

La strategicità delle Reti per lo sviluppo del Paese

Le infrastrutture di Reti negli ultimi 20 anni sono state un fattore di sviluppo economico per tutti i Paesi, ma anche una grandissima opportunità politica e sociale per veicolare la democrazia nel mondo e consentire a centinaia di milioni di cittadini di viaggiare, comunicare e conoscere culture, storie e tradizioni diverse.

Se solo pensiamo all'aumento esponenziale degli scambi commerciali, alla mobilità dei popoli e delle merci attraverso la modernizzazione delle infrastrutture dei trasporti, ci rendiamo conto che la globalizzazione trova una decisa e positiva conferma proprio nello sviluppo delle Reti di Comunicazione.

Aeroporti, ferrovie ad alta velocità, porti, aerei, treni e navi di nuova generazione hanno consentito di accorciare le distanze dentro e fuori i confini nazionali, ma soprattutto hanno permesso una mobilità a costi socialmente compatibile per l'utenza e il risultato è stato di portata epocale; potenzialmente tutti gli uomini e le donne del pianeta possono diventare "cittadini del mondo".

Le Reti di Energia sempre più transnazionali permettono l'approvvigionamento di energia elettrica e gas dai Paesi produttori a quelli in via di sviluppo e consentono di creare le basi per la loro crescita economica e industriale. Certo è necessario creare la coesione sociale tra i popoli per evitare che conflitti etnici o interessi economici possano generare crisi energetiche come è avvenuto nel 2006 tra Russia e Ucraina che ha minacciato la fornitura di gas per l'intera Europa.

In questi ultimi anni lo sviluppo delle Reti di Telecomunicazioni, l'interconnessione di centinaia di milioni di cittadini attraverso internet e i satelliti è stata uno dei più grandi eventi che la storia ricordi. Poter parlare, scriversi, trasmettere immagini e interagire sui social network è la più grande rivoluzione politica e culturale di sempre per il superamento dei confini nazionali e diventare di fatto un popolo solo immenso e libero al di là della geografia politica dei propri Stati.

Le Reti nazionali e transnazionali hanno determinato fenomeni di massa e cambiato anche il corso della storia mettendo al centro del sistema economico, politico e sociale globale la democrazia, il benessere e la libertà dei popoli, nonostante gli interessi contrapposti che possono avere Stati sovrani e autorità di Governo.

Quando nel 1990 la Commissione Europea ha stimolato gli Stati membri ed ha iniziato a contribuire alla realizzazione delle Reti Trans europee di trasporto, di energia e di telecomunicazioni nemmeno immaginava che gli effetti di questi interventi andassero oltre gli obiettivi della coesione sociale ed economica di una Europa che si allargava e investissero i mercati globalizzati in termini di sviluppo economico, industriale, sociale portando alla redistribuzione della ricchezza mondiale e all'iper sviluppo dei Paesi emergenti.

Dal Giugno del 2002 queste tre politiche (trasporti, energia e telecomunicazioni) sono state poste sotto la responsabilità di una unica formazione del Consiglio con l'obiettivo di creare sistemi moderni ed efficaci sotto l'aspetto economico, sociale e ambientale; obiettivi ampiamente raggiunti per quanto riguarda il mercato interno dei trasporti, delle politiche di protezione ambientale e del miglioramento dell'efficienza energetica e l'avvio di politiche di concorrenza sul mercato delle TLC per quanto concerne le tariffe, le norme, le condizioni di accesso al mercato, diffusione di banda larga etc.

Queste tre politiche sono state costantemente oggetto di approfondimento e di aggiornamento di obiettivi sempre più ambiziosi, perché l'esigenza socio economica cambia con la velocità dell'innovazione e del progresso e l'adeguamento infrastrutturale deve essere innovato secondo i nuovi bisogni e le nuove esigenze del mercato.

In questo contesto la Commissione Europea nel 2011 ha presentato un pacchetto di proposte per accelerare il completamento delle Reti trans europee di trasporto, di energia e di telecomunicazioni.

Esse si collocano nell'ambito degli interventi previsti attraverso il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility) nel periodo 2014 – 2020 con il quale l'UE intende promuovere il finanziamento di infrastrutture prioritarie che rispettano i criteri di sviluppo sostenibile definiti dalla Strategia Europa 2020.

Il piano di investimenti prevedeva uno stanziamento di 50 mld di euro per il periodo 2014 – 2020 che purtroppo per effetto della crisi è stato ridefinito con un taglio significativo di circa 21 mld di euro nell'ultimo bilancio dell'UE, penalizzando in modo severo le infrastrutture di telecomunicazioni con un taglio di circa l'86% del finanziamento.

Riteniamo tuttavia che resta valido l'impianto delle proposte definito dalla Commissione Europea per lo sviluppo delle Reti trans nazionali, anche in un quadro modificato per il taglio delle risorse disponibili che sicuramente allontanerà gli obiettivi temporali per la realizzazione:

- 1) Trasporto : creazione di una rete centrale TEN-T a livello UE (da realizzare entro il 2020) basata su un approccio per corridoio per favorire una gestione condivisa della stessa, e di una rete globale (da realizzare entro il 2050) che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale al fine di garantire l'intera copertura del territorio UE e l'accessibilità a tutte le regioni. Il finanziamento è passato dai 31,7 mld di euro del 2011 ai 23,174 mld previsti dal nuovo bilancio UE. Restano invariati i 10 mld di euro che arrivano dal fondo di coesione.
- 2) Energia: i progetti sono orientati alla realizzazione degli obiettivi del pacchetto clima energia per il 2020. Le risorse disponibili passeranno dai precedenti 9,1 mld di euro del 2011 ai 5,126 del nuovo bilancio UE.
- 3) Telecomunicazioni: i progetti prevedono la costruzione di reti a banda larga veloce e ultraveloce e servizi digitali paneuropei. Gli investimenti previsti passeranno dai 9,2 mld a 1 mld con il bilancio UE 2013.

Analizziamo ora in dettaglio i tre diversi Comparti.

L'Europa collegata

Le reti infrastrutturali rappresentano una architettura decisiva per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, le fondamenta di ogni attività sociale o produttiva.

Quelle di trasporto, in particolare, debbono costituire un sistema a maglie interconnesso che integri le diverse modalità in un disegno unitario razionale. proprio su questo moderno sistema confluiscono, inevitabilmente, i flussi finanziari decisi dalla UE e dai singoli Stati.

La visionarietà di uno dei padri nobili della costruzione europea Jacques Delors trova nell'ambito delle infrastrutture destinate a favorire i collegamenti e i traffici un elemento di indubbia capacità aggregativa, di sinergie industriali, di equilibrio nello sviluppo. Caratteri essenziali per dar vita ad una comunità di popoli e di cittadini, sempre più integrata e solidale, assai lontana da quell'Europa dei mercati, della finanza, delle burocrazie che sembra oggi tenere in scacco ogni altra politica, con il risultato di allentare la coesione del sistema, anche in termini industriali o economici.

