54/2009), partendo dalla considerazione di potere uscire dall'attuale crisi finanziaria ed economica soltanto con una profonda revisione dell'attuale modello produttivo, indicava la necessità di investire nella produzione di nuovi beni e servizi, i cosiddetti neobeni, in grado di attrarre investimenti, creare nuovi prodotti e nuovi modelli di distribuzione e consumo, rimettere in moto ricerca di base e applicata, creare nuova e qualificata occupazione, in altre parole rivitalizzare l'economia verso produzioni immateriali a più alto valore aggiunto, in grado di migliorare la competitività del nostro Paese. Tuttavia, anche questo settore sta rallentando il suo sviluppo a causa non solo di carenza di investimenti, ma anche di regole che bloccano la circolazione dei beni immateriali, non tenendo conto né della dematerializzazione di questa economia, né della sua globalizzazione. Il CNEL avanzava, pertanto, alcune proposte per lo sviluppo dell'industria dei contenuti digitali:

- l'attuazione di un'efficace regolamentazione *antitrust* volta, per un verso, a consentire il radicamento e rafforzamento di piattaforme di distribuzione diverse dai *broadcaster* verticalmente integrati e, per altro verso, a garantire ai fornitori di contenuti la possibilità di distribuzione attraverso qualsiasi piattaforma a condizioni di mercato e non discriminatorie;
- l'adozione di *standard* e di sistemi interoperabili; l'elaborazione e l'adozione di un nuovo paradigma per la valorizzazione della proprietà intellettuale nella nuova economia dello scambio di contenuti digitali, di fatto considerati "*common goods*";
- il sostegno dell'industria creativa italiana nei settori cinematografico e televisivo; l'estensione di accesso ai contenuti digitali da parte degli utenti, perseguendo preliminarmente l'obiettivo dell'alfabetizzazione informatica.

Il tema dei servizi a rete è stato approfondito anche con riguardo al **processo di liberalizzazione dei servizi innovativi alle imprese e alle Pubbliche Amministrazioni**, i cosiddetti *business services*, considerati la leva strategica, per promuovere la nuova fase di sviluppo dell'economia, l'ammodernamento degli apparati pubblici, il recupero di competitività delle imprese e lo strumento più idoneo

per migliorare i servizi ai cittadini. Nella pronuncia *"Intervento pubblico e concorrenza nei servizi IT di mercato"* - approvata in collegamento con il Documento su *"Le linee guida in materia di liberalizzazioni e privatizzazioni"* (n. 14/2007) - il CNEL indicava la necessità di ridurre e regolare la presenza dello Stato e di Regioni ed Enti Locali dalla produzione di servizi IT (*Innovation Technology*) - per i propri stessi fabbisogni, attraverso proprie aziende create *ad hoc* e destinatarie di affidamenti *in house*, ovvero senza ricorrere a gare - e di promuovere la libera concorrenza, anziché monopoli impropri. Proponeva, quindi, a Governo e Parlamento:

- di proseguire l'azione in favore delle "liberalizzazioni", particolarmente nel settore dei servizi innovativi;
- di adottare la massima trasparenza informativa nel promuovere l'apertura alla concorrenza, limitando a casi di reale eccezionalità - per indisponibilità di una valida offerta concorrenziale - l'intervento per mezzo di aziende controllate da soggetti pubblici e i casi di affidamenti diretti;
- di affrontare con sistemi contrattuali stringenti e processi di controllo della qualità i problemi di riservatezza, *privacy*, sicurezza, che intervengono nell'erogazione di molti dei servizi richiesti dalla Pubblica Amministrazione.

La rilevanza sul piano economico e sociale dei servizi innovativi e la pluralità di offerte da parte di imprese pubbliche e private, in specie a livello locale, ha spinto il CNEL ad attivare un monitoraggio costante delle modalità di incrocio di domanda e offerta, in un contesto di mercato aperto alla competizione, attraverso la costituzione di un "tavolo" di confronto con le Istituzioni e le Parti economiche e sociali, al fine di individuare le politiche necessarie di leva sulla domanda pubblica per la realizzazione di una migliore integrazione tra pubblico e privato nella nuova dimensione della sussidiarietà orizzontale; l'adeguatezza dei costi dei servizi; l'aumento della capacità competitiva sul piano internazionale dei servizi innovativi italiani.

Il tema dei **servizi IT** è stato ripreso anche nella pronuncia *"I servizi innovativi di comunicazione nelle imprese italiane"* (n. 38/2008), che teneva conto dell'indagine svolta nel 2007 dal CNEL sull'uso dei servizi innovativi, la quale descriveva la nuova realtà economica disegnata dall'evoluzione tecnologica, rilevando come in Italia tale realtà fosse ancora patrimonio di un ridotto numero d'imprese, soprattutto con riguardo ai servizi di *eProcurement* (acquisto su catalogo *on line*), *eLearning* (formazione a distanza), *eWork* (o "telelavoro"), *eCommerce* (vendite *on line*),

eMarketing interattivo (collaborazione con i consumatori per la progettazione e personalizzazione dei prodotti).

Tra le nuove modalità basate sui servizi IT, una particolare attenzione è stata rivolta al processo STP (*Straight Through Processing*, il cosiddetto processo in "modalità passante") di digitalizzazione delle procedure di acquisto e fornitura, che consente la semplificazione, la trasparenza, la continuità del ciclo operativo integrato con il circuito di pagamento. Questa innovazione richiede da parte delle imprese l'adozione di procedure standardizzate fino a giungere a un "documento elettronico elaborabile certificato", accettato da tutti i *partner* della procedura e utilizzabile nella "modalità passante", cioè senza intervento di operatore umano. Quest'obiettivo, oggetto di ampio lavoro a livello europeo promosso dalla Banca centrale europea (BCE), ha impegnato il CNEL sul fronte nazionale fin dalla passata Consiliatura¹ con la costituzione, su suggerimento della Banca d'Italia, del Tavolo nazionale su "**La dematerializzazione dei documenti nelle attività di amministrazione, finanza e controllo, e lo *Straight Throug Processing***", per il confronto tra i diversi operatori nazionali, che hanno così condiviso valutazioni e prospettive e attivato forme di aggregazione efficaci per l'adozione di questo tipo di innovazione.

