

# Arno

L'**Arno** è il maggior fiume dell'Italia centrale dopo il Tevere e il principale corso d'acqua della Toscana. Ha una lunghezza totale di 241 km, un bacino di ben 8.228 km<sup>2</sup> e una portata media annua presso la foce di circa 110 mc/sec. Nasce sul versante meridionale del Monte Falterona, nell'Appennino tosko-romagnolo, a quota 1.385 m sul livello del mare, e sfocia nel Mar Ligure poco dopo aver attraversato Pisa. Il suo ampio bacino raccoglie le acque di vari sottobacini:

- il Casentino, costituito dall'alto bacino dello stesso Arno fino alla confluenza con il canale Maestro della Chiana;
- la Val di Chiana, piana bonificata nel XVIII secolo e in precedenza paludosa, tributaria anche del fiume Tevere;
- il Valdarno superiore, una lunga valle delimitata a destra dal Pratomagno e a sinistra dai rilievi della provincia di Siena;
- il sottobacino della Sieve, principale tributario dell'Arno che vi confluisce poco prima di Firenze;
- il **Medio Valdarno**, che include la piana di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato e Pistoia;
- il **Valdarno Inferiore**, caratterizzato da vallate in cui scorrono numerosi affluenti importanti come la Pesa, l'Elsa e l'Era; a valle di Pontedera l'Arno scorre poi verso la foce ad un livello più elevato rispetto alla pianura circostante, non riuscendo così a ricevere altri affluenti.

Arno	
	
Lunghezza:	241 km
Portata media:	alla foce 110 m <sup>3</sup> /s
Bacino idrografico:	8.228 km <sup>2</sup>
Altitudine della sorgente:	1.385 m s.l.m.
Nasce:	Monte Falterona
Sfocia:	Mar Ligure
Stati/regioni attraversati:	 Toscana

## Regime Idrologico



Le sorgenti dell'Arno sul Monte Falterona

A dispetto della notevolissima estensione del suo bacino idrografico (il 5° d'Italia dopo Po, Tevere, Adige e Tanaro), l'Arno ha un regime estremamente torrentizio, a causa della natura dei terreni da cui fluiscono le sue acque (marne e argille impermeabili ad esclusione di una modesta porzione del suo affluente Elsa); da ciò si spiegano le magre quasi totali lungo tutto il corso: a Firenze ad esempio a fronte di una portata media annua copiosa di circa 50 mc/sec, il fiume può scendere anche, in estati particolarmente siccitose, a valori di appena 1 mc/sec; a Pisa, dove l'Arno ha già ricevuto anche tutti i suoi affluenti e più che raddoppiato la sua portata media, le sue portate minime estive possono oscillare tra i 6 e agli appena 2 mc/sec.

Per contro il fiume in autunno è soggetto a piene assai violente ed impetuose, spesso causa di devastanti alluvioni.

La più devastante a memoria d'uomo fu quella del 4 novembre 1966 che sfiorò secondo alcune stime 2.500 mc/sec a Pisa, 3.540 a Rosano e ben 4.500 a Firenze (che ne fu pesantemente investita): allora l'Arno esondò dalle arginature invadendo ampie zone del Casentino, della piana empolesse e pisana, e soprattutto l'intero centro storico di Firenze, causando decine di vittime e danni incalcolabili al patrimonio artistico e monumentale della città; a Pisa crollò anche uno dei principali ponti cittadini.

L'alluvione del 1966 è solo l'ultima in ordine di tempo di una serie di piene distruttive che nei secoli cambiarono numerose volte il volto di Firenze: nota infatti è la disastrosa alluvione del maggio 1333, che distrusse il ponte romano che insisteva sul sito dell'attuale Ponte Vecchio e che travolse la *Statua Mutila*, che secondo i cittadini rappresentava Marte, antico patrono della città di Firenze. In tutta Firenze, e in molte altre città e paesi lungo il corso del fiume, sono visibili segni affissi per ricordare il livello di piene di diverse epoche. Da ricordare anche quella del 1920 che a Pisa allagò in parte la città.

## **Territori e Città attraversate**

La sorgente dell'Arno, detta Capo d'Arno, si trova nel comune di Stia in provincia di Arezzo. Presso San Giovanni Valdarno, ultimo comune aretino, entra in provincia di Firenze, uscendone presso Fucecchio. Da qui scorre in provincia di Pisa fino alla foce.

Lungo il suo percorso attraversa diverse città e paesi, le più importanti sono Firenze, Empoli, Santa Croce sull'Arno, Pontedera e Pisa.

## Il corso dell'Arno



I ponti di Firenze

« Per mezza Toscana si spazia  
un fiumicel che nasce in Falterona  
e cento miglia di corso nol sazia »

*(Dante Alighieri, Divina Commedia, Purgatorio, Canto XIV)*

Tradizionalmente, il corso dell'Arno viene ripartito in sei bacini, separati da strettoie abbastanza ben definite:

### Il Casentino

La prima conca formata dall'Arno è costituita dalla valle del Casentino, che ha un asse da NO a SE. L'Arno nasce dal Monte Falterona, alto 1654 m, che si trova all'estremo Nord di questa conca, che è delimitata ad occidente dal massiccio del Pratomagno. Ad Est essa è chiusa dall'Appennino di Serra, che costituisce anche il confine politico fra Toscana e Romagna; più a Sud l'Appennino di Catenaia la separa dal bacino del Tevere.

