



COMUNE DI ASCOLI PICENO

"MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITA' PARTIGIANA"

Provincia di Ascoli Piceno

Settore Programmazione e Progettazione OO.PP.



Progetto esecutivo:

VALORIZZAZIONE DELLE PERTINENZE DEL PONTE DEI SANTI FILIPPO E GIACOMO - MUSEO DEL PONTE -

Dirigente Settore:

Dott. Ing. Cristoforo Everard Weldon

Progettista:

Dott.Arch. Marcello Nardoni

Responsabile unico del procedimento:

Dott. Ing. Paolo Leccesi

RELAZIONE STORICA E DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO

ELABORATO:

A.1

Approvato con Delibera di G.C. n° del

Revisione

COMUNE DI ASCOLI PICENO

Provincia di Ascoli Piceno

VALORIZZAZIONE DELLE PERTINENZE DEL PONTE
DEI SANTI FILIPPO E GIACOMO - MUSEO DEL PONTE -

PROGETTO ESECUTIVO



RELAZIONE STORICA
E DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO

IL PONTE DEI SANTI FILIPPO E GIACOMO

Il ponte dei SS. Filippo e Giacomo attraversa il Fiume Tronto all'uscita di Ascoli Piceno, in corrispondenza di quella che fino a trent'anni fa era la fine del quartiere a cui dà il nome e collega la città con la recente espansione urbana di "Monticelli".

E' lungo 146 metri ed ha un'altezza superiore ai 20.

Il ponte presenta sei arcate: quella che scavalca l'attuale letto del fiume è a tutto sesto ed ha una luce superiore a 25 metri; le altre cinque sono a sesto acuto e corrispondono all'alveo di magra. In questo modo una sola pila risulta fondata sull'acqua.

La carreggiata stradale a due corsie della larghezza complessiva di quasi metri 6 è fiancheggiata da due marciapiedi, uno per lato, larghi meno di un metro. Per la realizzazione dei marciapiedi nella prima parte del 900 è stato realizzato un ampliamento della sede stradale, mediante la realizzazione di una doppia serie di archetti pensili poggiati su mensole in travertino.

L'intera struttura è realizzata in blocchi di travertino, ad eccezione degli archetti novecenteschi che sono in mattoni.



Foto aerea del ponte negli anni '60

LA STORIA

Dalla prima struttura alla ricostruzione del XV secolo

Del ponte e della sua storia si è occupata una tesi di laurea del corso di studi di Architettura della facoltà ascolana, nell'anno accademico 2002/2003, redatta da Francesca Vendittelli, relatore il prof. Federico Bellini e correlatrice la prof.ssa Elena Ippoliti.

Le utili informazioni acquisite da questo lavoro sono state incrociate con i dati del rilievo architettonico e con le indagini eseguite sulla struttura, anche al fine di comprendere le trasformazioni che l'opera ha subito, premessa indispensabile per un intervento di consolidamento.

Diversi storici associano la costruzione del ponte dei SS. Filippo e Giacomo a quella del ponte di Porta Maggiore, costruito tra il 1373 e il 1418, per volere del conte Gomez Albornoz.

La fonte più autorevole è il testo di don Francesco Antonio Marcucci che nel 1766, nel suo "Saggio delle cose ascolane" parla di un architetto veneziano che per conto di Gomez Albornoz avrebbe costruito due ponti *"cioè a quello fuor Porta maggiore ad oriente sul Castellano (...) ed altro detto degli Archi, e che noi per una chiesa vicina chiamiamo Ponte de SS. Filippo e Giacomo circa mezzo miglio più in giù di Ponte Maggiore"*.

Fino alla realizzazione del ponte di porta Maggiore e di quello dei SS. Filippo e Giacomo la strada Salaria usciva da Ascoli tramite il ponte sul fiume Castellano che oggi è definito "di Cecco", edificato in epoca romana, vicino al quale Galeotto Malatesta aveva fatto edificare la sua fortezza.

E' probabile che il tracciato della Salaria, da Ascoli al mare, si mantenesse sulla sponda destra del fiume Tronto, senza mai attraversarlo, come proverebbe l'assenza di resti di ponti antichi in quel tratto.

