

A R E A L I B E R A L E F E D E R A L I S T A

INFRASTRUTTURE, ALTA VELOCITÀ, ALTA CAPACITÀ E LOGISTICA PORTUALE

L'Italia veloce e connessa: piattaforma naturale dall'Europa al Mediterraneo



INDICE DEI CONTENUTI

Capitolo I L'Orizzonte Europeo: La Centralità dei Corridoi TEN-T e la Nuova Governance

Capitolo II Il Sistema AV/AC: Alta Velocità per i Cittadini, Alta Capacità per le Imprese

Capitolo III I Nodi Urbani e il TPL: Il Federalismo della Mobilità Integrata

Capitolo IV I Grandi Trafori e la Continuità delle Opere Alpine

Capitolo V Relazione Strategica con i Porti del Nord: Intercettare le Rotte dell'Oriente

Capitolo VI Il Sistema Portuale Integrato: Dalle Banchine ai Binari

Nota Istituzionale: Il presente documento costituisce la posizione organica e programmatica di Area Liberale Federalista per un piano strategico di investimenti infrastrutturali, intermodalità sostenibile mare-ferro, completamento dei valichi alpini e piena integrazione nei corridoi TEN-T europei.

L'Italia di domani non può prescindere da una **visione sistemica, moderna e coraggiosa delle proprie reti di trasporto**. Le infrastrutture non costituiscono una semplice somma di cantieri o opere pubbliche locali: rappresentano la **spina dorsale dello sviluppo economico**, la garanzia della nostra sovranità logistica e il fattore determinante per la qualità della vita dei cittadini e la coesione sociale della Nazione. Di fronte alle complesse trasformazioni dei mercati globali e al riassetto delle catene del valore, la politica del nostro Paese in Europa deve farsi molto più **incisiva, autorevole e pienamente consapevole del proprio peso strategico**.

Non possiamo più permetterci di recepire passivamente le decisioni programmatiche prese altrove: **l'Italia deve guidare la politica infrastrutturale europea**, rivendicando con forza la propria collocazione geografica e industriale. Questo cambio di passo richiede di coniugare l'utilizzo efficiente dei fondi comunitari e degli strumenti di **Blending CEF-capitale privato** con una **drastica sburocratizzazione** dei processi autorizzativi nazionali, la reale attrazione di capitali privati tramite **Project Financing e PPP**, e la rigorosa applicazione del principio di sussidiarietà territoriale.

La posizione geografica della Penisola non è un semplice dato cartografico, ma un **inestimabile asset geopolitico ed economico**. L'Italia è la **piattaforma logistica naturale del Mediterraneo**, l'approdo più logico, sicuro e sostenibile per i flussi commerciali provenienti dall'Oriente e diretti al cuore produttivo del continente europeo.

In questa visione integrata, il sistema logistico e portuale italiano non agisce in logica di contrapposizione autarchica, ma in **perfetta e strategica complementarità con i grandi hub del Nord Europa**. Mentre gli scali nordeuropei rappresentano la porta d'accesso naturale per i mercati rivolti all'Atlantico e all'America del Nord, l'Italia deve affermarsi come **l'hub logistico esclusivo per i traffici dell'Indo-Pacifico, del Medio Oriente e del Sud globale**. Sbarcare le merci nei porti italiani e trasferirle rapidamente su ferrovia verso l'Europa centrale non deve essere un'alternativa di ripiego: deve diventare **la scelta logistica di mercato più conveniente, rapida ed ecologica** per l'intera Unione Europea.

1. L'ORIZZONTE EUROPEO: LA CENTRALITÀ DEI CORRIDOI TEN-T E LA NUOVA GOVERNANCE

Questo cambio di passo politico si fonda su un dato di fatto straordinario che dobbiamo valorizzare in ogni sede comunitaria: **l'Italia è attraversata da ben quattro dei nove corridoi principali della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)**. Questa straordinaria concentrazione fa della nostra Penisola la vera cerniera infrastrutturale dell'Unione, indispensabile per garantire l'autonomia strategica, la resilienza e la sicurezza degli approvvigionamenti dell'intero mercato unico europeo:

- **Corridoio Mediterraneo:** L'asse trasversale est-ovest che connette la Penisola Iberica ai Paesi dell'Est Europa, spina dorsale per la mobilità passeggeri e l'interscambio industriale dell'intera area padana e del Nord Italia.
- **Corridoio Reno-Alpi:** Il canale verticale fondamentale che unisce il sistema portuale ligure ai grandi centri produttivi del Nord Europa e ai porti del Mare del Nord, vera e propria dorsale logistica dell'Europa occidentale.