La valle si chiude a Sud con lo stretto di S. Mama e la gola seguente, che prosegue fino a Subbiano e separa l'Appennino di Catenaia dalle ultime propaggini del Pratomagno. In questo primo bacino l'Arno scende di oltre 1.000 metri, ed ha quindi un carattere torrentizio, con un letto irto di scogli e un corso impetuoso.

Il Casentino è interamente in provincia di Arezzo ed è accessibile da Firenze attraverso il passo della Consuma ad Ovest, da Forlì attraverso il passo la Calla a Nord, a Nord-Est per il passo dei Mandrioli verso Cesena, oltre che ovviamente da Arezzo, a Sud.

Tutti gli affluenti dell'Arno in questo tratto hanno carattere torrentizio; i principali sono la Staggia, l'Archiano, il Corsalone e il Rassina da sinistra, il Solano, il Capraia (fiume) e il Salutio da destra.

## La piana di Arezzo

---

Tanto è ben delimitato fisicamente il Casentino, tanto la piana di Arezzo è invece frastagliata, dai confini difficilmente determinabili. In essa l'Arno scorre nell'estremità settentrionale, spostando la propria direzione da Sud verso Est; ma la gran parte di questo bacino è costituito dalla val di Chiana, che si spinge molto verso Sud, arrivando fino al lago di Montepulciano e al lago di Chiusi.

La Chiana era anticamente un affluente del Tevere; e fu solo dopo secoli di studi che si procedette, fra la fine del XVIII secolo alla prima metà del XIX secolo, alla costruzione del Canale Maestro della Chiana ad opera di Ferdinando III di Toscana e di suo figlio Leopoldo II di Lorena, che concluse l'opera di *inversione* della Chiana: in altre parole, le acque cominciarono a correre da sud verso nord anziché in direzione opposta, secondo il progetto di Vittorio Fossombroni e Neri Corsini.

Il bacino della piana di Arezzo / Valdichiana è delimitato a Nord dal massiccio del Pratomagno, a Nord-Ovest dai Monti del Chianti e ad Est da una serie di alture che lo separano dal bacino del Tevere (Alpe di Poti m 974, monte Coreta m 742, Alta S. Egidio m 1056). Amministrativamente è in parte in provincia di Arezzo e in parte in provincia di Siena.

Il maggiore affluente dell'Arno di questo tratto, a monte della Chiana, è il Chiassa, sempre da sinistra.

Successivamente L'Arno esce dalla piana di Arezzo, entrando nella gola dell'Imbuto, seguita immediatamente dalla Valle dell'Inferno, nome dovuto alla presenza di numerose fonti termali nella zona.

## Il Valdarno Superiore

---



Diga di Levane e Valle dell'Inferno

Il Valdarno superiore è una tipica valle, solcata dal corso d'acqua principale che scorre da Sud-Est a Nord-Ovest e ben delimitata ad Est dal Pratomagno e a Ovest dai Monti del Chianti. L'Arno si è scavato profondamente il suo corso, per cui il fondovalle è relativamente stretto e percorso da grandi arterie di comunicazione (statale 69, autostrada A1 del Sole, ferrovia e direttissima Firenze - Roma).

Nei pressi di Levane l'Arno è sbarrato da una centrale idroelettrica, che insieme alla centrale termoelettrica di Santa Barbara fornisce elettricità alla vallata. Inoltre lo sbarramento del fiume ha creato un'oasi faunistica protetta, chiamata "Oasi di BAndella".

I centri di fondovalle (Montevarchi, San Giovanni Valdarno, Figline Valdarno, Incisa in Val d'Arno e Rignano sull'Arno) risalgono al Medioevo, mentre nell'antichità era abitata solo la parte collinare.

In questo tratto, gli affluenti sono l'Ambra e il Ciuffenna; dopo la stretta di Rignano e S. Ellero, l'Arno riceve le acque della Sieve provenienti dal Mugello e, con una portata notevolmente superiore ("Arno non cresce se Sieve non mesce"), entra nel bacino successivo.

## **La conca di Firenze**

La conca di Firenze è una vasta depressione alluvionale percorsa dall'Arno da Est verso Ovest; Firenze si trova nella parte orientale della conca, dove prima della confluenza con gli affluenti di destra Affrico e Mugnone, si trovava un ottimo guado, nelle immediate vicinanze dell'attuale Ponte Vecchio.

A Nord la conca dell'Arno è delimitata dal Monte Morello e dai Monti della Calvana; a Sud dalle colline della Val di Greve; dopo Firenze l'Arno riceve da destra le acque del Bisenzio e poi dell'Ombrone Pistoiese, da sinistra quelle dell'Ema e della Greve.

Dopo Signa, l'Arno entra nella stretta della Gonfolina, dove nel corso dei millenni si è scavato un varco attraverso la dorsale del Montalbano, svuotando quello che nel Pliocene doveva essere un immenso lago. Dopo la Gonfolina si aprì dunque, a 25 m. sul livello del mare, il Valdarno Inferiore.

## **Il Valdarno Inferiore**

L'Arno prosegue il suo corso da Est verso Ovest lungo questa vasta pianura alluvionale, i cui confini a Sud sono ben definiti dalle colline e dalle valli degli affluenti di sinistra (Pesa, Orme, Elsa, Egola ed Era), che corrono tutti paralleli da Sud a Nord.

