

Traffico, progetto per il nuovo ponte sull'Arno tra Lastra e Signa

Progetto da 70 milioni di euro. Il sindacato: "Un'opera necessaria per lo sviluppo e la qualità della vita dei cittadini"



Redazione
11 DICEMBRE 2017 17:49



Il rendering del nuovo ponte

Questa mattina si è tenuto un convegno che ha avuto per oggetto il progetto del ponte sull'Arno tra Lastra a Signa e Signa. Un'opera, richiesta dai sindaci dell'hinterland, il cui scopo sarebbe quello di alleggerire la viabilità pubblica e privata nelle Signe e in tutta la piana fiorentina. Presente all'incontro anche il viceministro Riccardo Nencini. L'opera, il ponte sarebbe lungo 1832 metri, per un costo di 70 milioni di euro, potrebbe chiamarsi "ponte del Giglio".

La Cgil fiorentina si è detta favorevole all'opera sia per gli effetti sulla mobilità, come il traffico, sia per l'accelerata che potrebbe comportare per la produttività e lo sviluppo dell'area. "Il ponte, oltre a migliorare la viabilità locale, snellirebbe il traffico sulla Fi-Pi-Li e sul passaggio dalla Piana a Scandicci".

LA SCHEDA TECNICA DELL'OPERA

Con la D.G.R. n.274/2015 è stato approvato l'Accordo fra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Scandicci, Comune di Lastra a Signa, Comune di Signa e Comune di Campi Bisenzio, per la progettazione di un nuovo ponte sul fiume Arno e di un nuovo tracciato stradale per il collegamento dello svincolo di uscita della SGC FIPILI a Lastra a Signa con la SRT 66 e la SRT 325 in località Indicatore fra i Comuni di Signa e Campi Bisenzio.

APPROFONDIMENTI



Traffico: i sindaci chiedono un nuovo ponte sull'Arno

9 ottobre 2017

L'Accordo sottoscritto in data 19/03/2015, stabilisce, in particolare, l'impegno da parte della Regione Toscana a redigere lo studio di fattibilità per l'individuazione del nuovo tracciato. L'intervento in oggetto, **già inserito nel programma** pluriennale degli investimenti sulla viabilità di interesse regionale per gli anni 2002/2007, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35/2002 e successivi aggiornamenti, è confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM). Il progetto scaturisce dalla necessità di migliorare il servizio di **trasporto pubblico** e privato su gomma sulla direttrice Lastra a Signa - Signa - Campi Bisenzio, tenuto conto che, a meno delle viabilità principali (A1 e SGC FI-PI-LI), le altre maggiori strade (SRT 325, SRT 66, SS 67) che gravitano nell'area d'interesse, presentano caratteristiche geometrico - funzionali mediocri e risultano ormai completamente inserite nel tessuto urbano, nonché saturate dagli elevati flussi di traffico presenti.

L'infrastruttura di progetto si classifica come "**strada extraurbana secondaria**", avente sezione stradale con tipologia C1, ai sensi del D.M. del 2001, ossia con una corsia per senso di marcia di larghezza 3,75 m e relative banchine di 1,50 m, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 10,50 m. Il tracciato si sviluppa dalla rotatoria nei pressi dello svincolo della FIPILI e della SS 67 in località Stagno fino a collegarsi con una prima rotatoria alla via di S. Colombano, per poi proseguire inizialmente in direzione NordOvest (parallelamente al depuratore di S. Colombano) e quindi verso Nord, scavalcando, mediante tre viadotti, l'Arno (circa 600 m di lunghezza), il lago dei Renai (circa 800 m) e il Bisenzio con l'adiacente ferrovia Firenze-Pisa (circa 430 m), per poi intersecare via delle Bertesche e terminare sulla rotatoria esistente sulla SR 66 in località Indicatore, per una lunghezza complessiva di circa 3885 m.

Trattandosi di una **infrastruttura strategica** anche per i fini della protezione civile in caso di eventi calamitosi, essa si sviluppa ad una quota rispetto al terreno tale da essere in sicurezza idraulica, nei confronti di eventi di piena con tempi di ritorno due centennali. L'infrastruttura si caratterizza per la lunghezza del tratto in viadotto di 1832 m, composto da 32 campate, scomponibile in tre parti principali: Viadotto "Arno", L=597 m; Viadotto "Renai", L=802 m; Viadotto "Bisenzio", L=433 m. In riferimento all'impalcato, il viadotto Arno ha la particolarità di essere caratterizzato da una campata in corrispondenza del fiume di notevole luce, 144 m, sostenuta, oltre che dalla propria struttura, da un elemento strutturale aggiuntivo che diviene una particolarità caratterizzante dell'intero progetto. Per la realizzazione delle opere di progetto e di tutti gli oneri connessi, è stata stimata una spesa complessiva di 70 milioni di euro.