



Audizione nell'ambito dell'esame in sede referente della proposta di legge recante Legge quadro in materia di interporti (C. 703 Rotelli)

24 maggio 2023

Un ringraziamento per l'opportunità di questa audizione per una società - Uniontrasporti - che non è un'associazione di categoria e che quindi non rappresenta gli interessi di un determinato settore. Si tratta di una società in house di Unioncamere e delle Camere di commercio, da sempre impegnate nella valorizzazione del territorio anche attraverso investimenti nelle infrastrutture e/o nella loro gestione. Negli anni, le Camere di commercio hanno posto in essere **molteplici azioni a livello locale dirette a promuovere, realizzare e gestire strutture ed infrastrutture di rilevante interesse economico** per il territorio di propria pertinenza. In tal senso, di notevole importanza, è stato il contributo che le Camere di commercio hanno dato, nel tempo, e che continuano a dare, al settore della logistica, con importanti investimenti negli interporti e non solo.

Secondo i dati contenuti nell'Osservatorio sulle partecipazioni camerali, al 31.12.2022 il sistema camerale detiene **26 partecipazioni dirette in 19 società del settore logistico/interportuale (14 interporti)**, per un investimento complessivo di **25,9 milioni di euro**. Le Camere di commercio che hanno più investito in questo settore sono state quelle del Nord-est, coprendo circa il 70% del patrimonio partecipativo del comparto. Tra gli interporti maggiormente partecipati segnaliamo **Padova** (12,7 milioni di euro investiti per una quota del 34%), **Toscana Centrale** (3 milioni di euro tra Firenze e Pistoia-Prato che coprono il 22,4% del capitale), **Trieste** (2,9 milioni investiti), **Livorno Guasticce** (1,9 milioni), **Bologna** (1,3 milioni) e **Pordenone** (1,2 milioni di euro che valgono una quota del 79%). In aggiunta a questi valori, va considerata l'importante quota (33,33%) che la CCIAA di Verona detiene nel **Consorzio ZAI-Quadrante Europa** (non contemplato dall'Osservatorio in quanto Ente Pubblico Vigilato).

In questo contesto, le Camere di commercio possono svolgere un ruolo di stimolo e raccordo, fornendo ai governi centrali e locali un contributo per una migliore strategia per lo sviluppo infrastrutturale, anche nel settore degli interporti. Il sistema camerale può prendere parte a questo processo di rinnovamento del Paese definendo **strategie di intervento, fornendo indicazioni di policy in grado di favorire la ripresa economica di ciascun territorio** grazie alla realizzazione di infrastrutture sempre più sostenibili, digitali e integrate.

In quest'ottica, a fine del 2021 è stato costituito il **tavolo camerale per il settore della logistica** (composto da presidenti e consiglieri delle CCIAA con maggiori investimenti nel settore), quale luogo di confronto tra amministratori del sistema camerale ed esperti del settore per arrivare a:

- promuovere le migliori pratiche;
- definire nuove strategie di intervento e di investimento;
- elaborare proposte e indirizzi.

Nella seconda parte della presente nota, sono riportate anche le **principali evidenze e proposte di intervento per il settore** emerse nella prima riunione del tavolo camerale per il settore della logistica (realizzata a novembre 2021).



Osservazioni sugli articoli della Legge quadro in materia di interporti A.C. 703

Sulla base delle premesse fatte e della natura della società Uniontrasporti, si riportano **valutazioni e osservazioni sugli 8 articoli** previsti nella Legge quadro, secondo una vision superpartes.

Innanzitutto, massimo apprezzamento per l'iniziativa che ci auguriamo possa portare a breve ad una **riforma estremamente necessaria per un sistema strategico come quello degli interporti** che si rifà ancora ad una legge del 1990.

Se non sbaglio siamo almeno alla terza proposta di legge di riforma sugli interporti in 10 anni: nel 2012 - XVI legislatura - ci fu il Disegno di legge A.S. n. 3257 "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali"; nel 2019 - XVIII legislatura - ci fu la Proposta di legge A.C. n. 1259 "Legge quadro in materia di interporti" per giungere infine a quest'ultima proposta di legge.