Mentre a Nord invece, i confini idrografici non sono così ben delineati: ad Ovest del Montalbano, il Valdarno comunica con la Val di Nievole attraverso il Padule di Fucecchio, che fu bonificato nel XIX secolo sotto il granducato di Ferdinando III di Toscana con la costruzione del fosso della Gusciana (oggi canale di Usciana), affluente di destra dell'Arno. Più avanti, dopo le colline delle Cerbaie, si apriva, fra il Valdarno e la piana di Lucca, il lago di Bientina: anch'esso fu prosciugato nel XIX secolo con la costruzione del Canale Imperiale al tempo di Ferdinando III.

E questi non furono gli unici interventi di regimentazione, giacché in questo tratto l'Arno ha una pendenza molto bassa, dello 0,3% fino alla foce, corre lentamente e con un percorso molto sinuoso; per rendere meno pericolose le piene dell'Arno si dovettero costruire anche argini e seccare alcune anse del fiume.

Il Valdarno Inferiore (detto anche *Valdarno di Sotto*) convenzionalmente finisce a valle di Pontedera, alle pendici del Monte Pisano.

## **La Piana di Pisa**

La Piana di Pisa è una pianura alluvionale che ha avuto una crescita verso il mare relativamente veloce: infatti in epoca romana, Pisa era dotata di un porto sul mare, e il mare ora dista invece 8 km circa. In essa l'Arno corre ormai molto lentamente, con molte anse e un letto molto ampio.

Anche in questa zona, si dovette costruire prima il *Fosso Reale e poi (1573) un canale scolmatore (Scolmatore dell'Arno), il Canale dei Navicelli per aiutare l'Arno a scaricare in mare durante le piene.*



Lungarno di Pisa

Dopo le alluvioni del 1949, nel 1954 furono avviati i lavori per l'escavo del Canale Scolmatore, che da Pontedera avrebbe fatto defluire le acque in eccesso del fiume verso il Calambrone (tra Livorno e Tirrenia) mediante l'apertura di un diga. Il canale, lungo 32 km, fu concluso nel 1960, ma le opere per il suo innesto nell'Arno furono portate a termine solo successivamente.<sup>[1]</sup>

Sempre con questo scopo, anche il Serchio, originariamente tributario dell'Arno, si aprì un proprio sbocco sul mare, poco più a Nord di Bocca d'Arno.

## I ponti sull'Arno oggi

Il passaggio della seconda guerra mondiale in Toscana portò fortissimi danni alle infrastrutture di comunicazione, oltre che alle attività produttive. In particolare, quasi tutti i ponti sull'Arno furono distrutti dai bombardamenti alleati o dalle mine dei Tedeschi in ritirata, fra il finire del 1943 e l'estate del 1944. Tre soli ponti furono risparmiati in tutto il percorso dell'Arno: il Ponte Vecchio a Firenze, il Ponte Buriano in comune di Arezzo e il Ponte di Bruschetto in comune di Incisa in Val d'Arno.

Molti di questi ponti dunque furono ricostruiti in fretta, con passerelle o ponti Bailey e solo dopo qualche lustro l'attraversabilità dell'Arno tornò ai livelli dell'anteguerra.

Nel seguito, pertanto non verrà ripetuta la ricostruzione dei ponti distrutti dagli eventi bellici e poi ricostruiti nei vent'anni successivi.

## Ponti sull'Arno del Casentino

Nel primo tratto di fondovalle del Casentino, i principali paesi (con l'eccezione di Poppi) sono sulla riva sinistra dell'Arno, così come tutta la strada regionale 71 e scendendo anche la regionale 70, che non lo attraversano mai. Tutti i ponti sull'Arno in questo tratto (fino a Rassina) collegano dunque le località sulla riva destra alla viabilità sulla riva sinistra.

- Ponte sulla SS 556, in località Mulina, fra i comuni di Stia (AR), nel Casentino, e Londa (FI), nel Mugello. Costruito con la statale 556 nel 1910 e poi ricostruito nel 1959.
- Ponte in località Molino di Bucchio, comune di Stia sulla antica strada per Londa. Costruito nel 1845, la sua importanza diminuì con la costruzione del tracciato dell'attuale statale 556 nel 1910. Il tracciato fu poi ampiamente ammodernato, su entrambi i versanti appenninici, nel 1959.
- Ponte delle Molina in comune di Stia, ad una corsia (1905). Qualche centinaio di metri a monte, sono presenti alcuni resti di un ponte diroccato, forse di epoca romana.
- Passerella pedonale a Stia, nel centro urbano (1986).
- Ponte di Stia, nel centro urbano, sulla strada per il passo della Consuma. Detto anche ponte "Foderino", per l'attività ivi svolta di *foderare* il legname destinato alla fluitazione, ossia legarlo in zattere che ne facilitassero la raccolta. Probabilmente questo ponte era già presente nel XI secolo, e fu un formidabile motivo di sviluppo urbanistico dell'abitato di Stia.
- Ponte di Maria Grazia nel centro urbano di Pratovecchio. Documentato dall'epoca granducale, fu danneggiato e restaurato dopo l'alluvione del 1557, serviva per l'accesso all'antica pieve di Romena e alla strada per il passo della Consuma.
- Ponte Foderino in località Casale Spedale sulla strada regionale 70, fra i comuni di Poppi e Castel San Niccolò. La strada regionale 70 del passo della Consuma fu costruita a partire dal 1780 da Pietro Leopoldo di Lorena e fu completata nel 1816; ma l'attraversamento dell'Arno era costituito da un guado. Il ponte fu costruito molto più tardi, nel 1840.
- Ponte di Poppi, nel centro urbano. Sembra che la sua costruzione sia di età medievale e sia dovuto al conte Guido il Vecchio, nel XII secolo, in un punto di attraversamento con zattera (*fodero*), e fu poi restaurato dopo l'alluvione del 1557. Anche questo ponte contribuì al successivo sviluppo urbanistico della zona di Poppi (il castello di Poppi è posteriore).
- Ponte di Tòppoli, sulla strada provinciale 64, in comune di Ortignano Raggiolo, costruito nel 1875 circa per collegare questo comune a Bibbiena e al suo fondovalle.
- Ponte di Terròssola in località Corsalone, comune di Bibbiena, lungo la strada comunale per la frazione di Terrossola. Fu costruito negli anni 1960.
- Ponte di Sòcana, sulla strada provinciale 59, che collega le frazioni di Rassina e Socana, entrambe in comune di Castel Focognano. È questo un punto di antichissimo attraversamento dell'Arno, risalente al tempo dei Romani e forse degli Etruschi. Da questo punto fino a Subbiano, la *Via Maior* che era la strada principale del Casentino, correva sulla riva destra dell'Arno. E del ponte c'è traccia già nel XI secolo, insieme alla presenza della pieve di Socana, poi in altri documenti del XV secolo, e continuò ad essere efficiente per molti secoli, e solo negli anni 1920 fu sottoposto a sostanziali lavori di ampliamento (da una a due carreggiate).
- Ponte ferroviario a Baciano, sulla linea Stia - Arezzo, che in questo punto passa dalla riva sinistra a quella destra dell'Arno. Tutta la ferrovia, ed anche quest'opera, fu costruita fra il 1885 ed il 1888.