Tale linea di lavoro è stata completata da quella condotta sul **processo di migrazione alla SEPA** (*Single Euro Payments Area*), previsto tra i punti salienti dell'Agenda di Lisbona per il completamento dell'unificazione monetaria dell'Unione europea. E' questo un cambiamento che riguarda il sistema bancario e il sistema industriale, ma anche le Pubbliche Amministrazioni, da un lato, e, dall'altro, le comunità aperte e disomogenee costituite dalle PMI e dalle micro-imprese e che richiederà la definizione del nuovo *European E-Invoicing Framework* (la c.d. fatturazione elettronica), degli *standard Customer-to-Bank-to-Customer*, degli *Additional Optional Services* (AOS), cioè servizi aggiuntivi rispetto a quelli basici definiti per la tratta interbancaria. Nell'arco di due Consiliature il CNEL è stato sede e parte attiva, monitorando e collaborando a questa importante evoluzione nel "Comitato nazionale degli utilizzatori finali dei sistemi di pagamento" (CUSP), che ha espresso requisiti di servizio e suggerito soluzioni tecnico-operative. Ne è emersa una posizione comune sulla trasposizione del Titolo IV della Direttiva 2007/64/CE sui servizi di pagamento nel mercato interno, in risposta alla consultazione pubblica

¹ Si veda il Documento di OO.PP. su "**La dematerializzazione dei documenti nelle attività di amministrazione, finanza e controllo**", in Pronunce Cnel n. 77/2005.

aperta sul tema dal Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze.

2. Infrastrutture, Monitoraggio Grandi Opere, Logistica

L'interesse del CNEL per il tema dei trasporti si è snodato in tutto l'arco della Consiliatura con diverse articolazioni, dai temi dell'intermodalità a quelli della portualità, della distribuzione delle merci su scala nazionale e all'interno delle città e, non ultimo, ai problemi della sicurezza stradale con il parere obbligatorio alla Relazione al Parlamento del Ministero delle infrastrutture e trasporti e con i compiti derivanti dall'Accordo con lo stesso Ministero, in base al decreto ministeriale 29 marzo 2000 riguardante gli "Indirizzi generali e le linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)", che prevede l'istituzione presso il Cnel della Consulta nazionale della sicurezza stradale.

Sono tematiche fortemente interconnesse che sottolineano come il Consiglio nelle sue diverse rappresentanze ha costantemente sottolineato le pesanti inadeguatezze in tema di infrastrutture e di servizi alle persone e alle imprese del Sistema Italia.

La portualità è stata affrontata nel corso del quinquennio in un *dossier* conoscitivo, cui ha fatto seguito la pronuncia su *"La competitività della portualità italiana"* (n. 3/2006); successivamente, è stato sviluppato nel Convegno *"Il sistema portuale italiano tra esigenze di riforma e difficoltà congiunturali"* (Atti del Convegno 3 febbraio 2009, pubblicati in Documenti Cnel n. 11/2009) e nel Seminario *"I porti tra strategie di mercato e problemi finanziari"* (29 aprile 2010), che tentavano di rimettere sul tappeto della politica nazionale i nodi problematici della competitività dei porti italiani. Le iniziative del 2006 e del 2009-2010 si collocavano in due contesti economici molto diversi. Nel 2006, infatti, la ripresa economica trainata anche da un aumento dell'import/export ricreava le condizioni per il potenziamento dei traffici marittimi a condizione che fossero resi disponibili i fondi per gli investimenti (*ex lege* 413/1998) e – sottolineava il CNEL – che venisse ripresa con un forte coordinamento del Ministero delle infrastrutture e trasporti e del Ministero dello sviluppo economico la concertazione degli interventi riguardanti le Regioni sedi dei porti di *transshipment* italiani, destinatarie dei fondi europei. Tra le proposte del documento, figuravano, in particolare:

- l'avvio di un indirizzo di programmazione concertata con le Regioni del Mezzogiorno per prendere in esame tutti i progetti da queste elaborati, riguardo infrastrutture portuali e retroportuali, opere di consolidamento e ampliamento a

mare, opere di collegamento tra porto e territorio, piattaforme logistiche retroportuali, in modo da realizzare un'integrazione di sistema senza sprechi di risorse e inutili duplicazioni;

- la concentrazione degli sforzi di potenziamento delle Autostrade del Mare e dei servizi su rotaia, allo scopo di rimuovere gli ostacoli infrastrutturali e normativi che impediscono un adeguato sviluppo della modalità ferroviaria, la quale deve essere vista non alternativa al sistema del *transshipment*, ma complementare in un'ottica di integrazione tra porto e territorio.

Pur nella consapevolezza della scarsità di risorse, il CNEL proponeva di rimettere al centro del dibattito la questione del lavoro, sostenendo che il basso costo della manodopera non portasse a una maggiore competitività del porto - come dimostrava la situazione dei porti del Nord Europa e la politica portuale spagnola - mentre una formazione mirata e una maggiore sicurezza sarebbero state direttamente proporzionali alla funzionalità del sistema.

Nel documento citato si affrontavano, infine, due temi che sarebbero stati oggetto di ulteriori pronunce: il *project financing*, come mezzo per sopperire alla scarsità di risorse, e il rapporto fra città e porto nella direzione del superamento del conflitto strutturale fra le due entità, considerato l'impatto che il traffico di smistamento delle merci rischia in una realtà come quella italiana di essere devastante per la qualità della vita e per le minacce di inquinamento delle città portuali.

Il Convegno "*Il sistema portuale italiano tra esigenze di riforma e difficoltà congiunturali*" si collocava, invece, in una congiuntura economico-finanziaria molto negativa, in cui alle risorse già scarse si sommava una caduta verticale dell'interscambio marittimo con la urgente necessità di individuare possibili interventi atti a contrastarne le ricadute su questo settore strategico, ma anche a rivedere lo schema di priorità a livello nazionale. Nel dibattito si evidenziava - oltre ai noti problemi di investimento e di necessaria priorità nelle scelte - il tema della *governance* e l'opportunità di fare chiarezza soprattutto, ma non solo, fra i ruoli concorrenti di Stato e Regioni. Quanto al secondo argomento, infatti, emergeva con evidenza la necessità di toccare quattro punti: l'integrazione fra porti limitrofi verso una riduzione del numero delle autorità di sistema portuale e una migliore organizzazione funzionale e del sistema dei retroporti; l'autonomia finanziaria in una visione nazionale di sistema a salvaguardia dell'autonomia, anche competitiva, di diversi soggetti; lo snellimento delle procedure; un Piano generale della portualità e della logistica con indicazioni certe di tempi, responsabilità e risorse.

