



PROVINCIA DI ASCOLI PICENO
PROVINCIA DI FERMO



**COMUNE DI MONTEFIORE DELL'ASO
COMUNE DI MONTERUBBIANO**

S.P. 238 EX S.S. 433 VALDASO KM 12+100 -
LAVORI DI RICOSTRUZIONE DEL PONTE SUL
FIUME ASO IN LOCALITA' MONTEFIORE DELL'ASO
(AP) E MONTERUBBIANO (FM)

PROGETTO PRELIMINARE

**Ufficio Tecnico Settore Viabilità -
Infrastrutture - Urbanistica della Provincia di
Fermo**
Dirigente Ing. Ivano PIGNOLONI

**Ufficio Tecnico Settore Viabilità -
Infrastrutture - Urbanistica della Provincia di
Ascoli Piceno**
Dirigente Dott. Domenico VAGNONI

Gruppo di Lavoro - Provincia FM:
Ing. Giuseppe LAURETI
Geol. Francesca ACCIACCAFERRI
Geol. Costantino BERARDINI
Arch. Sauro CENSI
Dott. Ivan CIARMA (S.I.T.)
Ing. Roberto LAIOLO
Ing. Filippo LANZI
Arch. Silvia VESPASIANI

Gruppo di Lavoro - Provincia AP:
Geom. Antonio BORRACCINI
Geom. Carlo MARTINELLI

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Mariangela FIORENTINO

Data: gennaio 2015

**RELAZIONE SULLA CONSISTENZA DEL MANUFATTO
(ART. 20 d.P.R. n. 207/2010)**

R4

RELAZIONE SULLA CONSISTENZA DEL MANUFATTO (TAV. D3)

Il ponte sul fiume Aso è localizzato in prossimità del centro abitato di Rubbianello sulla strada S.P. n. 238 (ex S.S. n. 433) Valdaso; l'opera prevista di recupero e di parziale ricostruzione interessa i Comuni di Montefiore dell'Aso e di Monterubbiano, e le Amministrazioni Provinciali di Ascoli Piceno e di Fermo.

La costruzione del ponte, con il suo tracciato rettilineo che collega i due territori comunali, risale ad oltre settanta anni, e precisamente al 1906 pertanto, ai sensi dell'art. 10 comma 5 del D.Lgs. 22-1-2004 n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, il ponte ad oggi risulta tutelato come bene culturale.

Il ponte è stato edificato seguendo i caratteri della tipologia in muratura a più arcate; infatti nel complesso è costituito da due spalle, sei pile in alveo e sette volte in muratura di mattoni a sesto ribassato. Il riempimento delle volte è costituito da materiale inerte in misto granulare, mentre la sovrastante soletta, realizzata in anni più recenti, è in calcestruzzo armato con ultimo strato in bitumato.

Interessato dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, il ponte ha riportato il crollo di quattro campate e la distruzione completa di tre pile. Successivamente è stato ricostruito ed ultimato nell'anno 1950 con la stessa tipologia e con le stesse dimensioni del precedente (Tav. D3).

Nel 1980 il ponte è stato interessato da un ulteriore intervento di modifica della sezione stradale che ha operato la sostituzione del parapetto storico in muratura con l'inserimento di una soletta in calcestruzzo armato e di barriere di sicurezza guard-rail su entrambi i lati. La modifica ha comportato l'ampliamento della carreggiata da 7,08 m ad una larghezza complessiva di 8,60 metri (Tav. D3).

Recentemente colpito dagli eventi calamitosi del novembre-dicembre 2013, il ponte in questione ha riportato danni ingenti che consistono nel cedimento della prima pila in sponda destra dell'alveo e nel conseguente crollo totale delle due volte ad essa afferenti.

Tale situazione ha comportato l'interruzione completa dell'attraversamento carrabile del Fiume Aso provocando notevoli disagi alla circolazione stradale per la mancanza di collegamenti tra i centri abitati e rallentamenti nella micro-economia locale per le inevitabili ripercussioni sulle attività artigianali e commerciali della zona.

Allo stato attuale, il ponte risulta essere completamente privo delle prime due campate sulla sponda in destra idrografica del Fiume Aso (argine sud), mentre la stabilità statica della terza campata risulta fortemente compromessa dalle fessure evidenti nell'arco e nel paramento murario esterno.

Trattandosi di un progetto che prevede il recupero di una porzione del ponte esistente e la ricostruzione delle parti mancanti, l'identificazione degli elementi di pregio ancora presenti è stata utile per individuare le possibili zone da demolire e per determinare le aree dove localizzare gli interventi di rinforzo.

A tal proposito sono state determinanti le analisi condotte sulle trasformazioni del ponte intercorse nel tempo (vedi Tav. D3). Tali indagini hanno rilevato che le modifiche sostanziali della fabbrica sono avvenute in diversi momenti; le più determinanti, dal punto di vista della consistenza del bene culturale, sono quelle dovute ai fenomeni di danneggiamento bellico della Seconda Guerra Mondiale, quelle scaturite dall'invecchiamento dei materiali e dalla necessità di ampliare la carreggiata, fino al crollo recente provocato dagli ultimi eventi calamitosi.

Gli elementi di pregio che connotano ancora il bene tutelato sono sostanzialmente l'ubicazione del ponte, la costruzione storica in muratura e la forma geometrica del manufatto, già descritta sopra come tipologia in muratura a più arcate (due spalle, sei pile in alveo e sette volte di mattoni a sesto ribassato) che caratterizza ancora solo parte dell'immobile.

Al fine di migliorare e di valorizzare il ponte, ed in linea con il principio di tutela del bene espresso dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, il progetto prevede il restauro ed il consolidamento strutturale delle pile esistenti con il rinforzo di micropali, mentre nella parte interessata dal crollo le pile saranno ricostruite mediante muratura di mattoni e fondazione a pali.

Le lesioni nel paramento murario che interessano anche alcune zone delle volte ribassate saranno sanate e verrà ripristinata la tessitura muraria, mentre le parti completamente nuove verranno realizzate in acciaio zincato e verniciato seguendo la stessa geometria a volte ribassate del manufatto originario.