- Ponte di Subbiano, nel centro urbano: fu costruito in legno nel 1886, per collegare la città con la stazione e fu rifatto negli anni 1920 per adeguarlo alle nuove necessità.
- Ponte della regionale 71 a Subbiano: fu costruito nel 1974 e aperto al traffico nel 1976 insieme alla variante a scorrimento veloce che aggira i due centri urbani. In quel punto l'Arno segna il confine tra i comuni di Subbiano e di Capolona.
- Ponte Caliano, dove è sorta la frazione denominata anch'essa Ponte Caliano, a confine tra i comuni di Subbiano e di Capolona. Si tratta di un ponte molto antico, documentato dal 1211 e più volte restaurato, nel 1320, nel 1558, nel 1836; è sempre stato considerato importante perché svincolo fra il Casentino e la piana di Arezzo, che si apre immediatamente a valle.
- Ponte ferroviario presso Capolona: anche questo è un ponte ottocentesco, venne infatti costruito insieme alla ferrovia Stia - Arezzo fra il 1885 e il 1888.
- Ponte della regionale 71 presso Capolona: anche questo fu costruito nel 1974 e inaugurato nel 1976 insieme alla variante a scorrimento veloce della regionale 71 Umbro-casentinese, ed è "gemello" di quello di Subbiano. In questo tratto l'Arno separa i comuni di Subbiano da quello di Capolona.

## Ponti sull'Arno nella piana di Arezzo



Ponte a Buriano

- Passerella pedonale di Borgo a Giovi, comune di Arezzo: consente l'attraversamento in un tratto di fiume in cui non sono presenti altri attraversamenti. Fu realizzata nel 1987 in un sito dove era presente un'altra passerella, distrutta dall'alluvione del 1966. Non è certo, ma anche questa potrebbe essere stata costruita per collegare la frazione di Borgo a Giovi con Ponte alla Chiassa, forse al tempo della costruzione della ferrovia (1888).
- Ponte a Venere: sulla strada provinciale 56 in comune di Arezzo, fu costruito negli anni 1960 nell'ambito dell'adeguamento della viabilità locale.
- *Ponte Buriano*: si trova sulla strada provinciale 1 "dei sette ponti", importante per la sua lunghezza (m.156 su sette campate) e per la sua longevità. Infatti è uno dei ponti più antichi e uno dei pochissimi ponti rimasti indenni dai danni della seconda guerra mondiale. Pochi metri a valle di questo ponte, sono stati ritrovati reperti archeologici che indicano la presenza, già in età etrusca o tardoetrusca, di un guado carrabile, ossia un selciato di pietre che poteva essere percorso con i carri nei periodi di magra del fiume. Di qui passava infatti la *Cassia Vetus*, l'arteria che collegava la lucumonia di Arezzo a quella di Fiesole,



proseguendo dopo questo ponte in costa per Loro Ciuffenna. Alcuni danno per certa l'esistenza di un ponte romano in questo tratto di fiume, che subito dopo va allargandosi in una piana che a quel tempo doveva essere paludosa. Il ponte è documentato dal 1203, anche se non se ne conosce l'efficienza in quel momento; comunque è sicuro che fu ricostruito nel 1277, in un periodo di grande potenza espansiva della città di Arezzo e di buoni rapporti con Firenze, che era ancora un piccolo centro. Più volte il ponte fu riparato dai danni delle alluvioni e da quelli procurati dalla fluitazione del legname; e comunque ha retto fino ai nostri giorni tutti i carichi, compreso quello dei carri armati dell'ultima guerra. Il livello dell'acqua sotto il ponte, che dal medioevo tenuto costante da una pescaia più a valle, adesso è sostenuto dalla diga di Penna, sei Km a valle. Leonardo da Vinci dipinse la celebre Gioconda raffigurando sullo sfondo proprio l'area attorno a questo ponte.