Il citato seminario dell'aprile 2010 rilanciava, in occasione della presentazione del volume *"Le multinazionali del mare"* del prof. Sergio Bologna, il dibattito sulla portualità italiana, a fronte di una situazione economico finanziaria internazionale molto pesante, con *focus* sui problemi di finanziamento dei porti e sulla possibilità di attrarre risorse private, soprattutto data l'insufficienza di quelle pubbliche.

A partire da alcuni spunti emersi nell'elaborazione della pronuncia sul sistema portuale e dalle considerazioni svolte in più documenti sui temi dell'endemico sottodimensionamento infrastrutturale, nonché dell'inquinamento e della pesante incidentalità su strade urbane e extra-urbane dovuta all'uso prevalente del trasporto su gomma, il CNEL ha ritenuto opportuno elaborare una sua posizione in merito al *project financing*, da un lato, e , dall'altro, alla costruzione di un diverso modello di distribuzione delle merci nelle città.

Il sottofinanziamento delle infrastrutture, causato in primo luogo dalle esigenze di risanamento finanziario, richiesto dall'Unione europea al nostro Paese, e, successivamente, il peggioramento della congiuntura a livello internazionale prima ancora che italiano hanno dunque suggerito di analizzare e innovare l'approccio insito nella finanza di progetto. Nella pronuncia *"La finanza di progetto"* (n. 39/2008), il Consiglio sottolineava la sovrapproduzione normativa, che se, per un verso, si collegava alla sequenza delle molteplici direttive europee, per l'altro, dipendeva dalle premesse, anche giuridiche, nelle scelte e nei comportamenti a monte dell'attuazione del **partenariato pubblico-privato**. Le proposte contenute nel documento attenevano alla fase di determinazione delle scelte di attuare determinate opere in regime di *project financing*, avendo come punto di riferimento la necessità di comportamenti proattivi della Pubblica Amministrazione nei confronti del partner privato, senza per questo venir meno alla sua funzione primaria, anzi, rafforzandola. Il Consiglio incoraggiava l'utilizzo, con flessibilità e gradualità, del leasing per la realizzazione dell'opera e il pagamento eventuale da parte della PA di prezzi "ombra", unitari e variabili in funzione del risultato di gestione, per l'eventuale riequilibrio del conto economico. Si sarebbe avuta così una allocazione certa dei rischi di costruzione e di prestazione sul privato e un incentivo a una maggiore efficienza nella fase di gestione, con un meccanismo autoregolante il livello del rendimento del capitale investito. Auspicava, altresì, l'utilizzo di procedure di formazione del consenso sul territorio, attivando, con l'accordo dei vari livelli di governo interessati, strumenti più

diretti e altrove sperimentati. Tra le proposte vi era l'indicazione di un percorso di utilizzo corretto di strumenti già esistenti:

- il Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- l'Autorità per la vigilanza dei contratti pubblici, la cui azione dovrebbe essere resa più incisiva attraverso la pubblicizzazione dei "costi *standard*" per le Amministrazioni;
- il decreto emanato annualmente dal Ministro dell'economia, che fissa i principi in base ai quali tutte le Pubbliche Amministrazioni possono indebitarsi a ogni e qualsiasi titolo; la tenuta dell'archivio centrale unico dei contratti per la finanza di progetto e di quello dei bandi per gare di appalto per beni e servizi aperto alla pubblica consultazione telematica.

Per quanto concerne, poi, una più efficiente e meno "invasiva" **distribuzione delle merci nelle aree urbane**, nella pronuncia su "*La mobilità urbana delle merci per lo sviluppo di un trasporto multimodale sostenibile, per la migliore competitività e vivibilità delle città*" (n. 63/2010) il CNEL affrontava questa problematica con un approccio integrato, ponendo al centro delle soluzioni da adottare l'esigenza di rendere vivibili le città italiane.

Nel testo, in primo luogo, si identificava nell'eccesso di norme e nel numero di operatori della filiera del trasporto merci il primo nodo da sciogliere e si avanzavano alcune proposte relative al settore nell'ottica di sostenibilità delle aree urbane:

- elaborare una cornice normativa unitaria per l'avvio e il sostegno di progetti di *city logistics*, al fine di fornire agli operatori punti di riferimento univoci e autonomia a livello locale;
- avviare una collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e trasporti per la realizzazione della nuova edizione del Piano per la logistica, con particolare riferimento ai progetti pilota riguardanti la distribuzione delle merci nelle grandi città e al problema della intermodalità;
- coinvolgere il CIPE nei progetti di *city logistics*, per giungere a una programmazione unitaria dell'impiego dei fondi disponibili; semplificare le norme mediante una legge quadro nazionale che eviti l'accavallamento di competenze tra enti e legislazioni diverse; promuovere un "tavolo" permanente presso il CNEL per favorire l'aggregazione degli operatori e la diffusione delle metodologie di creazione del consenso tra i diversi *stakeholders* nei progetti di *city logistics*;

- sostenere la ricerca e l'introduzione di nuove tecnologie mirate a evitare situazioni di traffico e definire percorrenze ottimali, a migliorare produttività e competitività degli operatori;
- rivedere alcuni articoli del Codice della strada con riferimento all'uso dei parcheggi e delle aree di sosta per le merci e alle sanzioni per la sosta in doppia fila e gli accessi ZTL per i veicoli a basso fattore di carico.

Con riguardo sempre alla mobilità delle merci, uno specifico lavoro è stato svolto nella Cabina di regia delle **statistiche del trasporto delle merci** e nel "tavolo" di confronto tra Istituzioni e operatori del settore, istituiti al CNEL il 25 gennaio 2006 per rispondere alle crescenti esigenze conoscitive in tema di cambiamenti degli scenari economici che modificano i flussi delle merci e di processi di delocalizzazione - con conseguente incremento degli scambi internazionali e degli investimenti per l'adeguamento infrastrutturale e il riequilibrio modale - e per studiare le criticità e i limiti delle statistiche esistenti dovuti allo squilibrio informativo tra grandi e piccoli operatori e all'origine unica delle informazioni degli operatori del trasporto. Le attuali informazioni consentono infatti la tratta del singolo operatore e non anche dell'intero percorso origine destino. Il Tavolo, previa verifica di fattibilità di rilevazione sulla base di un questionario statistico sottoposto alle imprese dei settori dell'agro-alimentare, della carta, del legno, dei prodotti chimici e della ceramica, attraverso le rispettive Organizzazioni di categoria e con la diretta collaborazione di Confindustria, ha elaborato un Progetto d'indagine sui flussi di origine-destinazione delle merci, inserito nel Piano statistico nazionale (PSN) 2008-2009 dell'ISTAT.