Le Reti transeuropee nel settore dell'energia denominate TEN-E, gli investimenti previsti nelle Telecomunicazioni, due settori inizialmente esclusi dagli investimenti europei, rafforzano oggi il ruolo del Parlamento europeo che sostiene l'esigenza di modernizzare le infrastrutture europee, di

realizzare reti intelligenti e potenziare le connessioni necessarie per realizzare il mercato interno, migliorando la sicurezza e gli impatti sul clima; ritiene, inoltre, che sia necessario un investimento di 1000 MLD di euro e il ricorso agli strumenti finanziari innovativi per massimizzare l'impatto dei fondi UE.

Rete transeuropea di trasporto TEN-T

Il Parlamento ritiene che le reti TEN-T forniscano un importante valore aggiunto europeo, contribuendo ad eliminare le strozzature transfrontaliere che per il loro elevato costo non possono essere realizzate dagli Stati Membri.

Inoltre, si ritiene necessario un aumento dei fondi (8,13 miliardi euro nel 2007-13) ed un coordinamento tra fondi TEN-T e fondi di coesione (fondo unico infrastrutture), nonché un impiego prioritario di questi ultimi sulla rete TEN-T.

Nella redazione dei nuovi orientamenti, il Parlamento invita la Commissione a tener conto del principio di mobilità sostenibile e comodità, nonché di sviluppare una reale politica ferroviaria europea basata sull'interoperabilità tecnica.

Struttura del nuovo Quadro Comunitario di Sostegno

- Crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva
 - o Conoscenza per la crescita e l'occupazione
 - o Sviluppo sostenibile che comprende le politiche: ambiente, trasporti, energia, agricoltura
 - o Coesione per la crescita e l'occupazione
- Cittadinanza, politiche della cultura, gioventù, comunicazione, libertà, sicurezza, giustizia
- Europa globale, politiche in materia di azione esterna, vicinato e sviluppo
- Governance finanziaria, politiche collegate al meccanismo di stabilità
- Amministrazione

Le politiche comunitarie e le reti TransEuropee TEN

Fino agli anni '90 le reti transeuropee Trasporti, Energia e Telecomunicazioni venivano considerate, a norma del Trattato, come settori esclusi dalla concorrenza, essendo assegnati ai servizi offerti dalle reti di pubblica utilità sociale.

Il processo di liberalizzazione delle reti è iniziato con le telecomunicazioni e l'energia, separando le infrastrutture dai servizi sulle reti.

Nel settore dei trasporti il processo di liberalizzazione ha avuto inizio nel trasporto aereo con l'assoggettamento alle regole della concorrenza internazionale (dalla Convenzione di Chicago e per finire con l'attuale single sky), così come il trasporto marittimo soggetto al Codice della Navigazione (la liberalizzazione dei servizi portuali è di più recente attuazione).

La liberalizzazione dei servizi sulle reti ferroviarie è cominciata con la separazione societaria e di bilancio tra infrastrutture e servizi in rete, in analogia alle reti dell'energia.

Il gestore delle reti, che opera in regime di concessione, svolge una funzione di garanzia nei rapporti con gli operatori privati che producono i servizi in rete in regime di concorrenza, previa la corresponsione del canone relativo all'uso delle capacità della rete stessa.

Il concetto generale di tariffa di uso (paytoll) si applica alle reti infrastrutturali a pedaggio (autostradali, ferroviarie, energia).

Il regime giuridico delle telecomunicazioni si differenzia soprattutto per la tecnologia di accesso alla rete, la quale può essere appoggiata alla rete telefonica o usare un diverso tipo di connessione (fibra). In questa logica si sta introducendo il progetto di banda larga finalizzato a potenziare la capacità e la velocità di trasmissione dati sulle dorsali in fibre ottiche della rete e superare l'impedenza nelle connessioni ai nodi.

Ciò premesso, il diverso regime giuridico delle reti e il grado di liberalizzazione dei servizi ha determinato l'attuale livello di sostegno comunitario agli investimenti sulle reti delle infrastrutture.

In sintesi, l'ammissibilità ai contributi comunitari per le infrastrutture a rete è attualmente riservata alle reti di trasporto in base all'art 126 del Trattato che finalizza l'intervento dell'UE agli obiettivi di coesione del territorio, al mercato interno ed in ultima analisi alla libera circolazione di merci e persone sul territorio comunitario.

Le reti di energia e telecomunicazione in regime di concorrenza e liberalizzazione dei servizi, sono escluse dai contributi UE diretti per investimenti in infrastrutture, mentre sono ammesse ai fondi BEI relativamente ai progetti di interesse comunitario.

Politiche Europee per le reti TEN-T

E' obiettivo ormai condiviso che per realizzare un modello di sviluppo sostenibile sia necessario innovare profondamente le infrastrutture e i mezzi di trasporto, attraverso il ricorso a nuove tecnologie che possano consentire di ridurre il livello delle emissioni e quindi l'impatto sulla qualità dei servizi e sul clima.

Le analisi condotte dalla Commissione Europea nel Libro Bianco 2001 e nel suo recente aggiornamento, confermano il ruolo che il sistema delle infrastrutture e della logistica può svolgere a servizio delle imprese, per migliorarne la competitività attraverso la riduzione dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore finale dei prodotti destinati sia al mercato interno che all'esportazione dei prodotti industriali sui mercati internazionali

Le reti transeuropee di trasporto giocano un ruolo fondamentale non soltanto come elemento di coesione del territorio comunitario ma anche ai fini della competitività e dell'occupazione; ciò in attuazione alla cosiddetta Strategia di Lisbona varata dai governi dei paesi comunitari all'inizio del 2000.

L'obiettivo di fondo è quello di rilanciare lo sviluppo mediante una politica comunitaria di investimenti mirati ad accrescere la competitività del sistema produttivo europeo, attraverso il sostegno sia alle piccole medie imprese, con il finanziamento della ricerca e dell'innovazione, sia ai progetti di infrastrutture delle reti TEN-T per il miglioramento dell'efficienza del sistema dei trasporti.

Sotto il profilo della mobilità è quindi opportuno ottimizzare l'uso delle capacità infrastrutturali esistenti, integrando tra loro le componenti modali ed i servizi, al fine di migliorarne i livelli di qualità e ridurre, per quanto possibile, gli investimenti non necessari.

Dal punto di vista finanziario, i fondi di bilancio europei destinati allo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T costituiscono una forte opportunità per innovare il sistema delle infrastrutture italiane mobilitando tutte le risorse nazionali da impiegare nel cofinanziamento delle opere in aggiunta ai fondi UE.

Si può quindi affermare che fondi i TEN-T possono fungere da cinghia di trasmissione per la realizzazione delle reti ferroviarie AV, ma anche per lo sviluppo delle tecnologie di comando e controllo per le ferrovie AV ed i sistemi di gestione del traffico ITS e satellitari.