- **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo:** La direttrice longitudinale che lega il Nord Europa al Sud Italia e alla Sicilia, decisiva per ricucire il divario infrastrutturale della Penisola e proiettare l'Unione verso il centro del Mediterraneo.
- **Corridoio Baltico-Adriatico:** La direttrice strategica che salda l'Alto Adriatico e il Nord-Est italiano con i mercati dinamici dell'Europa centrale e orientale.

Standard Tecnici Europei e Omogeneità della Rete

Per tradurre questa centralità geografica in reale forza competitiva, Area Liberale Federalista promuove il recepimento e l'accelerazione degli standard previsti dal **nuovo Regolamento TEN-T**. Non basta posare i binari: occorre garantire la **piena interoperabilità transfrontaliera**. Questo significa:

- **Digitalizzazione e Sicurezza:** Diffusione capillare e uniformazione del sistema di segnalamento **ERTMS/ETCS** su tutta la rete primaria, eliminando i colli di bottiglia tecnologici alle frontiere.
- **Capacità Merci:** Adeguamento delle linee per consentire la circolazione di treni merci con **lunghezza standard europea di almeno 740 metri**, peso per asse di **22,5 tonnellate** e **sagoma P400** per il trasporto combinato dei semirimorchi su ferro.
- **Pianificazione Sovranazionale:** Rafforzamento dei poteri dei **Coordinatori Europei di Corridoio** in attuazione del nuovo Regolamento TEN-T (UE 2024/1679), per rendere vincolanti le milestone dei piani d'azione transfrontalieri e prevenire blocchi o ritardi unilaterali degli Stati membri.

2. IL SISTEMA AV/AC: ALTA VELOCITÀ PER I CITTADINI, ALTA CAPACITÀ PER LE IMPRESE

Nel dibattito politico sulle infrastrutture, l'Alta Velocità (AV) e l'Alta Capacità (AC) non devono mai essere lette come dimensioni scisse o contrapposte. Formano un **unico sistema integrato e sinergico (AV/AC)** capace di rispondere simultaneamente a due priorità della Nazione: connettere le persone con tempi certi e far viaggiare le merci con massima efficienza costruttiva ed energetica.

- **Coesione e Diritto alla Mobilità (AV):** Completare le direttrici ad alta velocità lungo la dorsale adriatica e verso il Mezzogiorno (come le tratte **Napoli-Bari** e **Salerno-Reggio Calabria**) è un dovere di coesione democratica. La velocità deve cessare di essere un privilegio di poche aree metropolitane per diventare un **diritto diffuso**. È fondamentale integrare direttamente nell'infrastruttura AV i principali hub aeroportuali nazionali (Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia Tesserà), creando veri **nodi intermodali aria-ferro**.
- **Potenza di Fuoco Logistica per l'Industria (AC):** L'Alta Capacità costituisce la preconditione tecnica indispensabile per operare un reale **modal shift (trasferimento modale)** dalla strada alla ferrovia. Realizzare linee merci dotate di sagoma adeguata e pendenze ridotte significa consentire il transito di convogli pesanti e frequenti, abbattendo drasticamente i costi operativi per le imprese manifatturiere e decongestionando la rete autostradale dal traffico pesante.
- **Effetto "Traccia Libera" per il Trasporto Regionale:** L'effetto indiretto più rilevante della nuova rete AV/AC risiede nella **liberazione di capacità della rete storica**. Spostando i treni a lunga percorrenza e i grandi flussi merci sulle nuove direttrici dedicate, si sbloccano centinaia di tracce sulla rete storica. Questa capacità residua deve essere vincolata a **Contratti di Servizio regionali** con standard prestazionali trasparenti, penali certe per i gestori e frequenze adeguate alle esigenze dei pendolari.

3. I NODI URBANI E IL TPL: IL FEDERALISMO DELLA MOBILITÀ INTEGRATA

Il Trasporto Pubblico Locale (TPL) e la mobilità metropolitana non possono più essere affrontati come un tema meramente assistenziale o di ordinaria amministrazione locale. Nella nuova visione europea, le città e le aree metropolitane rappresentano i **"Nodi Urbani TEN-T"**, ovvero il punto critico di origine e destinazione dei flussi passeggeri e merci europei. Un sistema di TPL inefficiente o congestionato compromette l'efficacia dell'intera catena logistica continentale.