Negli accordi con ISTAT, detto progetto attende di essere presentato in un convegno co-organizzato.

La costruzione del consenso è stata tematica ricorrente in molti degli argomenti affrontati dal CNEL in questa e nelle precedenti Consiliature. Ritorna, infatti, in molte pronunce come elemento necessario nelle scelte e nei percorsi decisionali del Governo, sia a livello centrale che locale. Nel corso dell'VIII Consiliatura, il CNEL ha ritenuto opportuno affrontare direttamente questo tema, marcando significativi passi in avanti sia nel contenuto delle proposte, sia nel coinvolgimento delle rappresentanze delle forze sociali e di organi del Governo.

La pronuncia *"Partecipazione e consenso per la realizzazione di opere e reti infrastrutturali"* (n. 55/2009) è stata preceduta da un'indagine volta ad analizzare i problemi inerenti la realizzazione delle opere infrastrutturali in Italia. Pur nella chiara

consapevolezza che il consenso è uno tra i tanti ostacoli, il Consiglio ha focalizzato l'attenzione sulla debole partecipazione degli *stakeholder* al processo decisionale e attuativo e sull'insorgere del "conflitto". Il lavoro si è sviluppato attraverso un approccio di ricerca "misto", che ha combinato una parte consistente di ascolto di esperienze e opinioni di diversi operatori, *stakeholder* e rappresentanti istituzionali con un'analisi delle principali esperienze realizzate o in corso di realizzazione segnalate dai testimoni privilegiati come rilevanti per la gestione del consenso in relazione alla programmazione ed attuazione di opere pubbliche.

Nella pronuncia si individuava un nuovo profilo del processo decisionale secondo il metodo partecipativo che tende a modificare la struttura del processo stesso in modo sostanziale, cambiando l'ordine di alcune fasi e ridisegnandone complessivamente l'insieme. L'approccio proattivo proposto, mentre definisce un progetto preliminare di massima, individua più potenziali siti idonei all'opera e lascia aperta la possibilità di modifiche anche sostanziali nelle fasi successive, prevede anche che siano svolte le valutazioni per definire l'impatto ambientale dell'opera, presupposto indispensabile per la realizzazione della fase successiva, quella della partecipazione.

Secondo il CNEL, con queste modalità si incide sulla trasparenza delle decisioni e sulla realizzazione di una più significativa partecipazione, nell'ottica di migliorare l'informazione e la comunicazione nonché la consultazione dei soggetti coinvolti. È evidente che questo implica, da un lato, una sostanziale modifica nella cultura della Pubblica Amministrazione italiana, non certo realizzabile in un orizzonte a breve termine e, dall'altro, la cogenza della partecipazione nel processo decisionale. Per la realizzazione dei cambiamenti previsti si è suggerita una direttiva del CIPE - come intervento normativo "leggero"- e un possibile ruolo del CNEL come sede della disamina e della proposta dei suggerimenti degli operatori pubblici e privati e delle Forze sociali.

Allo scopo di coinvolgere ancor più le istituzioni è stato organizzato un seminario di lavoro con la partecipazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, del CIPE, delle Regioni e delle Forze economiche, sociali e ambientali (14 luglio 2010).

Va infine segnalato l'Accordo di collaborazione con l'Istituto Nazionale di Urbanistica (2009) per l'acquisizione e lo scambio di informazioni sulla pianificazione del territorio e dell'ambiente.

3. Energia

Sui temi dell'energia il Consiglio ha elaborato una posizione politica che, prefigurando un ruolo proattivo per l'Europa, ha particolarmente impegnato la Presidenza Cnel nella verifica della condivisione da parte di alcuni Consigli economici e sociali dell'Unione e del Comitato economico e sociale europeo (CESE). Nella pronuncia sui *"Problemi europei di approvvigionamento energetico"* (n. 53/2009), il Cnel ha avanzato l'ipotesi di una **"cooperazione rafforzata"** a livello europeo sui temi relativi al settore energetico e si è impegnato a suggerire a Parlamento e Governo provvedimenti volti a promuovere le buone pratiche di risparmio energetico, l'applicazioni delle tecnologie disponibili per l'uso delle fonti solare ed eolica, l'impiego di combustibili alternativi ecosostenibili.

La posizione definita in materia di energia, oltre a ricollegarsi alla visione coerentemente sviluppata dal Consiglio nell'arco di due Consiliature², ha trovato un'occasione di verifica nel dibattito con le Parti sociali, gli operatori nazionali del settore e la rappresentanza italiana del CESE, sviluppatosi nel corso del 2008 con la collaborazione del Movimento europeo e dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (AEEG). Tale percorso si è concluso con il Convegno *"La politica europea dell'energia: il problema delle reti"* (19 novembre 2008), le cui risultanze (Atti pubblicati in Documenti Cnel n. 10/2008) hanno fornito un valido contributo anche al dibattito sul disegno di legge governativo S. 1195 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" (presentato al Senato l'11 novembre 2008).

In attuazione di quanto previsto nella citata pronuncia del febbraio 2009, il Consiglio ha istituito e sviluppato, negli incontri di Roma del 19 giugno 2009 e del 4 giugno 2010, un "tavolo" di lavoro con il CES di Francia, il CES di Spagna, il CESE aperto alle principali Agenzie italiane ed europee di ricerca, al fine di individuare gli argomenti che più si prestino ad accordi di cooperazione rafforzata con determinate nazioni. L'obiettivo è di garantire in un prossimo futuro la sicurezza e la continuità degli approvvigionamenti energetici e le occasioni di cooperazione per lo sviluppo di nuove soluzioni nel campo delle energie rinnovabili. La partecipazione ai lavori di detto Tavolo di un rappresentante del Ministero per lo sviluppo economico ha consentito di aprire un canale di consultazione continuo con il Governo e di organizzare con il

² Si vedano i Documenti di OO.PP. elaborati nella VII Consiliatura su *"Sistema energetico italiano: la rete infrastrutturale e il processo di liberalizzazione"*, in Pronunce Cnel n. 37/2003, e su *"Orientamenti per una politica nazionale in materia di energia"*, in Pronunce Cnel n. 78/2005.

