

DOPO GENOVA

Signa, il traffico e la bretella sfumata

I sindaci rafforzano i controlli sull'attraversamento dell'Arno

di LISA CIARDI

L'UNICO passaggio da una riva all'altra dell'Arno a valle dell'Indiano e prima dell'area empoiese è questo. Così, sul ponte fra Signa e Lastra a Signa, ricostruito dopo i bombardamenti della guerra, il traffico passa al ritmo di 20mila veicoli al giorno, con code interminabili negli orari d'ingresso e uscita da scuole e uffici. Inevitabile la preoccupazione dei residenti dopo la tragedia di Genova. Così, anche alla luce delle richieste dei cittadini, le due amministrazioni comunali hanno deciso di incrementare i controlli, che però, spiegano, ci sono sempre stati. «L'ultima volta è stato due anni fa - chiariscono i sindaci di Signa e Lastra a Signa, Alberto Cristianini e Angela Bagni - con una spesa di 50mila euro. In questi giorni alcuni ci hanno criticato, ritenendo la somma troppo piccola. È giusto chiarire che non ci siamo dati un tetto: abbiamo speso quanto serviva».

NELL'OCCASIONE furono controllati i giunti del ponte e le strutture portanti, effettuando una serie di migliorie. Ma, vista la preoccupazione generale, i sindaci hanno deciso di fare altre verifiche. «Ripetiamo che non ci sono problemi - spiegano - ma vogliamo che i cittadini siano tranquilli, quindi abbiamo già concordato di affidare a una ditta specializzata ulteriori controlli». A preoccupare gli abitanti della zona, anche le forti oscillazioni al passaggio dei mezzi pesanti (per fortuna sono esclusi i Tir perché un vicino cavalcavia troppo basso ne blocca

il transito) e il fatto che le vibrazioni vengano percepite fino ai piani alti dei palazzi vicini. Ma questo, di per sé, non sembra destare particolari preoccupazioni, visto che la flessibilità dei ponti è, anzi, un requisito importante per la loro tenuta. Sta di fatto che il traffico fra Signa e Lastra avrebbe dovuto, da tempo, essere diviso con un altro ponte. Per decenni si è parlato della Bretella Stagno-Prato, con tanto di incontri, progetti, visite di ministri, onorevoli e assessori. Ma non si è mai andati oltre le carte. Poi, archiviata la Bretella fra inchieste giudiziarie e polemiche, da poco s'è fatta strada l'idea di un altro bypass, con il cosiddetto «ponte del Giglio». Un bel progetto da 70 milioni di euro, per 3,8 Km di strada, 600 metri di ponte e inizio lavori nel 2022. Ma l'idea scalda poco gli animi. Non perché non piaccia, anzi. Ma perché di progetti, qui, se ne sono visti ormai troppi. Continuando intanto a stare in coda, ogni sera, sullo stesso ponte. Intanto, nel dibattito sulla sicurezza dei ponti si inserisce il presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Firenze, Giancarlo Fianchi. «Qui, come in gran parte d'Italia - dice - dagli anni '60, tutti o quasi gli edifici ordinari sono stati costruiti in cemento armato. Eppure non c'è alcun obbligo di verificarne la stabilità, se non per edifici strategici e rilevanti. Servono norme che impongano controlli». «Il cemento armato non è eterno - prosegue **Serena Biancalani**, presidente dell'Ordine degli Architetti di Firenze - e richiede un monitoraggio costante. Le amministrazioni e i privati dovrebbero prevedere revisioni periodiche delle strutture».



20mila auto al giorno

È l'unico attraversamento sull'Arno tra il ponte all'Indiano e l'Empoiese. Ogni giorno vi transitano 20mila veicoli, ma non i tir per un vicino cavalcavia basso a Signa



50mila euro

È la spesa sostenuta dai Comuni di Lastra a Signa e Signa per l'ultimo controllo al ponte sull'Arno. Dopo la tragedia di Genova sono state previste ulteriori verifiche



«Il cemento armato non è eterno»

«Il cemento armato non è eterno, serve monitoraggio costante», dice **Serena Biancalani**, presidente dell'Ordine degli Architetti di Firenze





Il ponte tra Lastra e Signa, unico attraversamento tra il ponte all'Indiano e l'empolese. A destra, un dettaglio