- **Integrazione dei Nodi Urbani e Pianificazione SUMP/PUMS:** I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) delle città metropolitane devono essere vincolati agli standard europei TEN-T. Le stazioni ferroviarie urbane devono trasformarsi in veri **hub d'interscambio ad alta accessibilità**, capaci di connettere in un unico punto fluido la rete ferroviaria ad alta frequenza, le linee metropolitane, i bus ad emissioni zero, la micromobilità condivisa e i servizi di car-sharing.
- **Concorrenza e Mercato nel TPL:** Il superamento delle inefficienze storiche del TPL passa attraverso l'applicazione dei principi liberali. Occorre superare la stagione degli affidamenti diretti in-house introducendo **l'obbligo di gare d'appalto periodiche, trasparenti e contendibili**. Per abbattere le barriere all'ingresso, occorre promuovere la **separazione delle reti** e la costituzione di **ROSCO (Rolling Stock Companies)** regionali o pubbliche per la gestione dei mezzi, consentendo agli operatori privati di competere esclusivamente sulla qualità del servizio. La separazione tra la gestione delle reti/infrastrutture e l'erogazione del servizio è la chiave per stimolare investimenti privati, migliorare la qualità della flotta, elevare gli standard di sicurezza e ridurre la pressione sulla spesa pubblica.
- **Federalismo Infrastrutturale e Integrazione Tariffaria:** In un'ottica federalista e di sussidiarietà, le Regioni e le Città Metropolitane devono disporre di **reale autonomia programmatica ed economica** per sviluppare le reti di trasporto rapido di massa (Linee S / Servizi Ferroviari Metropolitani). Questo decentramento virtuoso deve accompagnarsi alla creazione di **sistemi di integrazione tariffaria unica** e di piattaforme digitali basate su tecnologia **MaaS (Mobility as a Service)**, consentendo al cittadino di viaggiare su base regionale e nazionale con un unico titolo di viaggio digitale interoperabile.

4. I GRANDI TRAFORI E LA CONTINUITÀ DELLE OPERE ALPINE

L'Alta Velocità e l'Alta Capacità italiane trovano la loro naturale sbocco nei grandi valichi alpini. **Le Alpi non devono rappresentare una barriera naturale o un confine geopolitico**, ma il ponte di contatto permanente tra l'economia italiana e il mercato interno europeo. Area Liberale Federalista riafferma il proprio **'Sì' convinto, tecnico e strategico** al completamento di tutti i grandi trafori di valico e delle relative tratte di adduzione di pianura:

- **Nuova Linea Torino-Lione (Corridoio Mediterraneo):** L'opera cardine per inserire il sistema economico del Nord-Ovest e dell'intera Pianura Padana all'interno della rete ad alta velocità passeggeri e merci francese ed europea, superando anni di ritardi ideologici e garantendo **certezza nei tempi di esecuzione**.
- **Tunnel di Base del Brennero - BBT (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo):** La principale porta d'accesso all'Europa centrale. Il completamento del tunnel e delle sue adduzioni è indispensabile per velocizzare i collegamenti con la Germania e la Mitteleuropa. Al contempo, l'Unione Europea deve

intervenire con fermezza per **rimuovere i divieti e le restrizioni unilaterali al transito merci imposte al Brennero**, che violano il principio di libera circolazione delle merci sancito dai Trattati comunitari.

- **Terzo Valico dei Giovi e Nodo di Genova (Corridoio Reno-Alpi):** L'arteria ferroviaria fondamentale per connettere direttamente i terminal del sistema portuale ligure al cuore industriale della Pianura Padana e alle direttrici elvetiche di **AlpTransit** (San Gottardo e Lötschberg).
- **Trasversale AV/AC Milano-Venezia-Trieste:** L'estensione indispensabile per completare la continuità dell'alta velocità lungo l'asse orizzontale del Paese, collegando le reti dell'Alto Adriatico con i mercati dinamici dei Balcani orientali e della Danubiana.

5. RELAZIONE STRATEGICA CON I PORTI DEL NORD: INTERCETTARE LE ROTTE DELL'ORIENTE

La centralità geografica dell'Italia si traduce in reale vantaggio competitivo solo se supportata da una rete ferroviaria ad alta capacità e da valichi alpini efficienti. Attualmente, la maggior parte dei traffici marittimi provenienti dal canale di Suez prosegue la navigazione doppiando lo Stretto di Gibilterra per raggiungere i porti del cosiddetto *Northern Range* (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Zeebrugge).

Intercettare una quota significativa di questi flussi direttamente nei porti italiani del Mediterraneo rappresenta un obiettivo geopolitico ed economico prioritario. Sbarcare le merci in Italia offre vantaggi competitivi inconfutabili:

- **Risparmio di Tempo:** Un risparmio netto compreso tra i **3 e i 5 giorni di navigazione** rispetto alle rotte che circumnavigano l'Europa occidentale per raggiungere i mari del Nord.
- **Efficienza Energetica e Decarbonizzazione:** Meno giorni di navigazione trans-oceanica si traducono in un'immediata e **drastica riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di CO2** lungo le catene logistiche globali.
- **Resilienza delle Catene di Fornitura:** La disponibilità di una porta d'accesso meridionale evita la saturazione e la paralisi operativa degli hub nordeuropei nei momenti di picco o di crisi geopolitica.

