

# Interporti di Prato e Livorno

## L'eco-sfida per la crescita

**Ottimizzare gli scambi, migliorare l'interazione gomma-rotai, garantire gli standard di sostenibilità ambientale: gli interporti della Toscana alla sfida della crescita**

**Diego Casali**  
■ FIRENZE

**L**A CRESCITA della movimentazione delle merci in Toscana? Passa da una più efficiente gestione degli scambi, ma anche e soprattutto da una riorganizzazione dei sistemi interportuali regionali. Partiamo da un presupposto inconfutabile: l'economia toscana si avvale di una buona dotazione infrastrutturale con una densità della rete ferroviaria e stradale che mostra livelli analoghi, se non in taluni casi migliori, a quelli medi nazionali. Non solo. Il trasporto marittimo di merci e persone copre oltre l'undici per cento di quello nazionale. E il sistema aeroportuale (con gli scali di Pisa e Firenze) è in netta crescita, con ulteriori margini performanti.

**NONOSTANTE** ciò serve un cambio di passo, in primo luogo, delle condizioni infrastrutturali complessive, di agevolazioni che consentano un maggior uso del modo ferroviario e, infine, una ristrutturazione del trasporto *inland* da parte di spedizionieri e trasportatori su gomma. Fondamentale, dunque, l'apporto che potranno dare gli interporti di Livorno e Prato in questo processo di crescita del sistema logistico toscano. Inizia a dare i primi frutti lo scalo labronico Amerigo Vespucci di Guasticce nel Comune labronico di Collesalveti. L'Interporto Toscano, capitale pubblico-privato – con quote pubbliche prevalenti di Regione e Autorità Portuale di Livorno – si estende su tre milioni di metri quadri con l'ambizione, tutt'altro che celata, di fungere da luogo d'incontro tra i commerci del Centro Italia. Una posizione logistica strategica, baricentrica rispetto ai poli industriali nazionali e

vicina ai quelli toscani del conciaro, cartario, lapideo, chimico e agroalimentare. Un terminal ferroviario di 130mila metri quadri realizzato con elevati criteri di razionalità per il trasporto e la movimentazione di container e trailer. Ma ciò che rende l'infrastruttura strategica – oltre alla rotaia e al vicino aeroporto di Pisa – è la vicinanza con il porto (di Livorno), le autostrade e la superstrada per Firenze. Capoluogo servito dall'altra struttura 'gemella', ovvero l'Interporto della Toscana Centrale, con sede a Prato. Anche in questo caso è una società, a mag-

gioranza pubblica nata nel 1984, a curarne la gestione. Su una superficie di 700mila metri quadri (con magazzini per 91mila metri quadri coperti) ci sono parcheggi, un'enorme area a verde e oltre 60 operatori insediati. Anche per questa infrastruttura è garantito l'aspetto baricentrico rispetto agli assi di comunicazione regionale, ovvero l'autostrada Firenze-Mare, l'autostrada del Sole, la Firenze-Pisa-Livorno e l'aeroporto Vespucci. Entrambe le infrastrutture si trovano di fronte a una sfida ambiziosa: ottimizzare il traffico delle merci nel rispetto dello sviluppo sostenibile.



**AEROPORTO  
E PORTO  
A DUE PASSI**

**L'interporto di Livorno infrastruttura strategica Il Galilei e il porto a due passi**