L'esigenza di spostare l'ex strada consolare romana sulla sponda sinistra nasce dalla necessità di collegare la città con il Porto. Questa si manifesta solo dopo la pace di Rimini del 1351 che, limitando i poteri di Galeotto Malatesta sul Piceno, sanciva il riconoscimento della sovranità di Ascoli sul Porto.

Si tratta di un'ipotesi plausibile che però non è supportata da reali fonti documentarie.

La prima testimonianza dell'esistenza del ponte risale al 1453. La citazione è contenuta in una versione delle Cronache ascolane scoperta e trascritta pochi anni fa dallo studioso padre Antonio Salvi. Si apprende così che il 19 maggio 1453 il ponte venne danneggiato da una piena che aveva provocato il crollo degli archi presenti nell'alveo di magra, lasciando in piedi quello che attraversa il Tronto.

La Vendittelli nella sua tesi ipotizza che il ponte, nella sua struttura originaria, presentasse quattro arcate a tutto sesto, la stessa tecnica costruttiva già utilizzata per il ponte di porta Maggiore (fatto saltare dall' nel 1943), sostenendo l'idea che le due strutture erano state edificate da medesime maestranze.

La piena del 1453 avrebbe pertanto determinato il crollo di tre di quelle arcate.

Ipotesi plausibile, ma per quale ragione l'unica arcata ad essersi salvata era proprio quella corrispondente al corso del fiume?

La laureanda si pone il quesito e si risponde ipotizzando che questa pila, proprio perché l'unica ad essere fondata in acqua, era stata costruita con particolari accortezze e pertanto in grado di resistere alla forza di una piena.

Le indagini geologiche eseguite lasciano prospettare un'altra possibilità: nel lato a valle il livello delle marne, all'altezza delle prime arcate ogivali, è a quota inferiore rispetto alla quota delle stesse misurata in corrispondenza dell'arcata principale, mentre la differenza di livello tra marne e piano attuale è riempito da ghiaie.. Ciò farebbe pensare ad un corso del fiume che in passato era diverso dall'attuale.

Indipendentemente dalla posizione che aveva il fiume nel 1453 si è comunque constatato come il terreno di fondazione della pila residua risulti comunque migliore rispetto agli altri.

Dai documenti d'archivio la studiosa verifica che la ricostruzione della parte crollata del ponte prende il via intorno al 1464, dopo che Papa Pio II Piccolomini aveva destinato all'opera parte dei proventi derivanti da "malefici" (processi penali) e "danni dati" (occasionalmente danni campestri).

Ora però la struttura del ponte viene modificata: lasciando in piedi l'arco a tutto sesto superstite, mentre gli altri vengono ricostruiti di luce sensibilmente ridotta e con forma ogivale.

Non sappiamo se il disegno definitivo sia opera della maestranza varesina che per prime si adoperarono nell'opera di ricostruzione o dell'architetto Bartolomeo Mattioli di Perugia che subentrò nei lavori nel 1470.

La scelta dell'arco acuto potrebbe apparire incongrua in quanto questi tipi costruttivi mal si adattano a rispondere a sollecitazioni di tipo dinamico o a carichi trasversali che possono con facilità destabilizzarli.

Tuttavia rispondono perfettamente ad un'altra esigenza, infatti rispetto al più stabile arco a pieno centro presenta il notevole vantaggio di poter variare con assoluta libertà il passo, ovvero la luce compresa tra un'imposta e l'altra, senza cambiare la propria altezza.

Questa versatilità avrebbe permesso di aumentare il numero delle pile e con esso delle arcate, lasciando inalterata la quota di imposta degli stessi.

Già nella ricostruzione grafica la Vanditelli, basandosi solo sulle fonti di archivio e sull'osservazione della struttura, coglie l'essenza di quanto realmente accaduto.

Le pile del primo ponte vengono ricostruite e irrobustite e ne vengono costruite ex novo solo altre due.

In pratica due delle arcate a tutto centro vengono sostituite da quattro arcate ogivali, ognuna delle quali imposta su una pila del primo ponte e su una seconda costruita in questa fase (vedi ricostruzione grafica).

I rilievi eseguiti sulla struttura sembrano confermare l'ipotesi della studiosa.