Un ETR 500 sul viadotto di Rondine

- Viadotto ferroviario a Rondine, sulla direttissima Firenze - Roma, in comune di Arezzo. Fu costruita fra il 1985 ed il 1988 in un punto in cui l'alveo del fiume è largo 160 m; è un'opera importante per la tecnologia costruttiva e le dimensioni (luce centrale di 70 m, altezza dei piloni 50 m, lunghezza totale 230 m). Il viadotto attraversa l'Arno all'interno della Riserva Naturale di Ponte Buriano e Penna.
- Ponte di Laterina, sulla strada comunale per Laterina, nel medesimo comune, fu realizzato nei primi anni 1960 in cemento armato, a beneficio di una viabilità di interesse locale.
- Ponte del Romito: questo ponte è situato in comune di Laterina, in un punto in cui l'Arno scorre nella stretta gola costituita dalla Valle dell'Inferno. Circa duecento metri a monte di questo ponte, sono ancora presenti i resti di un ponte diroccato, probabilmente risalente al tempo dei Romani che lo costruirono per collegare la via *Cassia Vetus* e Firenze con Roma, senza passare da Arezzo. La presenza del ponte è segnalata anche nel basso Medioevo, precisamente nel 1198; probabilmente aveva qualche vizio strutturale, perché e richiese nei secoli molti interventi di manutenzione, finché non crollò nel 1703. Fu ricostruito dunque nella posizione attuale pochi anni più tardi.

### **Ponti sull'Arno nel Valdarno superiore**

In questo tratto d'Arno, il letto del fiume è largo, ciottoloso e soggetto ad erosione. La presenza di piloni nel letto del fiume e l'abbassamento progressivo di questo provocano notevoli danni alle fondamenta dei piloni, che spesso hanno dovuto essere rifondati.

- Viadotto autostradale Giuseppe Romita: costruito dal 1962 al 1964 insieme all'Autostrada A1 del Sole, è notevole per le sue dimensioni (lunghezza totale 406 m, altezza 70 m).

Attraversa l'Arno in corrispondenza della Riserva Naturale di Bandella. D'altronde questa autostrada attualmente caratterizza in maniera importante tutto il paesaggio del fondovalle in questo tratto dell'Arno.

- Ponte di Levane, collega i comuni di Terranuova Bracciolini e di Montevarchi: fu costruito negli anni 1960, insieme alla diga di Levane, che si trova mezzo chilometro a monte.
- Viadotto ferroviario della Direttissima Firenze-Roma: fu costruita nel 1985 insieme alla direttissima; in quel punto, oltre l'Arno, viene anche scavalcata l'Autostrada del Sole.
- Ponte di Terranuova Bracciolini, collega questo centro con Montevarchi. Bel ponte a sette arcate, fu costruito negli anni 1850 e ricostruito molto simile al precedente nell'immediato dopoguerra. Si trova percorrendo la strada provinciale 59.
- Ponte di San Giovanni Valdarno, in prossimità del centro urbano, sulla strada provinciale 11. Fino alla sua costruzione, risalente alla fine degli anni 1890, l'attraversamento era possibile grazie ad un traghetto, al tempo chiamata *scafa*, *nave* o *barca traiettizia*. Il progetto è attribuito all'architetto Vincenzo Micheli, che aveva già progettato il ponte Solferino a Pisa.
- Ponte Sandro Pertini nel centro urbano di San Giovanni Valdarno: fu inaugurato il 7 aprile 1990 ed è inserito nel parco fluviale voluto al tempo dall'amministrazione comunale.
- Ponte di Figline Valdarno: è posto a 8 km dal precedente, collega Figline con la frazione di Matassino. La datazione è molto incerta, forse risale alla metà dell'800, ricostruito nel dopoguerra e consolidato nel 1962.
- Viadotto ferroviario Arno II della direttissima Firenze - Roma, in comune di Figline Valdarno: fu costruito nel 1985 - 1988.
- Ponte ferroviario sulla linea Firenze-Chiusi, in comune di Incisa in Val d'Arno. Costruito in fretta nell'immediato dopoguerra, a seguito di una modifica del tracciato della ferrovia, per ripristinare la linea Firenze-Roma.
- Ponte di Incisa in Val d'Arno sulla strada statale 69. Fu costruito nel 1947 - 1949 per evitare l'ingresso della statale nell'abitato di Incisa.
- Ponte urbano di Incisa in Val d'Arno: si trova in un sito dove già nel XIII secolo era presente un importante *mercatale* al crocevia di importanti vie di comunicazione, protetto da mura: il *Castel nuovo di Ancisa*. Dall'altra parte dell'Arno, la Torre del Castellano era presidiata come punto di avvistamento. Il ponte è accennato nelle cronache locali per la prima volta nel 1223; nel 1364 i Fiorentini, quando restaurarono le mura del castello, eressero una torre ancora oggi presente per il controllo del passaggio sul ponte. Più volte restaurato da Bernardo Bontalenti nella seconda metà del 1700, rimase poi stabile fino alla fine del 1800, quando fu allargato e consolidato. Distrutto dai bombardamenti alleati della seconda guerra mondiale, fu ricostruito in cemento armato nel dopoguerra; nel frattempo era entrato in esercizio un ponte Bailey.
- Ponte ferroviario a Bruschetto: situato in comune di Incisa in Val d'Arno, è stato progettato durante la seconda guerra mondiale, nell'ambito di una variante locale alla ferrovia Firenze - Chiusi, e realizzato nel periodo immediatamente successivo. Nonostante le ristrettezze del

momento della costruzione, è un'opera che, pur richiamandosi a canoni estetici del periodo fascista, ha una sua dignità architettonica e non ha avuto necessità di interventi di restauro successivi.