Occorre sottolineare che le risorse finanziarie per le reti TEN-T provengono da diverse fonti comunitarie, infatti, alle infrastrutture localizzate nelle Regioni italiane del Mezzogiorno sono

destinati i fondi strutturali di coesione FESR, PON “Reti e Mobilità”, mentre quelle localizzate nelle Regioni del centro nord vengono finanziate con i fondi di bilancio finalizzati alla realizzazione dei Progetti Prioritari Europei (tra i quali per l’Italia i tunnel ferroviari transalpini del Frejus e del Brennero appartenenti ai due Corridoi :Lione-Torino Budapest e Berlino-Palermo).

L’azione strategica della Commissione UE si è concretizzata nel Programma di investimenti per lo sviluppo delle reti transeuropee MIP (Multiannual Indicative Programme) che finanzia i Progetti Prioritari e l’innovazione sia ai progetti di infrastrutture delle reti TEN-T finalizzato a migliorare l’efficienza del sistema dei trasporti.

Il nuovo scenario di riferimento

La Commissione UE ha individuato le direttrici strategiche per una revisione integrale del sistema, che risulti idonea a fronteggiare le sfide del futuro. Il nuovo Libro bianco dell’UE, avviato nell’ambito del mid-termreview delle TEN-T 2010, porterà all’aggiornamento della rete portuale di interesse comunitario ed in particolare ai clusters dei porti che faranno parte del core network europeo (vedi rapporto NEA del 7 luglio 2010). La Decisione UE sugli orientamenti per le reti TEN-T assegna un ruolo determinante dei porti e delle piattaforme logistiche al fine di realizzare una rete intermodale marittima e terrestre.

Le nuove linee guida UE per le Reti TEN-Trasporti

La politica europea per le reti è orientata verso l’obiettivo di mobilità sostenibile

decarbonizzando i trasporti

riducendo il bilancio CO₂ e le emissioni

Riequilibrando la domanda di mobilità di persone e cose attraverso lo shift modale dalla strada verso i modi di trasporto ambientalmente sostenibili: ferrovie e trasporto marittimo

Tale politica dei trasporti incentrata sulle seguenti azioni:

Sviluppare le reti TEN-T core&comprehensive network, con priorità ai corridoi ferroviari integrati nei porti ed aeroporti, questi ultimi rappresentano le porte di ingresso al mercato interno europeo per i flussi di persone e cose scambiati tra l’Europa il Mediterraneo ed il resto del Mondo.

Promuovere il Connecting Europe Facility fondo di bilancio di 50 bilion euro dedicato alle reti di trasporto(21,7+ 10 bilion) alle reti di energia(9,2bilion) ed alle telecomunicazioni(9,1 bilion) i progetti

di trasporto ed adottare gli strumenti finanziari innovativi basati sul modello di partenariato Pubblico privato e sui project bonds

Le reti TEN-T Core & Comprehensive network indicano un nuovo modello di sviluppo del sistema infrastrutturale europeo basato sui 10 Corridoi Ferroviari prioritari sui quali si concentreranno i fondi del orientati alla partecipazione, Connecting Facility.

Tra i punti sui quali si è sostanzialmente trovato accordo tra Consiglio e il PE, si segnalano le seguenti priorità:

- i progetti riguardanti le tecnologie (questioni orizzontali) SESAR, ERTMS, ITS, VTS relativi ai sistemi di gestione del traffico sulle reti TEN-T (aeree, AV ferroviarie, stradali e portuali)
- i progetti di corridoio :ferrovie , strade e , aeroporti e porti , da finanziare sia con fondi CEF sia con i nuovi strumenti finanziari , impiegando i project bonds.
- I fondi CEF da inserire senza tagli nelle prospettive di bilancio MFF 2014-20 e con priorità al budget per settore (Trasporti, Energia, Telecomunicazioni) proposto dalla Commissione e confermato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo
- Il PE propone di conservare l'ammontare proposto per il fondo di Coesione e di non indicare ripartizioni per settore fino al termine dei negoziati MFF
- i progetti sinergici riconducibili a due o più settori :Energia Trasporti Telecomunicazioni possano essere finanziati coordinando le risorse assegnate a settori diversi
- i cosiddetti progetti PCI (project of common interest) che pur finanziati con fondi TEN-T ed avendo anche una dimensione energetica, possano beneficiare di un bonus dal budget energia.

Su proposta del Parlamento Europeo, la Commissione ha predisposto allineamento dei Corridoi Core Network (CNC) con i Corridoi ferroviari merci (Railfreight Corridors RFC).

La Presidenza su richiesta del Parlamento e della Commissione propone di ripartire i fondi di bilancio CEF secondo le percentuali del 75%, 10% e 15% rispettivamente per gli obiettivi seguenti:

- progetti transfrontalieri, colli di bottiglia e collegamenti mancanti, 75% dei fondi;
- azioni volte alla decarbonizzazione e alle tecnologie innovative, 10%
- ottimizzazione delle interconnessioni multimodali, e tutti i sistemi di gestione di traffico telematici (ERTMS, ITS, SESAR, RIS, VTMS) .15%

Le prospettive di bilancio dell'Unione Europea

Il nuovo quadro di bilancio pluriennale UE 2014-20 risente della crisi economica europea ed è condizionato da un duplice impegno assunto dagli Stati Membri:

- il patto di stabilità che limita gli investimenti sostenibili
- la spendingreview

Il governo italiano ha presentato la legge di stabilità che coniuga il rigore dei conti pubblici con le linee strategiche per lo sviluppo ed il rilancio dell'economia sia in termini di produttività industriale, sia di realizzazione della rete infrastrutturale con priorità ai progetti di interesse europeo.

In questo scenario le previsioni di bilancio sembrano essere piuttosto negative per quanto riguarda le risorse da assegnare alle reti TEN-T, si parla di un taglio del 10% sul bilancio UE che potrebbe essere applicato anche ai progetti di infrastrutture transeuropee.

Prospettive di finanziamento delle reti TEN-T Euro bond&Project Bonds

Il fondo Connecting Europe Facility che ha una dotazione di 50 billion euro potrebbe ridursi in una ipotesi di tagli lineari, di 5 billion euro così suddivisi:

- 31,7 Trasporti (21,7 TEN-T+ 10 fondi coesione) passano a circa 27 billion
- 9,1 Energia a circa 8 billion
- 9,2 Telecomunicazioni a circa 8 billion

In base alle modalità di utilizzo e le condizioni di eleggibilità la quota trasporti potrebbe essere così articolata:

- I finanziamenti TEN-T per investimenti (in conto capitale) passerebbero da 19,7 billion a circa 15 billion euro
- I finanziamenti del Fondo Coesione (in conto capitale) potrebbero rimanere invariati all'importo di 10 billion in quanto protetti dalle politiche di coesione
- Strumenti finanziari (prestiti e garanzie capitali di rischio) 2 billion

La quota del fondo TEN-T in conto capitale è pari a 19,7 billion a fronte dei 8,1 del bilancio 2007-13 più 1 billion gestito da BEI mediante il fondo di garanzia LGTT.

L'Italia mediante il fondo TEN-T 2007-13 ha ottenuto per progetti TEN-T una quota di finanziamenti, pari al 19% (1,2 Billion) in gran parte concentrati sui progetti ferroviari dei valichi alpini ferroviari.