Se numeriamo le pile da uno a cinque, iniziando da quella su cui imposta anche l'arco a tutto centro che ha superato indenne la piena del 1453, risulta evidente che la due e la quattro sono realizzate con la stessa tecnica costruttiva, stesso tipo di materiali e medesime cornici decorative; la stessa cosa dicasi per le pile tre e cinque che però risultano diverse dalle altre due.



Inoltre la pila numero tre, al di sopra della cornice, presenta alcune file di conci squadrati che suggeriscono la forma di un'imposta di arcata a tutto centro, mentre l'imposta dell'arcata ogivale è collocata in corrispondenza della cornice più alta.

Queste osservazioni sembrano confermare che la forma delle pile uno, tre e cinque sia il risultato di modifiche realizzate alle originarie strutture verticali di sostegno, mentre la due e la quattro sono state eseguite nella fase di ricostruzione delle arcate, quando sono state ridotte le luci delle arcate e modificata la loro forma. Che la pila due sia stata realizzata ex novo nel corso di quegli interventi è testimoniato anche dalla firma fatta apporre da papa Sisto IV (pontefice dal 1471 al 1484) sul versante di valle della pila due, dove ancora oggi campeggia lo stemma dei della Rovere. I lavori infatti vennero certamente conclusi durante il suo

pontificato.

Si può ritenere pertanto che le cinque arcate costruite prima dai mastri lombardi, concluse poi dal Mattioli siano giunte fino a noi senza aver subito particolari modifiche.



Stemma famiglia Della Rovere



Stemma apposto sulla pila n. 2

Gli interventi del XVI secolo

L'arcata che aveva retto alla piena del 1443 non resistette ad un'altra piena del Tronto, quella del 1528, come riportano studiosi di storia ascolana come il Marcucci e il Fabiani.

La difficoltà nel reperire fondi per il finanziamento dell'opera comportò un ritardo nell'esecuzione dei lavori di ricostruzione e solo nel 1545 questi furono assegnati a due mastri lombardi, Giovanni di Mandelli e Cristoforo di Pietro. Da rogito del notaio ascolano Marsilio Lodovici, conservato all'archivio di Stato di Ascoli, conosciamo l'elenco delle opere loro assegnate che consistevano nella ricostruzione dell'arcata crollata, nei lavori di rinforzo dei muri di testata e nella lastricatura della carreggiata. Per la prima volta si parla anche della costruzione di uno sperone che avrebbe dovuto proteggere la pila maestra dall'impatto diretto con l'acqua. Quest'ultima opera non fu realizzata nel corso di quei lavori.

La pila maestra seppur rimaneggiata e irrigidita rimase la stessa del ponte originario. Su questa furono voltate due strutture parallele che collegano la pila con la spalla orientale per una luce di circa 25 metri. La prima struttura, quella di valle, larga circa 3 metri, è quella che rimarrà pressoché invariata anche nei secoli successivi. La seconda, di monte, era di larghezza variabile in quanto le dimensioni della pila maestra rimasero quelle della pila originaria, più stretta di 6 palmi (1,34 m) rispetto alle altre che erano state ingrandite già nell'intervento quattrocentesco. Ciò determinò un restringimento in pianta del ponte all'altezza della pila maestra. Questa stessa parte, inoltre, fu soggetta fin dal suo primo disarmo ad un vistoso cedimento verticale che l'abbassò in chiave, rispetto all'altra, di ben 43 cm. Da questo cedimento derivarono sopralluoghi e controlli periodici che si protrassero nei secoli successivi fino alla definitiva ricostruzione di quella parte di arcata.

Al 1553 l'arcata era stata completata, ma dalle fonti si apprende che non tutti i lavori appaltati erano stati portati a termine.

Il ponte tra XVII e XVIII secolo

Gli interventi compiuti nei secoli successivi sono stati ricostruiti dalle principali fonti di archivio.

Nel 1667 furono realizzati lavori di "riattamento" che interessarono la parte nord dell'arco, quella che mostrava i segni del cedimento. I lavori furono eseguiti dai Maestri Antonio e Pietro d'Ascoli e consistettero principalmente nell'aggiunta di catene in ferro e legno aventi la funzione di legare meglio le due strutture componenti l'arcata.