Ministero il Seminario "La sfida dell'energia: studiare, comprendere e agire" (14 luglio 2010), allo scopo di proporre una "cooperazione rafforzata" europea sui temi dell'energia a partire dallo sviluppo mirato della ricerca sulle tecnologie applicate alle fonti energetiche accompagnata da valutazioni d'impatto ambientale, sociale ed economico.

Sui temi energetici, il CNEL ha partecipato attivamente ai gruppi di lavoro del CESE per il contributo nazionale alla definizione di pronunce sulle diverse problematiche del settore e al dibattito su una possibile politica europea dell'energia. In quest'ambito di collaborazione ha organizzato, il 18 febbraio 2009, un'iniziativa di confronto sul c.d. "terzo pacchetto energia" con i membri italiani del CESE, contribuendo così alla linea di lavoro del Comitato per la *"Implementazione delle politiche di efficienza energetica nell'Unione europea"*. Successivamente, il 9 luglio dello stesso anno ha organizzato l'audizione pubblica del CESE sulle politiche e i programmi a favore dell'efficienza energetica a livello degli utenti finali, allo scopo di raccogliere i possibili contributi all'elaborazione del relativo parere del CESE, da parte degli esperti provenienti dagli organismi regolatori dell'energia, dalle imprese, dalle organizzazioni sociali e dei consumatori, dal mondo scientifico e dai responsabili politici nazionali ed europei.

Tra il 2008 e il 2010, il CNEL ha svolto anche due studi per analizzare **le ricadute sul sistema produttivo e occupazionale italiano del pacchetto di misure - predisposto nel 2008 dalla Commissione europea - per ridurre il rilascio di emissioni ad effetto serra (GHG) del 20 % al 2020**. Ai fini del raggiungimento di questo obiettivo la Commissione propone un incremento del 20 % di energia prodotta da fonti rinnovabili, l'incremento del 20 % dell'efficienza energetica, la riduzione del 20 % delle emissioni nelle attività dentro e fuori il sistema del mercato delle emissioni (*Emissions Trading Scheme - ETS*), la promozione di tecnologie affidabili per la cattura e il confinamento dell'anidride carbonica (CCS), l'innalzamento al 10 % del contributo dei biocombustibili nel *mix* energetico europeo. I due studi - che hanno lo scopo di elaborare una metodologia specifica di valutazione preventiva per il nostro Paese basata sulle matrici *input-output*, anche sulla base dell'esperienza condotta da importanti istituti nazionali e internazionali - si sono concentrati sul comparto elettrico arrivando ad alcune utili indicazioni di carattere generale. Dalle analisi emerge il saldo positivo delle ricadute economiche e occupazionali dello sviluppo delle fonti rinnovabili non solo dal punto di vista strettamente ambientale, ma anche nella prospettiva di una soluzione duratura della attuale crisi economica; gli impatti generalmente positivi

in termini di occupati e valore aggiunto, anche se non distribuiti in modo uniforme tra tutti i settori economici; la necessità di imprimere in tempi brevi un'accelerazione alla riforma del sistema energetico nazionale, intervenendo prioritariamente sui processi autorizzativi, sull'adeguamento delle reti, sulla stabilizzazione degli incentivi, e più in generale costruendo il quadro di una pianificazione energetica concertata e condivisa. In particolare nel secondo Rapporto, presentato nel seminario del 21 luglio 2010 con la partecipazione degli operatori del settore, delle istituzioni e dei principali centri di ricerca, viene sottolineata l'importanza di utilizzare gli scenari come uno strumento metodologico per identificare traiettorie plausibili e conseguenti effetti, così da rendere possibile il confronto tra le diverse opzioni e l'individuazione di linee e proposte di *policy*.

Va infine ricordato che il CNEL ha stipulato due accordi di collaborazione finalizzati all'approfondimento dei diversi aspetti connessi al tema dell'energia:

- *nel 2007 con l'Autorità per l'energia elettrica e il gas;*
- *nel 2009 con il Gestore del sistema elettrico.*

4. Servizi Pubblici Locali

Con la pronuncia su "Il disegno di legge governativo n. 772 in materia di delega al Governo per il riordino dei Servizi pubblici locali" (n. 16/2007), adottata in collegamento con la pronuncia su "Le linee guida in materia di liberalizzazioni e privatizzazioni" (n. 14/2007), il CNEL ha partecipato al dibattito politico sui **processi di liberalizzazione dei servizi di interesse generale a carattere economico** e, in particolare, sui problemi dell'affidamento delle nuove gestioni e del rinnovo di quelle esistenti nei servizi pubblici locali. A tale riguardo il CNEL ha sostenuto, in particolare, la necessità di qualificare il sistema dei servizi pubblici locali attraverso strumenti di aggregazione territoriale della domanda, ad opera di processi di concertazione con le Parti sociali, anche incentivando la gestione in forma associata dei servizi tra gli Enti locali. Ha proposto, più in generale, l'individuazione di strumenti di politica industriale a sostegno della crescita e dell'aggregazione delle imprese, promuovendo la gestione unificata dei cicli integrati. Tutto ciò nel più ampio rispetto dei principi di libera concorrenza con modalità tali da garantire il diritto di universalità e accessibilità dei servizi per tutti gli utenti nonché il livello essenziale delle prestazioni ai sensi dell'art.117 della Costituzione. A tal fine ha previsto che l'affidamento delle nuove gestioni e/o il rinnovo delle gestioni in essere dovessero avvenire mediante procedure

competitive ad evidenza pubblica per l'individuazione del gestore, salvaguardando la proprietà delle reti e dei beni strumentali pubblici.

A seguito di tali Pronunce, il Consiglio ha istituito l'Osservatorio sui servizi pubblici locali (SPL) con *focus* su cinque ambiti di indagine (normativo, tariffario, dei volumi, dell'analisi economico-patrimoniale e gestionale) riferiti ai settori dell'energia elettrica, del gas, del trasporto pubblico locale (TPL), del servizio idrico e dell'igiene urbana, visibile sul portale. Per la realizzazione dell'infrastruttura tecnologica il CNEL si è avvalso di un accordo di collaborazione stipulato con il Ministero del Lavoro nel 2007. Nel Convegno del 6 maggio 2009 su *"La funzione anticiclica degli investimenti nei servizi pubblici locali"*, l'Osservatorio ha presentato e discusso i dati aggiornati alla fine del 2008.