- Ponte della direttissima Firenze - Roma a Bruschetto: costruito negli anni 1980, è posto a pochi metri dal precedente, e tale vicinanza ne pone ancor più in evidenza l'essenzialità e la modestia architettonica.
- Ponte di Annibale a Bruschetto: si tratta di un attraversamento risalente al tardo medioevo, costruito in pietra locale sfruttando gli scogli emergenti dal letto del fiume. L'attraversamento era associato ad un mulino, che era ancora ben conservato negli anni 1950. Molto basso sul livello del fiume e privo di spallette, non era utilizzabile nei periodi di piena del fiume, perché veniva sommerso; e forse ha resistito per secoli alle piene proprio grazie a questa caratteristica. Insieme al Ponte Vecchio di Firenze e a Ponte Buriano, è inoltre uno dei pochi ponti risparmiati dalla seconda guerra mondiale. Quello che non fece la guerra riuscì però a farlo la piena del 1966, che ha distrutto l'arcata principale, non più ricostruita. Infatti il ponte, situato in comune di Incisa in Val d'Arno, si trova in una zona di forte degrado ambientale, a causa degli stravolgimenti dovuti alle opere per le grosse infrastrutture ferroviarie e stradali, e ormai tagliata fuori da qualsiasi possibilità di utilizzo.
- Viadotto dell'Autostrada del Sole a nord di Incisa in Val d'Arno: fu realizzato nel 1962 con una soluzione caratteristica, archi in cui la chiave centrale è costituita da una trave. Con questa soluzione, è stata ottenuta la campata centrale di 104 m di luce e 70 di altezza.
- Ponte di Pian dell'Isola: è situata in località Leccio, fra i comuni di Reggello e Incisa in Val d'Arno. Anche se è in prossimità di guado antichissimo, il *Vadum Medianum*, è molto recente (anni 1980), ed è stato costruito con criteri di economia e sobrietà legate alla suo ruolo di supporto della viabilità locale.
- Ponte di Rignano sull'Arno: è situato su uno dei più antichi attraversamenti dell'Arno, e caratterizza il percorso della via Cassia romana (*Cassia Adriana*) rispetto al precedente tracciato etrusco (*Cassia Vetus*) nel percorso tra Arezzo e Firenze: quest'ultima infatti non attraversava mai l'Arno. Il percorso fu utilizzato anche in epoca medievale e costituiva il principale collegamento con il Pratomagno e con l'abbazia di Vallombrosa; e su questo passaggio obbligato si sviluppò la città di Rignano. La storia del ponte è comunque molto travagliata: inagibile dai primi del secolo XV per una piena dell'Arno, fu ricostruito nel 1422, probabilmente un po' più a monte del precedente, ma nel 1459 aveva già bisogno di restauro; fra il 1568 e il 1570 fu nuovamente risanato da Bernardo Buontalenti, ma già nel 1611 era nuovamente lesionato e poi fu nuovamente restaurato nel 1655 e nel 1697. Nel 1860 si decise di demolire e ricostruire il ponte, che crollò durante i lavori uccidendo tre operai (30 luglio 1862). Il ponte del 1863 comunque resse fino alla seconda guerra mondiale. Solo in tempi recenti, si è compreso che per la sua conformazione, il terreno sul lato destro va soggetto a subsidenza e che questa è la causa dell'instabilità del ponte: sulla base di questa diagnosi è stato effettuato l'ultimo intervento, nel 1989.
- Ponte ferroviario di Sant'Ellero: faceva parte del primo tracciato della Firenze - Chiusi, dopo la distruzione bellica fu sostituito per qualche anno con un ponte provvisorio; fu ricostruito negli anni 1950 e consolidato nel 1987. In questo punto l'Arno è linea di confine tra i comuni di Rignano sull'Arno e Pelago.

- Ponte di Rosano: situato sulla strada provinciale 34 in comune di Pontassieve, fu costruito negli anni 1960 in sostituzione di una chiatta che attraversava il fiume pressappoco in questo punto: al tempo non esistevano altri attraversamenti da Rignano a Firenze. Fu lievemente danneggiato dall'alluvione del 1966 e prontamente ripristinato. È il primo ponte dopo la confluenza con la Sieve.
- Ponte della Nave: è sulla viabilità di raccordo fra la strada provinciale 34 e la strada statale 69, in comune di Pontassieve. Fu inaugurato nel 1990. Il toponimo fa riferimento all'esistenza nel passato di un servizio di traghettamento con una barca tra le due sponde. Non è raro che in luoghi simili siano poi sorti ponti, anche moderni.