Risale al 1721, a seguito dell'ennesima piena del fiume Tronto, il crollo di una non meglio precisata "ala". Potrebbe trattarsi di un muro di testata o di parte della spalla orientale.

Anche a seguito di questi ultimi accadimenti nel 1728 fu dato incarico all'architetto Lazzaro Giosaffatti di redigere una perizia sullo stato del ponte. A preoccupare è soprattutto la fenditura longitudinale, causa l'evidente cedimento, dell'arcone principale che però non sembra preoccupare il tecnico che la giudica di antica data e pertanto stabilizzata. Giosaffatti invece è preoccupato dello stato di degrado in cui versa la pila maestra. Pertanto suggerisce di dotare detta pila di uno "sprone", un rostro taglia acqua che permetta al fiume di defluire senza insistere violentemente sul pilastro.

Trascorsi altri venti anni di trascuratezza e abbandono lo stesso architetto viene invitato a verificare lo stato del ponte. Segue una dettagliata perizia che conferma e amplifica le osservazioni di anni prima.

I lavori, a lungo rimandati, iniziarono nel 1794 e furono eseguiti sotto la guida dell'architetto Agostino Cappelli. Si trattò di interventi di restauro che portarono anche alla costruzione del "rostro" taglia acqua collegato mediante chiavi in ferro alla pila maestra.

Gli interventi del XIX secolo

Risale al 10 settembre 1820 la perizia dell'ingegnere di Acque e Strade della Provincia di Ascoli Piceno Luigi Bianchi che prevede una serie di lavori urgentissimi cui sottoporre il ponte. Propone di impedire l'accesso alla parte in pericolo realizzando una sbarra di rovere di 40 metri che obblighi chiunque transita sulla struttura a tenersi sul lato sud; la ricostruzione del rostro taglia acqua che a poco più di vent'anni dalla sua realizzazione si presenta già staccato dalla pila di circa 50 cm; di rifondare la pila maestra realizzandone una nuova più ampia, della stessa profondità delle altre; la ricostruzione delle strutture settentrionali delle due arcate che impostano sulla detta pila maestra e che presentano evidenti segni di cedimento strutturale con conseguente eliminazione dell'arco supino che si era formato a causa delle ridotte misure della pila rispetto alle altre.

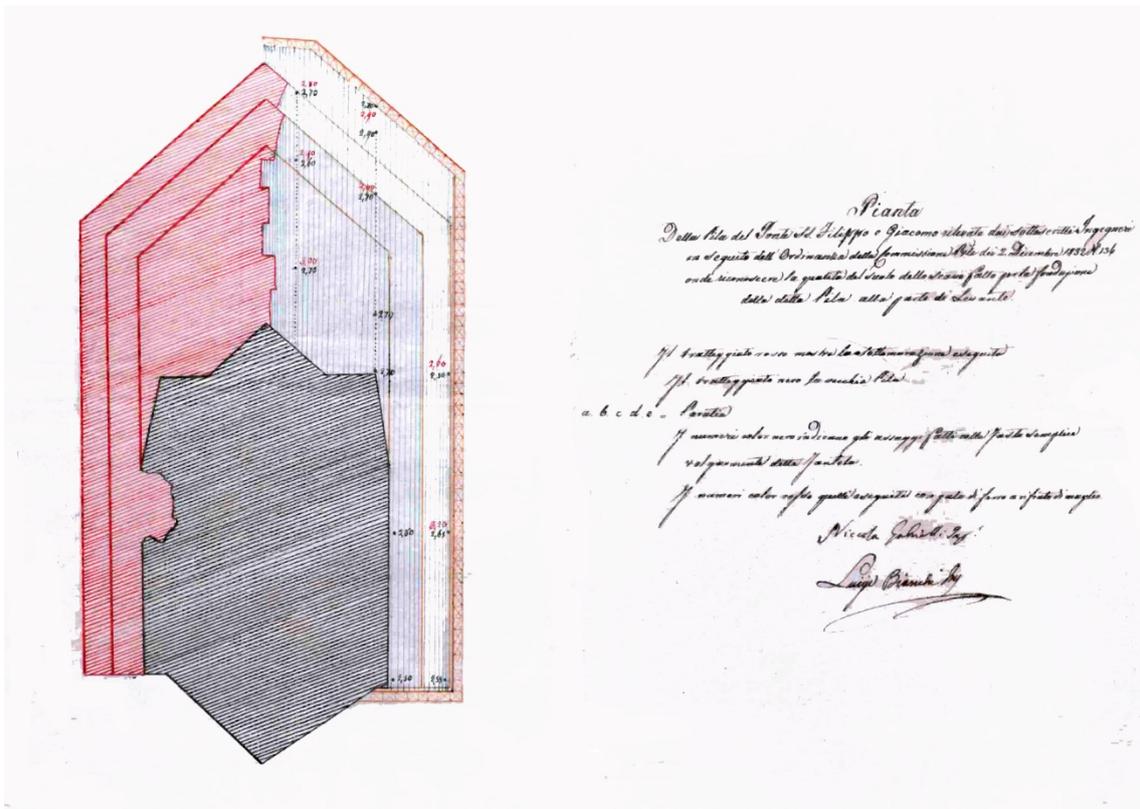
Nel 1823 una piena determina il crollo dello sperone di cui l'ing. Luigi Bianchi aveva riconosciuto le condizioni critiche.