Saranno approvati nei prossimi giorni di luglio 2013 alcuni progetti prioritari presentati da FSI e Ministero delle Infrastrutture, in particolare per ciò che riguarda le tecnologie. Si tratta del sistema del controllo del traffico aereo ATM-SESAR coordinato dall'ENAV con la partecipazione dei più importanti paesi europei; il sistema di comando e controllo delle linee ad alta velocità ERTMS-ECTS proposto da RFI-Trenitalia; il progetto ITS (IntelligentTraffic System) per realizzare una piattaforma telematica e implementare le tecnologie tipo telepass al fine di creare le interfacce tra i diversi sistemi operanti sulle reti autostradali europee. Si tratta di progetti di grande rilievo internazionale che dimostrano la qualità tecnologica italiana e avranno positive ricadute sull'occupazione, sulla sicurezza del trasporto, sulla competitività industriale.

La Commissione UE, al fine di rendere competitivo e sostenibile il sistema dei trasporti, propone 10 obiettivi in grado di ridurre del 60 % le emissioni all'orizzonte di medio lungo periodo e promuovere l'innovazione, lo sviluppo delle tecnologie per la sicurezza, la sostenibilità ed il completamento delle reti TEN-T secondo orizzonti differenziati 2030/2050:

- al 2020 completamento dei progetti: SESAR-air management, ERTMS-rail, ITS-road, RIS-waterborne
- al 2020 riorganizzare l'informazione, le tariffe, le prenotazioni dei servizi per l'intero sistema multimodale di trasporto
- al 2030 limitare l'uso dei veicoli convenzionali nella mobilità urbana ed, entro il 2050, vietarne l'uso;
- al 2030, riorganizzare la distribuzione urbana delle merci "city logistic" CO₂-Free, nelle grandi aree urbane
- al 2030 attuare un core network TEN-T intermodale e pienamente funzionale, completare la rete con servizi di alta qualità ed elevata capacità entro il 2050.
- al 2050 completare la rete ferroviaria AV con l'obiettivo di triplicare la rete realizzata al 2030 e trasferire, entro il 2050, gran parte degli spostamenti passeggeri sulle medie percorrenze verso i servizi AV.
- al 2030 trasferire il 30% del traffico stradale verso altri modi: ferrovia, marittimo ed idrovie, 50% entro il 2050
- al 2050 collegare porti, aeroporti e idrovie del core network TEN-T con linee ferroviarie AV.
- al 2050 ridurre le emissioni dei mezzi aerei e marittimi del 40%.

- piena applicazione dei principi "userpays e polluterpays" per eliminare distorsioni nella concorrenza tra servizi modali, assicurando ritorni di investimento per finanziare le infrastrutture di trasporto.
- al 2050 andare verso incidenti mortali zero, in linea con l'obiettivo di dimezzare gli incidenti entro il 2020 in modo da assicurare all'Europa il primato della security e safety per i singoli modi di trasporto: stradali, ferroviari, portuali ed aeroportuali.

Questo scenario rappresenta il modello operativo entro il quale devono prendere forma le politiche nazionali. L'Italia ha di fronte un cammino tutto in salita, soprattutto per la necessità di allineare il proprio sistema dei trasporti a livelli di efficienza, qualità del servizio, costi e redditività, con le best practices europee.

Autostrade, sistemi aeroportuali, ferrovie, porti e strade sono stati pensati e gestiti per troppo tempo come elementi dissociati da una rete integrata. Il salto di qualità culturale e al contempo pragmatico è quello di metterli in sinergia, come offerta di servizi di mobilità al cittadino e alle imprese. Questo aumenta la competitività e la produttività del sistema, favorisce investimenti mirati, consente l'afflusso di capitali privati, razionalizza gli interventi a favore di più ampi bacini di traffico. Una integrazione modale fondata sull'innovazione tecnologica e la sinergia tra le reti consente di sciogliere i nodi che rendono i trasporti onerosi per la collettività e moderatamente efficienti. Siamo chiamati a costruire scenari nuovi, in grado di rispondere ad una domanda differenziata e flessibile di traffico, da quella locale e metropolitana a quella ferroviaria ad alta velocità, da porti pensati come piattaforme logistiche integrate, ad aeroporti sui quali convergono strade, autostrade e ferrovie per alimentare adeguati flussi di traffico. Ogni piano di sviluppo deve essere orientato ad una ricaduta sull'intero sistema della mobilità, aprendo la strada a quella specializzazione dei traffici, al riequilibrio modale che nel nostro Paese non ha trovato sino ad oggi alcuno spazio, per la tutela di macro interessi commerciali di settore.

La ricerca tecnologica integrata, proprio con le altre reti delle telecomunicazioni e dell'energia apre territori insondati nell'offerta di nuove opportunità, nella flessibilità dei flussi di traffico, nell'individuazione delle direttrici, nel pieno sfruttamento delle infrastrutture esistenti e in quella da realizzare. Siamo convinti che potrebbe schiudere alle aziende prospettive di alleanze e moderne politiche di marketing a livello italiano, ma più ancora europeo, per proporci quali protagonisti in ambito continentale, rafforzare il mondo del lavoro, aumentare la redditività delle imprese, dando impulso, nel contempo, a modelli di governance orientati alla partecipazione.

Le Reti elettriche

ENERGIA

Il Parlamento europeo ha ribadito la necessità di pianificare investimenti nei tre Settori propulsivi per l'economia, l'inclusione e la coesione territoriale attraverso un potenziamento delle infrastrutture di Trasporti, Energia e Telecomunicazioni.

Lo sviluppo sostenibile della Rete TEN Energia è finalizzato all'obiettivo di raggiungere un mix tra energie rinnovabili e risparmio energetico sino al 2020 fissato nel cosiddetto modello "20-20-20".

Il bilancio europeo fa per questo riferimento a progetti da finanziare attraverso il CEF e la BEI e contempla tre programmi: Intelligent Energy Programme, Progetti Cross Borders dei corridoi energetici (elettrodotti, gasdotti e pipelines), Financing Energy Efficiency.

Le risorse europee in bilancio per il finanziamento delle infrastrutture e gli impianti per l'energia sono previste 9,2 Bilion Euro nel periodo 2014/2020.

Vale la pena sottolineare come nel precedente bilancio comunitario, nel 2009 per il Settore Energia siano stati impiegati solo prestiti della BEI pari a 4 Bilioni di Euro per il progetto di Energie rinnovabili e 2 Bilioni di Euro sulle Reti TEN-E, mentre nel periodo 2005/2009 l'ammontare finanziario era di 8,3 Bilioni di Euro dedicati a progetti sulle energie rinnovabili e 25,9 Bilioni di Euro per interventi sulla Rete TEN-E.

I programmi europei già decisi dal Parlamento prevedono interventi prioritari su: energie rinnovabili, efficienza energetica, sicurezza delle reti a sviluppo economico, diversificazione e sicurezza di offerta interna incluse le Reti TEN-E.