## **Ponti sull'Arno nella piana di Firenze**

- Ponte ferroviario di Rovezzano: si tratta di un ponte sul tracciato della *direttissima* Firenze - Roma, ultimato nel 1979. Sul lato destro (nord) siamo in comune di Firenze, sul lato sinistro (sud) in comune di Bagno a Ripoli.
- Ponte di Varlungo: è il primo ponte urbano di Firenze, cominciando da monte. Si trova sulla strada provinciale 127 che collega il casello autostradale di Firenze Sud con la statale 67, alla periferia Est di Firenze. Si tratta di un ponte con caratteristiche singolari: è progettato su due piani sovrapposti, destinati a esigenze di viabilità distinte: il piano superiore ha caratteristiche autostradali, con due corsie indipendenti; quello inferiore è leggero, essendo destinato al traffico locale e pedonale, ed è sospeso. Fu costruito fra il 1979 e il 1981.
- Ponte Giovanni da Verrazzano, costruito nel 1965 da C. Damerini, L. Savioli e V. Scalesse, a cura del Comune di Firenze secondo un progetto caratteristico: due travate a sbalzo laterali in cemento armato che reggono la trave centrale in acciaio di 58 m di lunghezza. La lunghezza totale della luce è di 113 metri.
- Ponte di San Niccolò (attuale, 1949; precedentemente "ponte San Ferdinando", ponte sospeso a funi costruito dai fratelli Seguin intorno al 1840)
- Ponte alle Grazie (attuale 1957; precedentemente "ponte Rubaconte").
- Ponte Vecchio (1345, Taddeo Gaddi e Neri Fioravanti)
- Ponte di Santa Trinita (1570, Bartolomeo Ammannati su progetto di Michelangelo, ricostruito nel 1958)
- Ponte alla Carraia (attuale 1952, precedentemente "Ponte Nuovo" e ora soprannominato "ponte gobbo")
- Ponte Amerigo Vespucci (1957, precedentemente "ponte di via Melegnano")
- Ponte alla Vittoria (attuale 1946, precedentemente "ponte San Leopoldo", ponte sospeso a funi costruito dai fratelli Seguin intorno al 1840)
- Ponte per il passaggio della prima linea della metropolitana leggera da Scandicci a Santa Maria

## Novella.

- Passerella dell'Isolotto - o anche delle Cascine, costruita nel 1962 unisce il quartiere dell'Isolotto (Lungarno dei Pioppi) con il Parco delle Cascine (Piazzale Kennedy).
- Ponte all'Indiano, costruito tra il 1972 e il 1978 alla confluenza del torrente Mugnone nell'Arno, al limite del parco delle Cascine, ad opera degli architetti A.Montemagni e P.Sica e dell'ingegnere F.De Miranda. Presenta un duplice livello, uno automobilistico e uno pedonale.

- Ponte dell'autostrada A1. Oltre ad attraversare l'Arno, con le sue cinque luci, attraversa anche la ferrovia Firenze-Pisa.
- Ponte a Signa. Collega i comuni di Signa e Lastra a Signa. È attestato fin dal 1120 ed è sempre stato l'unico ponte di una certa importanza tra Firenze ed Empoli. Il ponte fu distrutto dai tedeschi il 12 agosto 1944 e fu ricostruito leggermente più a monte nel dopoguerra; al suo posto fu edificata una passerella pedonale. Il Ponte a Signa accusa qualche acciaccio e da alcuni anni è vietato il passaggio ai mezzi pesanti, che devono servirsi del Ponte dell'Indiano se non della A1 per andare dalla zona Prato-Campi Bisenzio a Scandicci o nell'Empolese. Si parlava da tempo di un nuovo ponte e di una superstrada Lastra a Signa-Prato ma l'idea è stata bloccata per anni dalla difficoltà di reperire i finanziamenti. La svolta decisiva è avvenuta nel luglio 2006, quando è stato costituito un apposito consorzio pubblico-privato per la sua realizzazione: la nuova arteria sarà pronta nel 2010, traverserà l'Arno con un viadotto e sarà la prima autostrada regionale in Italia.
- Passerella pedonale situata nel centro urbano di Signa.

### **Ponti sull'Arno dell'empolese**

- Ponte FF. SS. presso Camaioni. Adibito al transito della linea ferroviaria Firenze-Pisa.
- Ponte di Camaioni. Collega i comuni di Montelupo Fiorentino e Carmignano. È un ponte utile solo per il traffico locale, perché piccolo e molto stretto (permette il passaggio di una sola auto per volta).
- Ponte di Montelupo, collega Montelupo Fiorentino e Capraia Fiorentina. Essendo preceduto lato Montelupo da sottopasso ferroviario basso e stretto, è utile solo per il traffico locale e percorribile solo da autovetture e mezzi di dimensioni limitate. Ciò nonostante è spesso congestionato nelle ore di punta.
- Ponte di Sovigliana. Collega l'omonima frazione di Vinci ad Empoli. È ubicato alle porte del centro storico di Empoli. Immettendo direttamente verso il centro ed in direzione dell'uscita Empoli Est della Superstrada Firenze-Pisa-Livorno è molto trafficato e spesso congestionato. Per alleggerirne il traffico, si discute da tempo della possibilità di costruire un ulteriore ponte tra Limite Sull'Arno e Montelupo Fiorentino, in località Fibbiana.
- Ponte di Avane. Situato all'estremità occidentale di Empoli, come il precedente ponte collega questa cittadina con Sovigliana di Vinci. La centralità di questo ponte dovrebbe essere accresciuta dopo la costruzione del nuovo percorso della Strada Statale 429 con il suo raccordo alla Superstrada Firenze Pisa Livorno nel nuovo svincolo Empoli centro, inaugurato nel 2007.
- Ponte di Marcignana. Collega l'omonima frazione di Empoli e Bassa, in comune di Cerreto Guidi.
- Ponte di Fucecchio, collega Fucecchio con la sua frazione di San Pierino e attraverso di essa con San Miniato e relativa uscita della Superstrada Firenze Pisa Livorno. È in corso la costruzione di un nuovo ponte più ampio alcune centinaia di metri più a monte. I lavori sono in ritardo rispetto alla tempistica prevista.