L'Osservatorio, oltre a svolgere una funzione di "servizio" rispetto al ruolo istituzionale del CNEL, è in grado di garantire, per il campione esaminato di 201 Comuni, un monitoraggio sistematico dei cinque servizi pubblici presi in considerazione. A questo fine è stato avviato l'aggiornamento al 2010 delle informazioni relative alle tariffe, alla normativa e ai consumi energetici.

Il CNEL ha approfondito un primo settore con il rapporto dal titolo *"La competitività del settore dei rifiuti urbani in Italia"*, presentato in occasione del Convegno di avvio delle attività dell'Osservatorio SPL, il 23 aprile 2007, nel quale si mettevano in evidenza caratteristiche strutturali e assetto gestionale del mercato, la sua efficienza e la capacità di massimizzare la prevenzione e il recupero dei rifiuti.

Successivamente è stato analizzato il settore dell'acqua - già oggetto di una prima pronuncia, *"La tutela delle risorse idriche"* (n. 40/2008), sintetizzata nel paragrafo su "Ambiente e territorio" - nel secondo rapporto dal titolo *"Organizzazione industriale del servizio idrico integrato: stato dell'arte e criticità emergenti"*, presentato nel seminario del 15 aprile 2010, nel quale si metteva in evidenza lo stato dell'arte e le criticità emergenti dall'assetto industriale del servizio, alla luce del nuovo quadro normativo dettato dall'art. 23bis della legge 133/2008 come modificato dall'art. 15 della legge 166/2009.

Sulla base di tale rapporto è stata definita la pronuncia *"Il ciclo idrico integrato"* (n. 67/2010) che, esprimendo proposte a monte della scelta tra il carattere pubblico o privato della gestione del servizio e pregiudiziali rispetto a qualsiasi ipotesi di meccanismo di affidamento (gara, affidamento diretto), indicavano la necessità:

- di una programmazione generale dell'uso della risorsa idrica;
- della istituzione di una Autorità nazionale indipendente di settore;

- della istituzione di nuove "Autorità di Ambito", che coprano una dimensione territoriale significativa o come articolazione dei distretti idrografici o come unità amministrativa di area vasta, tali da essere strutturalmente adeguate;
- del finanziamento del servizio idrico integrato fra sistema tariffario e spesa pubblica, poiché le carenze infrastrutturali e impiantistiche richiedono investimenti tali da rendere necessaria la copertura con diretto ricorso alla spesa pubblica e, per le aree depresse, ai cofinanziamenti europei;
- di una Convenzione o un Contratto di servizio che incorpori tutte le norme del contratto e del conferimento delle immobilizzazioni in reti e impianti, che sono e ritorneranno nella piena disponibilità pubblica al termine dell'affidamento, esplicitando così i rapporti fra ATO e gestore per tutta la durata dell'affidamento.

Va infine segnalato l'accordo di collaborazione con il Ministero dello Sviluppo Economico (2009) finalizzato al monitoraggio delle tariffe dei servizi pubblici locali.

5. Sicurezza Stradale

L'impegno della Commissione V sui temi della sicurezza stradale si è mosso sulla direttrice stabilita dal DPR. 18-12-1992, art. 1, che assegnata al CNEL l'elaborazione di un parere obbligatorio non vincolante sulla Relazione al Parlamento sulla sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Nell'arco della Consiliatura, il CNEL ha approvato due pareri ad altrettante Relazioni del Ministero competente al Parlamento: rispettivamente nel 2005 (28 aprile 2005) e del 2009 (22 luglio 2009).

Nel primo testo, il CNEL, nel condividere gli obiettivi e il modello di governo degli interventi del Piano Nazionale, affermava la convinzione che la sicurezza stradale dovesse essere una politica organica da svilupparsi in modo ordinario e continuativo, con interventi integrati fuori da ogni logica di emergenza e nell'ambito di una prospettiva di sviluppo sostenibile; sosteneva l'importanza di un miglioramento delle infrastrutture, dando priorità alla loro messa in sicurezza e alla loro manutenzione, agli interventi sui punti pericolosi in ambito extra urbano, alle tecniche di moderazione della velocità in città; auspicava l'utilizzo del progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri e la diffusione di una cultura della sicurezza stradale per orientare gli utenti verso comportamenti responsabili combinando educazione, autocontrollo responsabile, condivisione di valori. Infine, condivideva la proposta contenuta nella Relazione stessa di stabilire, in via normativa, i contenuti di un patto sociale sul diritto a una mobilità

sicura e sostenibile per tutti i cittadini e di fornire a tutti i soggetti, che hanno un obbligo di governo della sicurezza stradale, un sistema di regole chiaro e certo coinvolgendo, sulla base del consenso e della partecipazione, la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, la rete delle consulte locali, i centri di monitoraggio.

Nel successivo parere, il CNEL approvava l'impostazione complessiva del documento e avanzava alcune proposte di merito, a partire dalla convinzione che, con una netta opzione per la mobilità collettiva, la vita umana sarebbe meglio tutelata e ne trarrebbe beneficio anche il sistema economico nel suo complesso, con il progressivo decongestionamento delle grandi reti di collegamento e della viabilità della città. Riguardo la mobilità urbana, che purtroppo rimaneva quella maggiormente segnata dall'incidentalità, il CNEL proponeva di rafforzare le funzioni di controllo, dissuasione, sanzione; di favorire l'uso del mezzo pubblico, l'aumento delle aree pedonali e/o a traffico limitato e analoghi strumenti; di qualificare e mantenere il sistema viario; di incentivare la cultura della sicurezza; di porre particolare attenzione ai percorsi casa/lavoro e casa/scuola; di attivare strumenti di monitoraggio e comparativi al fine di evidenziare quali degli interventi attuati avessero dato risultati positivi e, quindi, diffondere le buone pratiche. Il CNEL ribadiva anche l'opportunità che il Parlamento si adoperasse per il reperimento delle risorse necessarie per l'attuazione del Piano (ivi compresa la necessaria azione di monitoraggio) e il Governo per una più ampia azione di coordinamento e supporto nei confronti delle Regioni, delle Province e dei Comuni e per una puntuale e costante verifica dell'efficacia delle misure di sicurezza stradale attuate.