L'urgenza di intervenire porta alla redazione nel 1824 di un piano esecutivo degli interventi da parte dell'ing. Giovan Battista Dessi, a capo dell'Ufficio Acque e Strade, Fabbriche Camerali nella Delegazione di Fermo. Questo piano sostanzialmente riporta le stesse proposte avanzate dall'ing. Bianchi solo quattro anni prima. Si accenna anche alla costruzione di un contrafforte, identificato come un non meglio precisato muro F, che potrebbe riguardare quello costruito a nord della spalla orientale.

I lavori iniziano lo stesso anno e riguardano principalmente la sottofondazione della pila maestra. Nel 1825 viene completato il muro "F".

Dopo un'interruzione di sette anni i lavori riprendono nel 1832 quando viene completata la fondazione della pila maestra. Risale a quell'anno la realizzazione del bel disegno, conservato all'Archivio di Stato di Ascoli

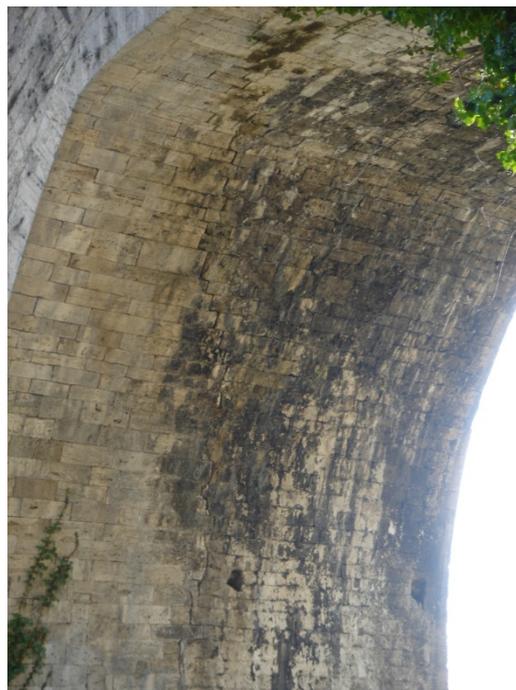
Piceno che indica la posizione dove devono essere eseguiti i carotaggi e che mostra la differenza tra la pila originaria e quella di progetto.



Dopo un'altra breve stasi i lavori di restauro delle due arcate che impostano sulla pila maestra vengono completati tra il 1835 e il 1836. Ancora oggi, osservando l'intradosso delle due arcate, risultano ben visibili i tratti interessati dalla ricostruzione, sia perché lì le pietre risultano di colorazione più chiara, sia per alcune discontinuità nella tessitura dei conci, sia per le evidenti fessurazioni che segnano la separazione tra il vecchio e il nuovo apparato strutturale.



Intradosso arcata maggiore



Intradosso primo arco ogivale

Contestualmente a questo intervento gli spazi interni al ponte, ricavati nell'estradosso dell'arcata principale per consentire lavori di riparazione e manutenzione, vengono coperti con volte a botte che scaricano sui muri di testata della struttura.