Il Parlamento UE sostiene, pertanto, l'esigenza di modernizzare l'intera architettura di sistema delle grandi reti e in questo contesto le infrastrutture energetiche, realizzando reti intelligenti e potenziando le connessioni necessarie a rafforzare il mercato interno, migliorando la sicurezza e l'impatto sul clima.

Si ritiene che questi obiettivi necessitino di investimenti per almeno 1.000 miliardi di euro, attraverso il ricorso ad investimenti finanziari innovativi per massimizzare l'impatto dei Fondi UE.

Uno dei temi cruciali resta quello dell'interconnessione finalizzata all'interoperabilità delle reti cross borders, come dimostra lo studio di fattibilità per l'interconnessione elettrica tra Italia e Francia che ha garantito il finanziamento del nuovo elettrodotto.

Lo scenario nel quale siamo destinati ad operare, dove crediamo di poter essere attori e protagonisti coglie, pertanto, un indirizzo strategico ad ampio spettro, che richiede investimenti su innovazione, nuove tecnologie, ammodernamento delle reti energetiche.

Il sistema delle Reti è in continua evoluzione e da semplice concetto virtuale e di circolazione informativa si sta espandendo, allargando la sua competenza anche all'hardware del sistema delle infrastrutture, coinvolgendo le reti elettriche, dell'acqua, del gas, delle telecomunicazioni, del trasporto di merci e di persone.

Da qui, affinché sia possibile realizzare un vero mercato libero e concorrente, nasce l'esigenza di una Rete indipendente sempre più moderna, pronta a recepire tutte le innovazioni atte a far risparmiare, ma nello stesso tempo a sviluppare progresso.

La Trasformazione del Sistema delle Reti Elettriche

Oggi la generazione di energia elettrica proviene principalmente da centrali di grandi dimensioni alimentate da combustibili fossili, oppure da centrali idroelettriche, negli ultimi anni da fonti rinnovabili. Questa energia viene trasportata e distribuita attraverso una Rete che si è consolidata nel tempo.

Sebbene questo sistema abbia offerto fino ad oggi un servizio efficiente, i tempi stanno cambiando rapidamente: l'energia viene prodotta in modo sempre più distribuito e da fonti completamente diverse (Biomasse, Biogas e alternative, come l'eolica e la fotovoltaica) e il modello di sviluppo che si va configurando, oltre a porre al centro un sistema energetico diffuso, dà priorità alla dinamica della sostenibilità. Questo modello esige la rivisitazione/ ristrutturazione delle reti di connessione, la loro qualità e le tecnologie ad esse applicate. Ne consegue che le Reti elettriche, non solo in Italia ma in tutta l'Europa, non sono più all'altezza dei tempi.

La stessa Comunità Europea nella "relazione sulla tabella di marcia per l'energia 2050, un futuro per l'energia" riconosce l'obsolescenza delle infrastrutture, per le quali si rendono necessari cospicui investimenti al fine di garantire lo sviluppo di tutti gli scenari prefigurati nella stessa relazione.

Disporre dell'energia non significa più soltanto produrla ma anche scambiarla, distribuirla, portarla fino all'utilizzatore finale, sfruttando al meglio la generazione, sviluppando efficienza della Rete nel rispetto della concessione, garantendo efficienza negli usi finali.

Lo sviluppo della Generazione Diffusa, associata al notevole incremento della produzione da rinnovabili, oltre a produrre benefici legati alla riduzione delle emissioni e garantire maggiore

autonomia energetica, impone un cambiamento strutturale del sistema delle Reti, tale da rendere la Rete elettrica compatibile alle nuove caratteristiche della produzione.

Le specifiche innovative dovranno tener conto di tre aspetti fondamentali: il primo di una energia distribuita e connessa a reti di media e bassa tensione, il secondo con le Reti attuali progettate ed esercite come reti “passive” con flussi unidirezionali, il secondo con flussi concentrati in aree territoriali che non coincidono con le esigenze degli utilizzatori; la terza, infine, con caratteristiche di intermittenza dei flussi, altro elemento necessario sarà lo sviluppo di sistemi di accumulo che saranno inseriti sia a livello di rete che di impianti.

Serve perciò far comunicare i centri di consumo con le aree di produzione e la capacità di riserva. Per far questo, serve realizzare una Rete che, oltre a migliorare i livelli di interconnessione a livello europeo al fine di sfruttare meglio le specificità produttive di ogni stato, utilizzi tutto il potenziale messo a disposizione da una produzione su microscala decentrata.

Il nuovo orizzonte è rappresentato da un sistema elettrico costituito da “aree elettriche” territoriali sempre più autonome, dotate di generazione distribuita e supportate da sistemi di accumulo e di riserva. Aree collegate tra loro da linee di trasporto/trasmissione in alta tensione alle quali saranno connessi i grandi impianti di produzione.

In questa logica diventa imprescindibile fare incontrare la vecchia rete elettrica con le reti di comunicazione e con la domotica, attraverso innovazioni tecnologiche e organizzative: l’incontro di questi mondi porta a realizzare le smartgrids (reti intelligenti).

Si tratta di un sistema innovativo capace di far dialogare tra loro produzioni e consumi, consentendo di utilizzare a pieno la produzione di base, anche di piccoli impianti diffusi, calibrandone le flessibilità e modulando il fabbisogno del territorio e del Paese, capace di far intervenire gli accumuli o le riserve quando servano, capace di far accumulare l’energia quando in eccesso e di farla utilizzare al meglio, capace di sviluppare una gestione ottimizzata delle Reti a media tensione con risalita di energia verso la rete ad alta tensione, capace di offrire nuovi servizi. In definitiva un vero e proprio salto di qualità in efficienza, economicità, innovazione tecnologica e ricerca applicata.

Naturalmente lo sviluppo delle smartgrids va di pari passo con lo sviluppo di sistemi di rilevazione intelligenti (gli smartmetering), con lo sviluppo delle Smart City, con lo sviluppo della mobilità elettrica e potrà reggersi se accompagnato da una vasta applicazione della domotica. Domotica a supporto delle Città, domotica a supporto dell’Industria, domotica a supporto della Casa, intesa come un’intelligenza distribuita in grado di governare servizi autonomi secondo quanto impostato dall’utente sulla base delle sue abitudini di confort, esigenze energetiche, necessità logistiche,

disponibilità al consumo in un certo modo, disponibilità all'accumulo e così via. Sostanzialmente un'insieme di componenti collegati ad uno o più microprocessori, a seconda delle esigenze collegati ad sistema che governa i vari elementi dell'insieme energetico.