Nel novembre 2007, il CNEL approvava anche la pronuncia sul *"Disegno di legge recante disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale nonché delega al Governo per la riforma del Codice della strada di cui al Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285"* (n. 36/2007), nella quale si ritrovavano gran parte delle indicazioni contenute nei precedenti documenti, con particolare attenzione all'aspetto umano volendosi per questa via responsabilizzare i conducenti, soprattutto giovani, non solo attraverso forme sanzionatorie, delle quali va comunque garantita la certezza, ma anche con una migliore diffusione di una cultura della sicurezza fin dall'educazione scolastica. Si ribadiva, inoltre, l'assoluta necessità di potenziare le strutture di supporto all'attuazione del PNSS e di rendere disponibili i finanziamenti previsti.

Attività della Commissione per le politiche sociali e ambientali (VI) sui temi dell'ambiente

Con riferimento alle politiche ambientali, il CNEL ha approvato quattro documenti di Osservazioni e Proposte:

- 1) Attuazione del Protocollo di Kyoto: il secondo periodo di applicazione della Direttiva *Emission Trading* in Italia - Pronuncia n. 4/2006;
- 2) Disposizioni integrative o correttive del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" – Pronuncia n. 9/2006;
- 3) Il regolamento di registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche (Reach) - Pronuncia n. 15/2007;
- 4) Tutela delle risorse idriche – Pronuncia n. 40/2008.

Le proposte elaborate dal CNEL, contenute nei citati documenti, sono state le seguenti:

- richiamare l'attenzione del Governo, che si dovrebbe far portatore in sede europea, sull'esigenza di aprire una seria riflessione sullo stato di attuazione del Protocollo di Kyoto e, in particolare, sulla seconda fase di attuazione della Direttiva *Emission Trading 2008-2012*. Il CNEL già nel 1998 si era fatto promotore del "Patto per l'energia e l'ambiente", sottoscritto da istituzioni nazionali, regionali e territoriali e dalle principali organizzazioni imprenditoriali, sindacali e ambientaliste, con l'obiettivo di fare del Protocollo di Kyoto una occasione di rilancio dello sviluppo economico sostenibile;
- porre particolare attenzione a non sottoporre i settori produttivi interessati alla concorrenza internazionale a particolari oneri aggiuntivi che correrebbero il rischio di compromettere il livello di competitività. A tal fine si sono enucleate proposte a livello internazionale, riproponendo il coinvolgimento dei Paesi industrializzati, soprattutto gli Stati Uniti, e di quelli in corso di rapida industrializzazione rimasti estranei alla sottoscrizione del Protocollo; a livello europeo, proponendo nell'attribuzione delle quote di emissioni di tener conto della rinuncia all'uso dell'energia nucleare effettuata da alcuni Paesi e richiamando l'attenzione sulla necessità di recuperare il *gap* registrato dall'Italia nella prima fase di attuazione della Direttiva *Emission Trading*, anche introducendo, quale possibile correttivo, un meccanismo di comparazione dell'efficienza tra settori produttivi omogenei a livello europeo; a livello, infine, nazionale, il documento propone di reinserire il Piano Nazionale di Assegnazione in un contesto di una strategia generale del Paese per la lotta ai cambiamenti climatici

riesaminando la delibera del CIPE 1243/2002 anche alla luce del contributo alle emissioni proveniente da altri comparti e settori, quali , ad esempio, il terziario e i trasporti.

- Sottolineare l'importanza di una normativa in materia ambientale orientata nella direzione della sostenibilità dello sviluppo e della reale condivisione da parte delle forze sociali, orientata ad una maggiore semplificazione al fine di una più efficace applicabilità e ad un avvicinamento alle normative vigenti negli altri paesi europei.

- Porre in essere strumenti e azioni specifiche per sostenere le imprese e le autorità competenti nella gestione degli obblighi derivanti dalla nuova normativa introdotta con il regolamento Reach (Regolamento di registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche), che obbliga il produttore e l'importatore a registrare. Valutare e richiedere l'eventuale autorizzazione della sostanza prima di immetterla sul mercato. Tale obbligo, finalizzato alla sicurezza chimica per la salute dei lavoratori, dei consumatori e dell'ambiente, vige per tutta la catena di approvvigionamento e produzione di sostanze e preparati chimici.

- Richiamare l'attenzione del Governo e del legislatore sulla necessità di una maggiore tutela delle risorse idriche nel nostro paese. L'Italia, in ambito comunitario, si è infatti distinta per non avere sinora espresso nessuna posizione in merito alla Direttiva quadro sulle acque (2000/60/CE). La recente Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio "Verso una gestione sostenibile delle acque nell'unione Europea - Prima fase dell'attuazione della direttiva quadro sulle acque" pone in evidenza le carenze dell'Italia e le procedure di infrazione in corso. Da qui la necessità di recuperare con urgenza tale ritardo, operando una seria riflessione sul tema, individuando i problemi e suggerendo soluzioni. Mettendo a frutto un propedeutico lavoro di audizioni, svoltosi nei mesi precedenti, il documento del CNEL approfondisce il tema della quantità, qualità, accessibilità ed uso della risorsa idrica; il tema dell'educazione, della formazione e della partecipazione alla gestione di tale bene; della tutela, del risanamento e della messa in sicurezza, della programmazione dell'uso ottimale e solidale della risorsa, la sua gestione, la sua economia, le infrastrutture necessarie, la regolazione e il controllo, il governo delle emergenze ad essa legate, la ricerca e l'innovazione.