L'Italia deve proporsi non come un concorrente distruttivo, ma come un **partner strategico di pari dignità**, capace di integrare la mappa logistica europea e di offrire all'industria continentale una via d'accesso al mare più rapida, flessibile e sostenibile.

6. IL SISTEMA PORTUALE INTEGRATO: DALLE BANCHINE AI BINARI

Affinché l'approdo nei porti italiani diventi la scelta logistica più naturale e conveniente per gli operatori internazionali, occorre trasformare radicalmente la governance e la struttura operativa del nostro sistema marittimo. L'obiettivo guida di Area Liberale Federalista è la **piena attuazione dell'intermodalità mare-ferro**.

Ogni porto di rilevanza nazionale ed europea deve essere dotato di un **collegamento ferroviario diretto "ultimo miglio" connesso alla rete AV/AC**, consentendo il trasferimento rapido delle merci dalla stiva della nave al vagone ferroviario senza interruzioni operative o intoppi burocratici.

- **Integrazione "A Banchina":** Trasformare i terminal marittimi in veri e propri **nodi intermodali integrati**, standardizzando i moduli dei treni e consentendo la **ricarica diretta dei container sui**

vagoni a filo banchina, riducendo a zero i costi e i tempi della movimentazione intermedia su gomma.

- **Retroporti, Dry Ports e Interporti:** Sviluppare un sistema di hub logistici retroportuali e interporti interni connessi tramite **navette ferroviarie ad alta frequenza**. Lo spostamento delle attività di lavorazione, stoccaggio e sdoganamento delle merci nelle aree interne consente di decongestionare gli spazi costieri e valorizzare i territori retrostanti.
- **Semplificazione Doganale e Digitalizzazione (Fast Corridors):** Implementare digitalmente i **Corridoi Doganali Veloci** mediante tecnologie di tracciamento e scannerizzazione remota, consentendo alle merci di superare i controlli fisici in porto e di completare le pratiche doganali direttamente presso i retroporti o le destinazioni finali.
- **Governance e Concorrenza nelle Autorità di Sistema Portuale (AdSP):** Evolvere la gestione portuale verso un modello trasparente di **Landlord Port**, distinguendo nettamente la funzione di regolazione pubblica da quella commerciale. Le concessioni terminalistiche private devono prevedere durate ancorate al piano degli investimenti e vincoli stringenti sulla quota minima di merci da movimentare su ferrovia.
- **Valorizzazione delle ZES (Zone Economiche Speciali):** Integrare la logistica portuale con la **fiscalità di vantaggio e le procedure semplificate delle ZES** del Mezzogiorno, attraendo investimenti industriali diretti ad alto valore aggiunto nelle vicinanze degli scali marittimi.

IN SINTESI: LA VISIONE POLITICA DI ALF

- **Italia Hub Strategico dell'Unione:** Piattaforma d'accesso privilegiata ed esclusiva dell'Europa per i flussi commerciali del Mediterraneo, dell'Asia e del Sud globale.
- **Rete AV/AC come Infrastruttura di Paese:** Alta Velocità per garantire la coesione territoriale e il diritto alla mobilità; Alta Capacità per favorire lo shift modale e liberare spazio per i pendolari sulla rete regionale.
- **Nodi Urbani TEN-T e TPL di Mercato:** Trasporto locale moderno, integrazione modale nei PUMS, superamento dei monopoli in-house tramite gare competitive e valorizzazione del federalismo regionale.
- **Infrastrutture Alpine e Valichi:** Sostegno convinto a TAV Torino-Lione, Tunnel del Brennero, Terzo Valico dei Giovi e trasversali est-ovest per garantire l'integrazione con il mercato unico.
- **Logistica Portuale e Intermodalità:** Porti interconnessi su ferro, digitalizzazione doganale, portualità di mercato e valorizzazione delle Zone Economiche Speciali.

Questa è la visione di **Area Liberale Federalista**: un'Italia veloce, integrata e competitiva, capace di trasformare la propria posizione geografica in forza economica e di far correre insieme il diritto alla mobilità dei cittadini e la potenza logistica delle imprese.

Se condividi questa visione, unisciti ad Area Liberale Federalista e contribuisce a costruire l'Italia del futuro.