In questi oltre 30 anni, il mondo è cambiato, la logistica delle merci è cambiata, il sistema infrastrutturale si è evoluto (anche se non sempre nel modo più opportuno) con l'intermodalità che ha assunto di anno in anno un ruolo sempre più strategico per la competitività del nostro Paese e con diverse strutture interportuali da potenziare ed efficientare.

Articolo 1. Ambito di applicazione, finalità e definizioni

L'**ambito di applicazione** (comma 1) e le **finalità della legge** (comma 2) sono ampiamente condivisibili, in particolare con riferimento ad alcuni principi di base: **efficienza, sostenibilità non solo ambientale, razionalizzazione dell'utilizzo del territorio**. Nel nostro paese, purtroppo, si è spesso parlato di inefficienza logistica, stimata qualche anno fa in 36 miliardi di euro all'anno. La stessa World Bank calcola ogni anno il Logistics Performance Index: nel 2023 siamo al 19° posto (ma 10 anni fa eravamo 24-esimi). L'obiettivo della legge deve quindi essere **efficientare non solo gli interporti, ma l'intero sistema logistico: solo questo ci potrà rendere competitivi in Europa e nel mondo**.

La **definizione di interporto** riportata al comma 4 - quale "*complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, in ogni caso fornito di collegamenti con porti o aeroporti e viabilità di grande comunicazione e comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni completi*" - appare forse **un po' limitativa se vogliamo invece pensare ai futuri interporti come infrastrutture sempre più integrate**, dotate anche di idonee strutture per immagazzinare, lavorare e ridistribuire le diverse merci, in grado di accogliere al loro interno non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.). Solo in questo modo, **il sistema degli interporti sarà in grado di creare valore ed aumentare la competitività dei territori di riferimento**.

Articolo 2. Programmazione degli interporti

A seguito di una attenta ricognizione delle infrastrutture esistenti e di quelle in corso di realizzazione, si potrà disporre del **quadro completo ed aggiornato dell'offerta interportuale**



(comma 1). Su questo aspetto sono già disponibili informazioni e dati (UIR) che potrebbero aiutare: non è chiaro, però, se nella suddetta ricognizione ci si limiti **ai soli interporti che rispondono ai requisiti della legge 240/1990 o se l'analisi sarà allargata anche ad altre tipologie di infrastrutture logistiche**, in gran parte gestite da operatori privati che fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private (centri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato). Se si guarda al complesso dei traffici intermodali (quelli da favorire perché implicano il ricorso al treno sulle lunghe distanze, con benefici di riduzione dell'inquinamento, della congestione e dell'incidentalità), si nota come una quota significativa di tali traffici in Italia sia resa possibile da una ricca offerta di infrastrutture diverse dagli interporti, dove effettuare le operazioni di interscambio tra camion e treno: i terminal intermodali, costituiti da binari e piazzali attrezzati per le operazioni di trasbordo delle unità di carico intermodali - casse mobili, semirimorchi, container.

Il territorio lombardo è un tipico esempio di questo "spontaneismo logistico" che ha visto soggetti privati organizzarsi laddove il pubblico non realizzava strutture intermodali. Un fenomeno che però deve essere necessariamente gestito e regolato, anche da questa legge di riforma.

Al comma 2 si parla di "**Piano generale per l'intermodalità**". Innanzitutto, ci chiediamo la necessità di un nuovo piano di settore che sembra quindi allontanare la redazione di un Piano Generale dei trasporti e della logistica - che ormai manca dal 2001 - e che rappresenterebbe comunque un utile riferimento alle politiche "altre" implicate dai trasporti (produzione industriale dei mezzi di trasporto, dell'energia, per non dire dell'assetto del territorio e della politica ambientale), oltre ad essere necessario per assicurare una visione complessiva e sinergica dell'intero sistema.

In ogni caso, **non sembrano essere definiti né contenuti, né finalità e strumenti attuativi di tale piano** in una visione complessiva dei problemi di intermodalità.

Al comma 4 si arriva all'individuazione da parte del MIT dei nuovi interporti. Sulla base di studi e analisi realizzati negli ultimi anni, nonché di indagini sui fabbisogni logistici delle imprese, **prima di pensare a nuovi interporti, sarebbe opportuno valorizzare, efficientare ed eventualmente potenziare quelli esistenti**.