Le linee di azione per progredire verso la rete dell'era digitale possono essere così sintetizzate:

- una sostanziale spinta in ambito di ricerca teorica e sperimentale, per sviluppare nuovi materiali e nuove tecniche per il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica e per la definizione di strutture di reti coerenti con il modello di decentralizzazione a base di una smartgrid;
- la costituzione di un organismo che assuma la responsabilità di pianificazione della generazione, sia per ciò che concerne la localizzazione delle centrali di grande potenza, da connettere al sistema di trasporto, che per la produzione disseminata;
- la riformulazione dei modelli matematici e degli algoritmi per la pianificazione, l'analisi a regime e l'analisi dei transitori elettromeccanici del sistema elettrico, tenendo conto della presenza di generazione disseminata e di accumulo distribuito;
- la messa a punto di strumenti e modelli di previsione della produzione da fonti rinnovabili dipendenti dal sole e dal vento, per il dispacciamento a minima emissione, di modelli d'integrazione dell'utenza nel mercato elettrico, ecc.;
- l'emanazione di norme (da parte del CEI) e di regole (sia da parte dell'Autorità di regolazione dell'energia che dalle Autorità per la concorrenza e per la privacy) per la definizione delle modalità corrette di interazione attiva fra utenza e sistema elettrico (probabilmente, anche con un intervento legislativo in tema di garanzie per i consumatori);
- lo sviluppo di standard che consentano ai componenti, software, sistemi dei diversi produttori di lavorare in modo interoperabile fra loro e con le apparecchiature dell'utente e di sistemi che consentano a tutti gli stakeholders della rete di effettuare in piena sicurezza l'accesso ed il trattamento dei dati;
- l'organizzazione di campagne d'informazione dei consumatori, per promuovere il coinvolgimento in programmi piloti su larga scala, per favorire la loro integrazione nel mercato e l'accettazione degli oneri di ristrutturazione della rete;
- il ridisegno del percorso formativo e di addestramento dei tecnici addetti alla progettazione, alla costruzione, all'esercizio e alla manutenzione del sistema elettrico, con l'introduzione o il

rafforzamento delle conoscenze e competenze multidisciplinari necessarie per l'aumentata complessità del sistema e dei suoi apparati.

La gran parte degli effetti di questa modernizzazione si percepiranno a lungo termine e solo se si svilupperanno notevoli investimenti.

Gli Investimenti Possibili e il Ruolo Anticiclico delle Reti

Nel settore vi è la possibilità di concretizzare notevoli investimenti legati alle grandi innovazioni alle quali sarà sottoposto.

Nel mondo, nell'anno 2012, si sono spesi 13,9 miliardi di \$ per rinnovare le reti, in Europa 1,40 miliardi di \$ (studio World Watch). Al 2016 è previsto che il settore legato alle Smart City, solo per il segmento Smart Energy, avrà una capacità di investimento pari a 81 miliardi di \$ (studio Markets and Marchets). In Europa, dalla Comunità, sono stati stanziati, per progetti pilota nel settore, 630 milioni di E, IEA ha stimato in 520 miliardi di E l'investimento previsto nella rete europea entro il 2035. Il fondo comunitario stanziato per le infrastrutture energetiche è di 9,1 miliardi di Euro e la Commissione ha già indicato che circa il 70% sarà destinato al sistema elettrico. La bozza di SEN (Strategia Energetica Nazionale) presentata dal precedente Governo, prevedeva, al 2020, 180 miliardi di E di investimenti nella Green economy e nelle reti.

Queste sono le potenzialità di un settore in forte crescita che potrà contribuire a dare un impulso positivo alla situazione economica italiana.

Occorre superare le attuali rigidità che condizionano, in modo sensibile, sia le reti elettriche di trasmissione sia l'intero settore energetico richiamando la cruciale importanza del servizio universale offerto ai Cittadini, alle Imprese e ai Territori. I servizi a rete del Settore elettrico, poggiano sulla consapevolezza e la salvaguardia della funzione strategica delle reti stesse. Queste, infatti, rappresentano l'elemento centrale per realizzare condizioni effettive di libero mercato nel settore e per garantire condizioni di terzietà e di accesso non discriminatorio a tutti gli operatori (produttori di energia e/o traders). Alle reti va garantito un adeguato tasso di sostituzione (un valore minimo del 3% se rapportato agli attuali livelli di obsolescenza che sono, mediamente, di 30-35 anni); vanno programmati investimenti per la rimozione degli ostacoli tecnici per la connessione degli impianti di energie rinnovabili, con conseguente impulso e potenziamento dei sistemi di generazione distribuita, e la realizzazione delle reti elettriche interattive (smartgrids).

Il panorama italiano sollecita una modernizzazione e un nuovo sviluppo delle reti infrastrutturali considerato che non esiste attualmente un costante monitoraggio sulla situazione fisico-funzionale delle infrastrutture. Occorre attivarlo in sede opportuna, tenendo conto di tutti i soggetti interessati, con l'obiettivo di giungere ad un'analisi approfondita dello stato delle Reti, dell'entità degli investimenti necessari e dell'attività di investimento per il rinnovo/modernizzazione da parte di chi ha acquisito la concessione.

Si apre una stagione di rinnovamento culturale destinata a combinare effetti tecnico economici e sociali nella integrazione delle grandi reti infrastrutturali, nell'interscambio tra le diverse Aziende dei singoli Settori nel proporre ricerca integrata, nel favorire la crescita di una piattaforma industriale, fondata sulla cooperazione, che permetta al nostro Paese di essere protagonista sul mercato europeo ed internazionale con un offerta integrata di servizi e tecnologie, al fine di aumentare la redditività delle Imprese, garantire una crescita del lavoro, migliorare la competitività e il patrimonio di conoscenze.

Tutto questo trova immediato riscontro nelle politiche di green economy fondate proprio su efficienza energetica, reti intelligenti, domotica e sostenibilità eco ambientale.

Solo questo settore, secondo gli scenari economici del Governo italiano, potrà mobilitare dal 2013 al 2020 investimenti nell'ordine di oltre 30 miliardi di euro l'anno con una crescita dell'occupazione misurabile con una crescita di oltre il 5% e un altrettanto positivo contributo sul PIL italiano.

Le Telecomunicazioni.

Le Reti di Telecomunicazioni a banda larga e le infrastrutture di servizi digitali erano tra le priorità nel contesto del meccanismo per collegare l'Europa, almeno fino a qualche mese fa, e per l'esattezza prima del bilancio UE 2014 – 2020. Il taglio dei finanziamenti da 9,2 mld di euro a 1 mld rappresenta una forte penalizzazione per lo sviluppo delle Reti e per l'innovazione dell'ICT. Riteniamo che i principi siano sempre di interesse strategico per l'Europa e per i singoli Stati anche se gli obiettivi previsti dall'agenda digitale europea si allontanano.

Le reti di telecomunicazioni servono all'Europa e agli stati membri per migliorare la competitività dell'economia europea in particolare per le PMI e per promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e sostenere lo sviluppo del mercato unico digitale.

Bisogna eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale fornendo l'accesso anche transfrontaliere alle infrastrutture di servizi pubblici digitali.

E' necessario puntare al raggiungimento degli obiettivi dell'agenda digitale europea che prevede la copertura universale a 30 Mb, il collegamento di almeno il 50% delle famiglie europee alla velocità di connessione di 100 Mb.