ALLEGATO 1

Documentazione Commissione per le grandi opere e le reti infrastrutturali per le politiche energetiche e i servizi a rete (V oggi IV)

- 23/06/2010 – Le ricadute economiche e occupazionali degli scenari di produzione elettrica al 2020
in Italia (Rapporto)
- 21/06/2010 - Il ciclo idrico integrato (OO.PP. n. 67)
- 27/04/2010 - La rete a banda ultralarga (OO.PP. n. 65)
- 30/03/2010 - Organizzazione industriale del servizio idrico integrato : stato dell'arte e criticità
emergenti (Rapporto)
- 24/03/2010 - La mobilità urbana delle merci per lo sviluppo di un trasporto multimodale sostenibile,
per la migliore competitività e vivibilità delle città (OO.PP. n. 63)
- 22/07/2009 - La IV Relazione al Parlamento sulla Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti (Ex art. 1 del DPR 18-12-1992) (Parere)
- 20/04/2009 - L'impatto delle politiche di mitigazione dei cambiamenti climatici sul sistema produttivo
e sulla occupazione (Rapporto)
- 26/03/2009 - Partecipazione e consenso per la realizzazione di opere e reti infrastrutturali (OO.PP. n. 55)
- 26/02/2009 - Problemi europei di approvvigionamento energetico (OO.PP. n. 53)
- 26/02/2009 - L'industria dei contenuti digitali. Gli ostacoli e le condizioni di sviluppo (OO.PP. n. 54)
- 09/04/2008 - La finanza di progetto (OO.PP. n.39)
- 28/02/2008 - I servizi innovativi di comunicazione nelle imprese italiane (OO.PP. n. 38)
- 28/11/2007 - Sicurezza stradale (OO.PP. n. 36)
- 23/04/2007 - La competitività del settore dei rifiuti urbani in Italia (Rapporto)
- 25/01/2007 - Intervento pubblico e concorrenza nei servizi IT di mercato (OO.PP. n. 17)
- 25/01/2007 - Linee guida sulle liberalizzazioni e privatizzazioni (OO.PP. n. 14)
- 25/01/2007 - Il disegno di legge governativo n.772 in materia di "Delega al Governo per il riordino
dei Servizi pubblici locali" (OO.PP. n. 16)
- 25/10/2006 - Le reti a banda larga e il divario digitale in Italia (OO.PP. n. 8)
- 12/07/2006 - La competitività della portualità italiana (OO.PP. n. 3)

ALLEGATO 2

Documentazione della Commissione per le politiche sociali e ambientali (IV oggi V) relativamente ad “Ambiente e territorio”

05/06/2008 - Tutela delle risorse idriche (OO.PP. n. 40)

25/01/2007 - Il Regolamento di Registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche (Reach) (OO.PP. n. 15)

25/10/2006 - Disposizioni integrative o correttive del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 concernente “Norme in materia ambientale” (OO.PP. n. 9)

19/07/2006 - Attuazione del Protocollo di Kyoto: il secondo periodo di applicazione della Direttiva *Emission Trading* in Italia (OO.PP. n. 4)

Sono inoltre disponibili gli atti dei convegni:

03/02/2009 - Il sistema portuale italiano tra esigenze di riforma e difficoltà congiunturali (Documenti Cnel n. 11)

19/11/2008 - La politica europea dell'energia: il problema delle reti (Documenti Cnel n. 10)



Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

**COMMISSIONE PER LE RETI INFRASTRUTTURALI, I TRASPORTI, LE
POLITICHE ENERGETICHE E L'AMBIENTE (IV)**

Riunione del 9 dicembre 2010

Foglio firma Consiglieri

Reso disponibile alle ore: 14

Ritirato alle ore:

Il responsabile della Segreteria:

Angela Paoletti

Note:

Il responsabile della Segreteria

Angela Paoletti

Data 9/12/2010



Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

Presidente:

COLOMBO Antonio Maria

Vice Presidenti:

CANAPA Carlo Fabio

UGGE' Paolo

Consiglieri:

ACOCELLA Giuseppe

ALBINI Ferdinando

BERTINELLI Giorgio

BORDINI Massimo

BRANDI Roberto

Il responsabile della Segreteria

Data 9/12/2010

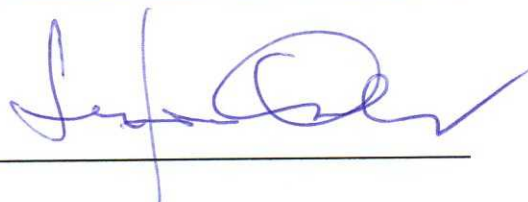


Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

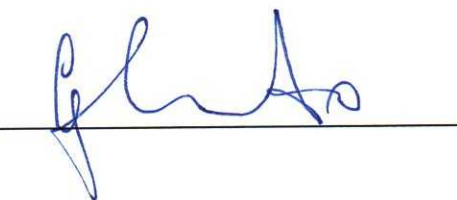
BRIGNONE Alessandro

BROGGI Danilo

CABRAS Serafino



CAZZATO Giovanni

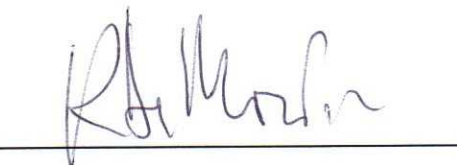


CLAUDIANI Claudio



CREMONESI Giancarlo

DE MARTIN Roberto



FALASCA Claudio



Il responsabile della Segreteria



Data 9/12/2010



Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

GESMUNDO Vincenzo

GIANNINI Luigi

GROPPO Giorgio

GUERRINI Natalino Giorgio

LAGOSTENA Gianfranco

LUZI Giannalberto

MANACORDA Paola

MARINI Sergio

MASCIOCCHI Pierpaolo

MONGE Filippo

Il responsabile della Segreteria

Alberici

Data 9/12/2010

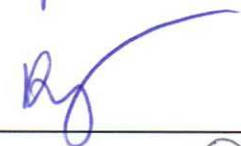


Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

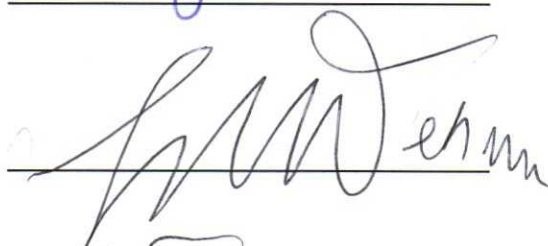
MONTALI Giovanni



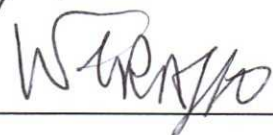
ORLANDI Roberto



PENNISI Giuseppe



PERASSO Giuseppe



ROSSITTO Corrado

SANTALCO Benito



SCALFARO Antonino

SCARONI Paolo

Il responsabile della Segreteria



Data 9/12/2010



Consiglio Nazionale dell' Economia e del Lavoro

TOCCO Marcello

TRIPI Alberto

VISCONTI Dario

ZUCARO Antonio

Il responsabile della Segreteria

Data 9/12/2010