Articolo 3. Condizioni per l'individuazione degli interporti

In linea di massima concordiamo sia con le condizioni, sia con i requisiti che dovranno avere i nuovi interporti. Mancano però due aspetti fondamentali per valutare la necessità o meno di un nuovo interporto:

- l'eventuale appartenenza o vicinanza ad una ZES (Zona Economica Speciale) o ad una ZLS (Zona Logistica Semplificata);
- la presenza di un **forte sistema produttivo industriale orientato all'esportazione**, capace quindi di generare una **domanda di trasporto significativa** per le quantità movimentate, nonché di una **dotazione infrastrutturale ottimale** e di un alto grado di **integrazione funzionale e gestionale con i sistemi portuali di riferimento**.



Articolo 4. Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica

L'articolo 4 prevede un nuovo organo di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti: il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Riguardo **ai compiti e alle funzioni** del Comitato potrebbe ravvisarsi un rischio di sovrapposizione e conflitto di competenze con le AdSP. In ogni caso, è importante che questo nuovo strumento non rappresenti un collo di bottiglia.

Riguardo **ai componenti** del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, si ravvisa l'opportunità che anche le Camere di commercio dei territori interessati possano fornire un importante contributo in quanto soggetti capaci di favorire il dialogo e la cooperazione tra imprese, gestori delle infrastrutture, enti locali e istituzioni in tema di sviluppo delle infrastrutture. A questo si deve aggiungere, come già illustrato in premessa, che le CCIAA detengono quote delle società di gestione di molti interporti, partecipando quindi alla governance di queste infrastrutture.

Articolo 5. Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti

Nessuna osservazione di rilievo.

Articolo 6. Potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale

Sulle priorità di intervento per il potenziamento degli interporti, ci rifacciamo alle considerazioni riportate sull'articolo 3, ipotizzando però **prezialità/vantaggi non solo in base alla rilevanza territoriale, ma soprattutto per quelle strutture che si sono già distinte per efficienza, sostenibilità, innovazione tecnologica**. Investimenti e priorità di intervento devono poi tener conto della domanda di trasporto e delle dimensioni dei flussi che interessano quella determinata area, nonché di fabbisogni specifici evidenziati dai sistemi imprenditoriali locali (indagini puntuali realizzate dal sistema camerale).

Articolo 7. Disposizioni finanziarie

Il comma 1 indica la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, per i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, ai quali si provvede mediante **corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa per l'autotrasporto** prevista dalla legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità per il 2015).

Non abbiamo alcun interesse a rappresentare il mondo dell'autotrasporto, ma ci chiediamo da dove derivi la necessità di andare a togliere risorse da un settore specifico, che non va considerato come un competitor rispetto all'intermodalità, ma piuttosto come un attore fondamentale del sistema logistico che si trova in prima linea nell'auspicare quel modal shift verso la ferrovia necessario per rendere lo stesso trasporto su gomma più competitivo e più fluido.

Articolo 8. Disposizioni finali

Nessuna osservazione di rilievo.

In conclusione, ci permettiamo di evidenziare 2 elementi che - a nostro avviso - mancano da questa proposta di legge o non sono sufficientemente esplicitati:

- **Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose** (invece presente nella versione del 2012), tema che presenta una serie di elementi che dovrebbero essere disciplinati, nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente.
- **La funzione degli interporti a supporto della distribuzione urbana di ultimo miglio.**, dove il singolo interporto può fungere da collettore della merce che arriva da lunga distanza e smistamento verso la città, da effettuare con veicoli ecocompatibili, sia per combustibili che per dimensioni.



Alcune best practices evidenziate dal tavolo camerale per il settore della logistica (22.11.2021)

La classifica degli interporti europei, redatta con cadenza quinquennale da Deutsche GVZ Gesellschaft- DGG, istituzione con sede a Brema, colloca il Quadrante Europa per la terza volta sul podio, due volte al primo posto ora secondo a distanza di un punto dall'interporto di Brema (362 contro 361).

Nei primi 15 posti di quella classifica, che ha preso a campione 300 località iniziali selezionandone poi 100, ci sono sei interporti italiani (Verona, Parma, Bologna, Padova, Nola e Torino).