La Commissione Europea nell'elaborare le proposte ha individuato che lo sviluppo delle reti deve portare al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- la crescita economica e lo sviluppo del mercato unico;
- il miglioramento della quotidianità dei cittadini, delle imprese e delle amministrazioni mediante l'interconnessione delle reti nazionali;
- la diffusione della banda larga veloce e ultraveloce;

Gli investimenti nella banda larga sono prevalentemente a cura dei privati che potrebbero ottenere adeguato sostegno al raggiungimento degli obiettivi dell'agenda digitale nelle zone suburbane e di media densità, zone rurali e a bassa densità. Per le infrastrutture dei servizi digitali bisogna realizzare servizi ad altissima velocità e connettività tra amministrazioni pubbliche per favorire i cittadini attraverso l'identificazione e certificazione elettronica, procedure elettroniche per avviare un'impresa in un altro paese etc..

Abbiamo richiamato sinteticamente gli obiettivi che si pone l'UE sulle infrastrutture di rete, per valutare, al di là della riduzione dei finanziamenti previsti dal bilancio 2014 -2020, quanto il nostro Paese è lontano dal raggiungimento dei parametri intermedi previsti dalla Commissione Europea.

Certamente la crisi economica e la contrazione dei ricavi per tutti i settori interessati condiziona fortemente gli investimenti in tutta Europa e soprattutto nel nostro Paese per la grave situazione economica e per l'altissimo debito pubblico che frena interventi a sostegno dello sviluppo e dell'occupazione.

Possiamo dire che se l'Europa piange nel trovare le risorse adeguate agli obiettivi che la Commissione ha definito tra le proprie priorità per l'interconnessione delle Reti, certamente l'Italia non ride in quanto è attraversata dalla più grande crisi del dopoguerra e le risorse destinate agli investimenti sono sempre di meno.

Infatti i settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni attraversano una gravissima crisi anche per la riduzione di spesa delle famiglie italiane, oltre ad una concorrenza spietata sui prezzi che distrugge valore e frena gli investimenti in particolare nelle telecomunicazioni.

I congressi nazionali delle tre categorie hanno evidenziato tutte le criticità che si registrano in Italia e che rischiano di allontanare il Paese dagli obiettivi europei. Anche per questo la Cisl ha progettato il

Sindacato delle Reti, in modo da stimolare il Governo, le Autorità locali, le Authority ad adottare misure idonee allo sviluppo delle Reti come fattore di crescita economica del Paese e favorire l'occupazione nei settori innovativi.

Le Telecomunicazioni in Italia hanno avuto negli ultimi 15 anni hanno avuto uno straordinario sviluppo grazie all'innovazione, all'evoluzione di nuovi modelli di business e alla contestuale apertura dei mercati. La recente crisi economica ha iniziato a colpire anche il mondo dei servizi e le Telecomunicazioni sono passate dall'inarrestabile crescita ad una fase di forte criticità nell'ultimo biennio, che ha portato alla riduzione dei fatturati e della marginalità e alla conseguente crisi occupazionale.

Le cause che hanno generato la fase di decrescita del settore sono legate ai seguenti fattori:

1. Saturazione della domanda sia per il mobile che per l'ADSL;
2. Grande pressione competitiva sui prezzi per la difesa delle quote di mercato;
3. Riduzione dei ricavi e bassa marginalità per le imprese;
4. Lenta penetrazione dell'innovazione.

Il settore è entrato in una fase molto difficile per l'economia del Paese, il rapporto tra il fatturato e il PIL si riduce sempre di più con l'aggravarsi della crisi economica. Gli operatori delle Telecomunicazioni devono fare i conti con una forte riduzione dei ricavi, con un elevato indebitamento e con la necessità di ingenti investimenti per l'innovazione.

Questo è il momento del massimo impegno e tutti gli operatori devono fare la propria parte per il rilancio del settore, sapendo, che l'ICT, rappresenta, un formidabile volano per la crescita dell'economia, per lo sviluppo delle imprese, per la modernizzazione del Paese e per l'aumento della produttività.

La FISTel ritiene il settore ICT strategico per la crescita, lo sviluppo economico e l'occupazione e indica i seguenti interventi urgenti per la modernizzazione e l'efficienza del sistema Paese, anche in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda Digitale:

1. Definire un Piano Nazionale per la Banda Larga e il superamento del Digital Divide con la piena inclusione di tutti i cittadini;
2. Velocizzare lo sviluppo delle Reti NAGN e LTE
3. Modernizzazione della PA efficientamento dei processi per la riduzione dei costi a carico dello Stato
4. Rilancio dell'ICT e di tutta la filiera produttiva, Informatica, Tecnologica e Manifatturiera.

La Cisl e la Fistel ritengono fondamentale che l'accesso alla banda larga deve essere un'opportunità per tutti (cittadini e imprese) e puntano al definitivo superamento del Digital Divide, che vede ancora circa 5.000.000 di utenti esclusi dai servizi internet. L'accesso a internet veloce deve diventare un servizio universale.

Anche grazie all'Agenda Digitale 2.0 messa a punto dal Governo con il Decreto Sviluppo, i servizi ai cittadini diventano una concreta opportunità e un importante business nel processo di digitalizzazione del Paese, oltre ad un significativo risparmio per i conti pubblici. Per raggiungere questo obiettivo bisogna sviluppare le grandi Reti Paese soprattutto in quattro macro aree:

1. Affari interni,
2. Sanità;
3. Giustizia;
4. Scuola.

L'ICT ha una valenza fondamentale per lo sviluppo delle Imprese. L'ICT induce una forte innovazione dei prodotti, provocando in tutti i settori economici cambiamenti strutturali, che migliorano l'efficienza nella produzione e in tutte le prestazioni aziendali. Gli investimenti in ICT aumentano la competitività e la produttività delle Imprese, che sono due fattori di forte criticità per il nostro sistema Paese.

Il Cloud Computing, il Commercio Elettronico, le Tecnologie NFC, RichCommunications Services, Sviluppo dell'e-health e le Smart-City sono i nuovi servizi che le Reti ultraveloci possono offrire alle imprese per migliorare l'efficienza, la competitività e la produttività e spingere tutta l'economia ad un non trascurabile aumento del PIL in relazione agli investimenti in ICT.

Sviluppo delle Reti

Le Reti di Telecomunicazioni devono passare velocemente alla Next Generation Access Network (NAGN), per segnare definitivamente una svolta epocale nell'evoluzione e nell'erogazione dei servizi sia per la P.A. che per le imprese e portare il Paese alla piena digitalizzazione.

L'Italia sconta un grave ritardo sulle nuove infrastrutture in fibra anche per l'assenza di una chiara e concreta politica industriale per le Telecomunicazioni.

In Italia assistiamo a un annoso dibattito sulla costituzione di una società delle Reti.

Ogni ipotesi di aggregazione degli operatori intorno ad un progetto Paese - dal Memorandum of Understanding dell'ex Ministro Romani alla Società delle Reti Pubblico (CDP) e Privato - è sempre fallito, per i troppi interessi contrapposti, tra l'ex monopolista e gli altri operatori del settore.