### **Ponti sull'Arno della piana pisana**

- Ponte di Santa Croce sull'Arno. Fra San Donato di San Miniato e il centro di Santa Croce sull'Arno. Spesso congestionato, per via dell'intenso traffico anche commerciale a cui è soggetto. Per ovviare all'inconveniente, è in progetto la costruzione di un nuovo ponte più a valle, legato alla costruenda Bretella del cuoio fra la Superstrada Firenze Pisa Livorno (uscita Santa Croce sull'Arno) e la provinciale Nuova Francesca. Il nuovo ponte comprenderà un viadotto di 944 metri, con un'altezza di 9 metri sorretto da piloni distanti 50 metri l'uno dall'altro, divenendo così il più lungo della provincia di Pisa.

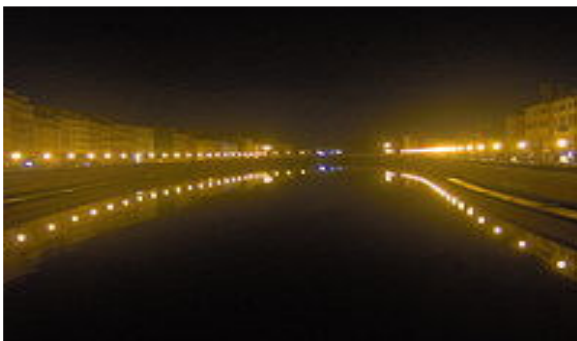
- Ponte di Castelfranco di Sotto. Fra San Romano di Montopoli in Val d'Arno e il centro di Castelfranco di Sotto.
- Ponte di Ponticelli. Fra Capanne di Montopoli in Val d'Arno e Ponticelli di Santa Maria a Monte. Inagurato a dicembre 2003, costituisce il nuovo collegamento tra la Superstrada Firenze Pisa Livorno (uscita Montopoli in Val d'Arno) e la provinciale Nuova Francesca, detta anche cinconvallazione del Comprensorio del Cuoio. Il ponte presenta una struttura mista acciaio e calcestruzzo e si articola su nove campate per uno sviluppo totale di 450 metri.
- Ponte della Navetta a Pontedera. Fra Pontedera e il comune di Calcinaia. Spesso congestionato a causa dell'intenso traffico. Nel 2007 è prevista l'apertura del cantiere per la realizzazione di un nuovo ponte leggermente spostato a nord rispetto a quello attuale, il cui destino non è ancora stato definito.
- Ponte di Calcinaia di cui congiunge il centro storico alla frazione di Oltrarno.
- Ponte di Fornacette. Fra Fornacette di Calcinaia e San Giovanni alla Vena di Vicopisano.
- Ponte di Cascina
- Ponte di Caprona. Fra Zambra di Cascina e Caprona di Vicopisano.

## Ponti sull'Arno a Pisa

---



### Lungarni pisani



### L'Arno visto da ponte di Mezzo

- Ponte delle Bocchette
- Ponte della Vittoria: costruito tre volte, l'ultima nel primo dopoguerra, congiunge Piazza Guerrazzi a Mezzogiorno, con l'ingresso al Viale delle Piagge a Tramontana.
- Ponte della Fortezza: chiamato inizialmente Spina, unisce l'incontro tra i Lungarni Mediceo e Buozzi a Tramontana con l'ingresso del Giardino Scotto (o Bastione Sangallo) a Mezzogiorno.

- Ponte di Mezzo: il ponte, situato idealmente nel centro della città, collega Piazza Garibaldi, nella parte di Tramontana, a Piazza XX Settembre, a Mezzogiorno, ove si trovano il Municipio e le Logge di Banchi.
- Ponte Solferino: già Ponte Nuovo, unisce via Crispi, a Mezzogiorno, al punto in cui, a Tramontana, si incontrano i lungarni Pacinotti e Simonelli.
- Ponte della Cittadella: uno degli ultimi ponti, andando verso la foce dell'Arno: unisce la Cittadella a Nord con Piazza San Paolo a Ripa d'Arno a Sud.
- Ponte della Ferrovia
- Ponte dell'Impero: il ponte sull'Aurelia
- Ponte del CEP
- Ponte dell'autostrada A12

## **Navigazione**

L'Arno è stata una importante via di trasporto fluviale fino alla costruzione nel XIX secolo, della ferrovia Firenze-Livorno. Il fiume nelle varie epoche è stato utilizzato soprattutto per le comunicazioni tra Firenze e la costa. Il carattere torrentizio non garantiva, nel periodo estivo, la continuità della portata sufficiente ai pur piccoli "navicelli" per poter raggiungere Firenze, per cui nel tempo presero importanza due scali più a valle: "Porto di Mezzo" e "Porto di Sotto" localizzati presso Lastra a Signa. Nel periodo estivo le piccole imbarcazioni piatte, si fermavano in uno di questi scali e le merci proseguivano per via terrestre. Anche il tronco a monte di Firenze è stato utilizzato per la navigazione fin dal medioevo. In questo caso si trattava del trasporto di legname delle foreste casentinesi. I tronchi venivano legati insieme a formare zattere dette "foderi" e così condotti con l'aiuto di lunghe pertiche fino in città.