Negli ultimi due anni, il settore delle infrastrutture e della logistica ha subito dei contraccolpi importantissimi, a causa della pandemia, scontando problematiche non indifferenti, non solo come calo dei traffici, ma anche e soprattutto dal punto di vista degli investimenti necessari per l'adeguamento. Diverse sono le società di gestione delle infrastrutture logistiche - tra i cui soci ci sono anche le Camere di commercio - che hanno comunque puntato ad investire per migliorare le dotazioni, la sicurezza, l'intermodalità e la sostenibilità.

I presidenti e i rappresentanti del Sistema Camerale intervenuti ai lavori del tavolo hanno condiviso alcune buone pratiche messe in atto di recente nel settore della logistica e nelle società in cui sono soci.

- Per quanto riguarda il Friuli-Venezia Giulia, l'unione tra i Consorzi di Sviluppo economici di Monfalcone e Gorizia - a cui anche la stessa Camera di commercio Venezia Giulia ha contribuito - ha portato ad una nuova realtà che può disporre di un'ampia dotazione logistica fatta di porti, autoporti e snodi intermodali e commerciali, con un occhio verso Trieste. Basti pensare alla zona di Villesse con la vicinanza all'autostrada e alla **SDAG Goriziana**. Lo scopo di fare sistema è diventare una realtà più grande per trovare maggiori opportunità, più fondi per attrarre più investitori e puntare ad allargare le aree.
- A Trieste è in progetto un nuovo hub, situato nella nuova zona franca di Bagnoli della Rosandra - FREEeste, realizzato in collaborazione con **Interporto Trieste** e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale-Porti di Trieste e Monfalcone. Il nuovo hub sarà in grado di ospitare un nuovo centro di produzione e un laboratorio di innovazione e centro di eccellenza per la trasformazione digitale e il marketing digitale.
- **L'interporto di Pordenone** ha un piano triennale di investimenti che prevede un impegno complessivo pari a 13,5 milioni di euro, per realizzare un nuovo magazzino raccordato, ma anche per lavori sul terminal ferroviario in gestione a Hupac: per l'approntamento di binari per supportare gru a portale, l'allungamento dell'asta di manovra ferroviaria e l'ampliamento del piazzale intermodale.
- **L'interporto della Toscana Centrale** si è fatto promotore del progetto City Gate, che vuole analizzare i costi logistici della movimentazione delle materie prime all'interno della filiera produttiva del distretto tessile pratese, avendo come parole d'ordine la digitalizzazione, la tracciabilità delle merci, l'efficientamento e la riduzione dell'impatto ambientale.
- L'interporto di Padova ha investito 30 milioni di euro per le gru a portale, nella direzione dello sviluppo del **processo di automazione della movimentazione dei container nelle aree strategiche del terminal**. È il primo progetto italiano di questo genere ed uno dei primi in



Europa tra terminal interportuali non marittimi. L'automazione negli scali porta anche più sicurezza, dal punto di vista delle persone, delle infrastrutture e delle merci.

- In termini di investimenti in sostenibilità, l'interporto padovano ha installato sulle coperture dei propri magazzini e parcheggi **uno dei più grandi impianti fotovoltaici** su tetto d'Italia. L'impianto vede l'impiego di moduli a km 0, realizzati nello stabilimento dell'azienda che ha sede nella stessa provincia di Padova, a Carmignano di Brenta. Vengono generati 17 milioni di kilowattora all'anno sufficienti per rispondere alle esigenze energetiche di 5.000 nuclei famigliari. Dal punto di vista ambientale, si stima un risparmio di anidride carbonica prodotta pari a 9.000 tonnellate.
- Sempre presso l'interporto di Padova è operativo dal 2004 **Cityporto**, il servizio di distribuzione urbana delle merci con mezzi ecologici, a metano ed elettrici, che supera le 100 mila consegne all'anno, garantendo una riduzione del traffico e dell'inquinamento. I mezzi utilizzati per il servizio hanno la possibilità di utilizzare le corsie preferenziali ed hanno libero accesso e possibilità di sosta all'interno della ZTL per tutte le 24 ore.
- Nella direzione di migliorare l'efficienza e la rapidità del processo logistico intermodale, riducendo i tempi di attesa e velocizzando il trasferimento della merce verso la destinazione finale, è stato istituito il **Fast Corridor, attivo ad esempio tra il porto della Spezia e l'interporto di Padova**. Questo permette di espletare le procedure doganali di importazione, non presso il terminal container del porto di entrata della merce, ma presso il nodo logistico inland. In tal modo si evitano eventuali colli di bottiglia legati alla congestione delle banchine portuali, posticipando il disbrigo delle operazioni doganali.