Stiamo seguendo con molta attenzione la vicenda integrazione tra Telecom e 3G, il possibile scorporo della Rete e le ricadute che questo processo possa avere sull'occupazione. Come abbiamo dichiarato non abbiamo pregiudizi sull'ingresso di 3G nel capitale di Telecom e sullo scorporo della Rete; a noi interessa difendere gli interessi strategici del Paese, lo sviluppo delle infrastrutture, la crescita e l'occupazione, per questo se si va verso lo scorporo della Rete è necessario aprire un confronto con il Governo, per trovare soluzioni a seguito del mutato contesto industriale e di perimetro di Telecom e definire anche l'indipendenza della Governance a prescindere dalla composizione azionaria.

Lo sviluppo delle Reti Ultraveloci Mobili (LTE), anche con l'attribuzione delle frequenze liberate dallo switch-off della televisione digitale, deve essere accelerato per consentire i collegamenti veloci in mobilità e nelle aree svantaggiate.

Per le Reti (NAGN) è necessario una sempre più convinta politica di condivisione degli investimenti tra gli operatori, una saggia politica regolatoria da parte dell'Agcom per garantire parità di accesso e la giusta remunerazione agli operatori che investono in innovazione e un ruolo centrale del Governo per favorire gli investimenti attraverso defiscalizzazioni e sburocratizzazione delle procedure.

La Ripresa del Settore

La ripresa del settore delle Telecomunicazioni passa attraverso le evoluzioni delle Reti, attraverso gli investimenti in ICT e lo sviluppo delle start-up di nuove aziende innovative. Le nuove reti consentiranno di offrire servizi sempre più innovativi ai cittadini sia nel campo della PA sia nel contesto di sviluppo dell'internet (ICT) e delle nuove applicazioni, che saranno supportate dalla crescente evoluzione degli apparati. La grande sfida per le Telco è quella di sostituire i tradizionali Business con quelli che derivano dalla domanda di connessione che viene dal mercato. Questo percorso implica una grande trasformazione dei processi all'interno delle imprese di TLC, perché bisogna trasferire tutta l'intelligenza dalle aziende ai propri network, per sviluppare insieme ai fornitori di apparati, venditori di terminali e sviluppatori di servizi le nuove offerte per soddisfare la domanda che arriva dal mercato.

Le Proposte

Le reti infrastrutturali di Energia, Trasporti e Telecomunicazioni costituiscono monopoli naturali e asset strategici per l'Italia.

Rappresentano quella architettura di base sulla quale poggia una moderna Società sia in ambito economico sia dal punto di vista sociale, dell'inclusione, degli standard di qualità. Queste strutture, d'altro canto, hanno in comune l'universalità del servizio, aperto e garantito per ogni tipologia.

Uno sviluppo equilibrato ed ecocompatibile dell'Italia e dell'Europa si fonderà proprio sulla moderna articolazione di reti interconnesse.

L'Italia deve saper sfruttare, tra l'altro, la sua posizione geo strategica come elemento di cerniera tra le Aree del Nord Europa ed il versante Mediterraneo e neo Asiatico.

Le grandi reti infrastrutturali, per il loro valore intrinseco, devono rimanere solidamente a controllo pubblico, pur con assetti proprietari diversi o con specifiche caratteristiche tecnico giuridiche.

Un ruolo rilevante nell'azione di controllo pubblico può essere affidato alla Cassa Depositi e Prestiti, come regista finanziario di una partecipazione di Fondi di investimento, in modo particolare quelli italiani.

L'autorevole contributo offerto oggi dai più qualificati operatori nelle tre diverse reti dimostrano quanta attenzione essi pongano al lavoro, alla sicurezza, alla responsabilità sociale d'impresa.

Sarebbe auspicabile una convergenza delle diverse aziende, soprattutto in tema di ricerca e innovazione, nonché di elementi che possano favorirne il protagonismo sul mercato internazionale, in particolare quello europeo, per migliorare la competitività del sistema Italia in ogni sua articolazione.

L'utilizzo delle concessioni per i sistemi infrastrutturali a rete potrebbe, pertanto, contenere garanzie utili da un lato per garantire la collettività e dall'altro necessarie alle Imprese per svilupparsi e competere.

La particolarità dei servizi offerti da Trasporti, Energia e Telecomunicazioni, erogati a tariffa, a prezzi amministrati o in convenzione potrebbe, d'altro canto, favorire l'utilizzo dei Fondi previdenziali integrativi dei Lavoratori delle reti, purché garantiti dallo Stato e finalizzati esclusivamente ad investimenti, innovazione e nuova occupazione.

Purtroppo solo l'1,4% del patrimonio complessivo gestito dai fondi pensione negoziali è investito in azioni di imprese italiane. Tutti cercano la sicurezza: ora va di moda il "Fly to quality" ovvero comperare Bund tedeschi o francesi.

In un conteso di sfiducia e di asfissia finanziaria sarebbe auspicabile una rapida modifica al D.M n.703/1996 - prevede limiti negli investimenti - che se per un verso ha salvaguardato, fino ad ora, i risparmi dei lavoratori dall'altro non ha consentito di mettere in circolo quei capitali necessari per poter far ripartire il Paese. Si potrebbe pensare a delle modifiche che consentano di far rilanciare la costruzione e il rinnovo delle infrastrutture necessarie al nostro Paese. Pensiamo alla partecipazione ad un apposito Fondo dedicato allo sviluppo delle infrastrutture intese nel senso più ampio: reti idriche, elettriche, telefoniche, ferroviarie, stradali e autostradali, porti, che nel lungo periodo offra un rendimento certo e superiore all'inflazione.

Si tratterebbe di investire in beni non delocalizzabili, al servizio dei cittadini e delle imprese che vogliono rimanere in Italia, il cui "cash flow" per il ritorno del capitale investito è garantito dalle bollette, dai pedaggi. Potrebbe essere l'uovo di Colombo per ridare fiato all'economia e garantire lavoro ai giovani e un rendimento ai futuri pensionati. Più banalmente potremmo sintetizzare: i soldi dei "vecchi" mettono in moto l'economia per dare lavoro ai giovani. Potrebbe realizzarsi così un pezzo di vera democrazia economica, dove lavoro e capitale non sono in contrasto ma viaggiano assieme per migliorare la società.

Si aprono, in questa prospettiva, scenari che oseremmo definire affascinanti per una moderna filosofia di rapporti con il Cittadino e le Strutture sociali, capace di schiudere nuovi orizzonti nell'ambito della qualità dei servizi, dei costi e dei livelli di produttività.

Ma ancor più per un sistema assai caro alla Cisl quello della Partecipazione e di un nuovo ruolo del lavoro nell'Impresa.

E' un elemento qualificante di estremo interesse che può compensare, se non sostituirsi, a quella finanza d'assalto che da anni assedia di fatto le Imprese e ne condiziona interventi e strategie.

Una innovativa governance di impresa potrebbe favorire i due livelli cruciali della partecipazione: la prima quella dei Lavoratori nelle Imprese, l'altra quella consapevole dei Cittadini che spesso, attraverso la bolletta ed altri oneri e contributi, sostengono il mercato ma non hanno alcuna rappresentanza.

