

La valle del Casentino



Il Casentino era abitato sin dall'antichità, si ritrovano nel territorio tracce di insediamenti molto antichi. Nel periodo etrusco sono presenti molti insediamenti e sul suo territorio si ritrovano importanti zone di culto come il lago degli idoli.

Nel Casentino, inoltre, ci sono molti castelli. Il Casentino è una delle quattro vallate principali in cui è suddivisa la provincia di Arezzo. È la valle in cui scorre il primo tratto del fiume Arno, che nasce dal Monte Falterona. Il Monte Falterona, assieme al Monte Falco, costituisce infatti il limite settentrionale della vallata, ai confini con la Romagna. L'Alpe di Serra e l'Alpe di Catenaia separano, a Oriente, il Casentino dall'alta Val Tiberina, a Ovest il massiccio del Pratomagno lo separa dal Valdarno Superiore; i rilievi occidentali del complesso del Monte Falterona, infine, separano la valle dal Mugello. Il Casentino ha una forma ovale. Il paesaggio varia dalle grandi foreste delle zone di montagna alle zone pianeggianti e collinari del fondovalle. Il clima, soprattutto nelle zone montuose e nel fondovalle dell'Alto Casentino, è di tipo appenninico, con caratteristiche di continentalità ed elevate escursioni termiche, mentre assume caratteristiche più temperate nelle zone di fondovalle del Basso Casentino. Le caratteristiche del territorio sono probabilmente una delle cause che hanno indotto Francesco d'Assisi a scegliere la Verna come luogo di preghiera. Dal punto di vista amministrativo la vallata è formata da 13 paesi.

Il Casentino

La prima conca formata dall'Arno è costituita dalla valle del [Casentino](#), che ha un asse da NordOvest a SudEst. L'Arno nasce dal [Monte Falterona](#), alto 1.654 m. che si trova all'estremo Nord di questa conca la quale 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 [\[modifica\]](#)

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 apre 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.^[1]

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 [XIII 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 si [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.

IL Casentino

I primi residenti della zona sono gli antichi [Etruschi](#), la cui presenza è testimoniata dai tanti monumenti presenti in zona.

Durante la [seconda guerra mondiale](#), che causò numerose vittime tra la popolazione civile, Rassina diventa un importante centro di rifugio per i partigiani e per i soldati americani in ritirata dai combattimenti sulle colline casentinesi.

Nel [1946](#), con l'avvento della [Repubblica](#), lo sviluppo economico del comune riprende; negli anni del [boom economico](#), Rassina è al centro di grandi investimenti volti a dar vita ad una delle più importanti industrie per l'estrazione e la lavorazione del [calcio](#) in Europa. Il cementificio, costruita negli anni '60/'70, diventa il motore economica di tutta la zona dando così vita ad una sempre più fiorente attività economica.

Nel [1992](#) Rassina viene afflitta da un'inondazione di grosse proporzioni dell'[Arno](#), che causa gravi danni alle strutture, ma nessun ferito.

Oggi Rassina è in continuo sviluppo con grandi progetti per il futuro, ma alle prese con una popolazione in rapido invecchiamento.