Proposte di intervento del Sistema camerale (Tavolo Camerale del 22.11.2021)

Le Camere di commercio hanno un ruolo importante in diverse società infrastrutturali, perché rappresentano quel legame tra territorio ed economia che non può mancare. La loro funzione può avere pesi differenti a seconda del territorio, delle possibilità finanziarie dei vari enti, dei differenti rapporti con gli altri soggetti pubblici, ma permane la rappresentanza del sistema imprenditoriale, il raccordo e l'alleanza con i soggetti di governo del territorio.

Se il contributo delle Camere, in alcuni casi, si è inevitabilmente ridotto dal punto di vista economico-finanziario, permane invece il loro ruolo strategico dal punto di vista delle idee, delle proposte e dei contributi per il miglioramento delle condizioni economiche.

Soprattutto nel settore degli interporti, diverse Camere di commercio - ed in particolare in Veneto, Toscana ed Emilia-Romagna - hanno avuto l'intuizione, la lungimiranza e la capacità economico-finanziaria di investire nella realizzazione, spesso come promotori, di queste infrastrutture ritenute prioritarie per lo sviluppo del territorio. Da nodi vocati all'intermodalità, in cui si concentrano e velocizzano i flussi di merci, ottimizzandone i percorsi, si è presto passati a punti di riferimento per l'economia, il commercio e i traffici internazionali.

Sarebbe uno sbaglio avere sugli interporti una visione localistica, trattandosi invece di infrastrutture di ampio respiro, proiettate verso scenari internazionali e che assumono una strategicità fondamentale, in quanto riescono a contemplare l'esigenza delle diverse modalità dei vettori.



Il sistema della logistica deve partire da una lettura attenta del territorio, considerato nella sua dimensione di area vasta. È necessario operare su un'offerta di servizi che il cliente deve trovare efficace rispetto ai propri bisogni di mobilità. La "fortuna" operativa di Amazon e Flixbus è stata quella di saper coniugare le tecnologie con i bisogni degli utenti. Sul versante delle merci, le industrie moderne dei diversi settori, richiedono che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni su reti di distribuzione sempre più ampie.

La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione just in time, il miglioramento dell'efficienza logistica sono leve competitive che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo / qualità / prezzo del trasporto e della logistica. Per l'utente finale conta sempre più l'elemento tempo rispetto al costo, si sono invertite le priorità. Dalla geografia fisica siamo passati a quella economica, e adesso a quella funzionale. La globalizzazione ha ridisegnato anche una nuova geografia dei flussi e richiede una rete di collegamenti e servizi sempre più connessa e competitiva.

Il Governo, e più in generale la politica, devono dedicare maggiore attenzione al settore della logistica, dei porti e degli interporti, vista la rilevanza e il contributo all'economia e allo sviluppo del territorio del comparto.

Per raggiungere l'obiettivo del Green New Deal della Commissione europea di ridurre del 90% le emissioni nel settore dei trasporti entro il 2050, il settore ferroviario giocherà un ruolo chiave: il trasporto su rotaia è la forma di trasporto a minore impatto ambientale.

È necessario che, nel più breve tempo possibile, siano poste le condizioni affinché le merci possano viaggiare di più su ferrovia, con sempre più tratte ammodernate per il passaggio di treni merci, che sono più pesanti, più lunghi e più alti di quelli per i passeggeri. L'adeguamento delle ferrovie è quindi improcrastinabile e si auspica che i fondi messi a disposizione dal PNRR nella Missione 3 portino ad una forte accelerazione in questo senso. In tale maniera, si potrà potenziare anche il trasferimento dei semirimorchi - e delle altre unità di carico - su ferro, con notevole l'impatto sulla CO₂ emessa, che, stando alle stime, sarebbe inferiore del 65% rispetto agli stessi viaggi effettuati su gomma anziché su rotaia. Questo potrebbe andare anche nella direzione del superamento del problema della mancanza di autisti e della riduzione del traffico.

Disporre di un sistema ferroviario ammodernato in tutto il Paese, sia per i passeggeri che per le merci, connesso con il sistema logistico e le altre modalità, porterà giovamenti sui tempi complessivi degli spostamenti, sulla riduzione dell'inquinamento e della congestione, sulla competitività del sistema economico nel suo complesso.

Il nostro Paese non brilla per rapidità di realizzazione delle grandi opere pubbliche. L'auspicio è che ci sia un cambio di rotta e un intervento normativo importante rispetto agli atavici problemi che rallentano l'adeguata infrastrutturazione, come la burocrazia, i ricorsi, la qualità delle progettazioni, i tempi autorizzativi.

Sul fronte degli interporti, si evidenzia una eccessiva frammentazione, che non giova al sistema Paese nel suo complesso, perché si rischia spreco di risorse, pubbliche e private. Le società di gestione devono arrivare ad un punto di pareggio tra costi e fatturato, altrimenti non riescono a sopravvivere. Non devono essere infrastrutture provinciali, ma devono avere un bacino molto più ampio, altrimenti non sono sostenibili dal punto di vista economico.

La UIR, qualche anno fa, indicava le 3 misure più importanti da prevedere nella nuova legge sugli interporti, per superare la L. 240 vecchia di oltre trent'anni:

- Definire in modo chiaro il ruolo degli interporti, distinguendoli dalle normali piattaforme logistiche di natura privata.
- Concedere sgravi alle strutture interportuali considerate strategiche per il Paese, trasformandole in vere e proprie Autorità di Sistema dell'Entroterra (AdSE).
- Permettere a queste strutture di gestire in modo coordinato anche la programmazione di tutta la rete logistica del territorio, incluso il sistema ferroviario.

In diverse zone del Paese sono state istituite le ZES (Zone Economiche Speciali, nel Mezzogiorno) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) che forniscono alle imprese che si insediano una legislazione economica di vantaggio, con incentivi fiscali e creditizi. Ad oggi però si evidenzia un approccio minimale, che ha riguardato la mancata emanazione di una legge organica dedicata alla compiuta regolamentazione della materia. Occorre semplificare la normativa e le procedure relative, riducendo i permessi e le autorizzazioni. Il Sistema Camerale è disponibile a supportare la riforma prevista nel PNRR.

Da anni il Paese si aspetta un sistema di Intelligent Transport System (ITS), capace di migliorare l'interconnessione dei nodi di interscambio modale, rendendoli 'smart', garantire la modulazione dei flussi di merci, concentrare dati ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori e stakeholder della logistica e dei trasporti. A questo obiettivo si doveva arrivare grazie alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), che invece rimane ancora un miraggio.

L'industria necessita di tempi del trasporto certi, mentre il sistema logistico italiano non presenta chiarezza sulla durata e sulle responsabilità del trasporto, si propone molto frazionato, con tempi di sdoganamento troppo lunghi, non sempre affidabili.

A partire dai fondi che verranno messi a disposizione dai governi europei e centrali, al fine di competere sul mercato internazionale, è necessario che il singolo interporto punti a migliorare i seguenti aspetti:

- **Digitalizzazione e automatizzazione:** una catena logistica più digitale porta ad un aumento della sicurezza e della competitività logistica nazionale, nonché alla velocizzazione delle procedure, dei processi e dei controlli.
- **City logistics:** il contributo degli interporti può andare nella direzione di collettore della merce che arriva da lunga distanza e smistamento verso la città, da effettuare con veicoli ecocompatibili, sia per combustibili che per dimensioni.
- **Viaggi a vuoto:** risulta molto alta la percentuale di mezzi pesanti che oggi viaggiano a vuoto. Tutti gli attori della logistica devono contribuire a trovare un miglior equilibrio, per non gravare ulteriormente sull'ambiente e sull'economia.
- **Aspetti ambientali:** rendere il proprio nodo logistico indipendente dal punto di vista energetico, mediante l'installazione di pannelli solari, può risultare un'operazione positiva non solo rispetto alla salvaguardia dell'ambiente, ma anche riguardo alle valutazioni nei bandi per avere fondi pubblici.