Nel 1838 i lavori passano sotto la supervisione dell'ing. Gabriele Gabrielli che li porta a compimento. E' lo stesso ingegnere a manifestare qualche perplessità nel constatare l'esistenza di lesioni tra le due porzioni di armilla (parte vecchia e nuova) e palesa il timore che nel togliere l'armatura possa verificarsi qualche inevitabile cedimento di assestamento. Nell'estate del 1839 i lavori vengono conclusi.

Appena sei anni dopo, nel 1845, si dispongono nuovi lavori per ridurre la pendenza della strada, affinché questa possa essere percorsa "da vetture non solo, ma da ruotabili a diporto". Questo testo è stralciato dalla lettera dell'Ufficio provinciale che allega il progetto esecutivo redatto dall'ing. Gabriele Gabrielli. Questo progetto prevede la demolizione dei parapetti esistenti, il prolungamento in altezza dei muri d'ala, il riempimento a terra, la posa in opera di catene trasversali e il rifacimento di nuovi parapetti.

L'innalzamento della quota stradale alla fine del ponte, lato città, comporta l'interramento delle fonti servite da una sorgente locale, come si evince dalle sezioni trasversali di progetto. La stessa sorte tocca alla pietra miliare (il miglio) che si trovava alla fine del ponte, lato est, anche essa segnata negli elaborati grafici.

Il progetto descritto nel piano del 1845 non ha immediata applicazione, ma viene riproposto nel 1849, aggiungendo alla prevista sopraelevazione anche la correzione della curva pericolosa che si incontra percorrendone il tratto orientale. Si tratta della curva che nel corso degli ultimi cinquant'anni è costata la vita a diverse persone.

I lavori iniziano, ma già nel 1850 viene redatto un piano addizionale che modifica la pendenza della carreggiata e corregge l'accesso e l'uscita del ponte. L'ing. Gabrielli per migliorare l'uscita verso est progetta di inserire nella muratura d'ala dei mensoloni in travertino con aggetti variabili e progressivi fino al massimo di un metro, in modo da allargare il piano stradale e deviarne la giacitura. Queste mensole saranno poi collegate tra loro attraverso degli archetti in laterizio dello spessore di 30 cm.

Questa soluzione, realizzata tra agosto e settembre del 1850, anticipa di dodici anni quella analoga che sarà proposta dall'ing. Massimi per ampliare il piano stradale del ponte di Porta Maggiore.



Pianta del progetto di sopraelevazione

Si notino la fonte interrata tra la sez 3 e la 4 e la posizione del "miglio" in corrispondenza della sezione n. 9

A seguito dei lavori di sopraelevazione furono realizzati nuovi ambienti all'interno del ponte, ad un livello superiore rispetto a quelli che garantivano l'accesso all'estradosso dell'arcata maggiore. Questi ambienti hanno lo stesso passo delle arcate esterne, in modo che sul muro che li separa va a puntare il mensolone in travertino che supporta gli archi esterni. Ognuno di questi spazi è stato coperto con una volta a botte con asse trasversale rispetto all'asse stradale.

Nel dicembre 1850 tutti i lavori previsti vennero conclusi.

Gli ultimi interventi sul ponte

Da allora, l'ultimo importante intervento è stato realizzato tra il 1932 e il 1933, ad opera dell'Azienda Autonoma Strade Statali (AASS), che ha portato il ponte alla sua configurazione attuale.



Archetti pensili su mensole in travertino

Durante questi lavori si è provveduto al definitivo allargamento della carreggiata (circa un metro per lato) che ha permesso di affiancare alle due corsie di 3 metri ognuna i due marciapiedi di larghezza inferiore al metro.

In questo modo la larghezza complessiva del ponte è di poco superiore agli 8 metri (compresi i due sbalzi da un metro).

Questo si è reso possibile estendendo all'intero perimetro la successione di archetti pensili in mattoni poggianti su mensoloni di travertino.

I parapetti ottocenteschi sono stati sostituiti da pilastrini in travertino alternati ad una ringhiera in ferro. Inoltre, in corrispondenza dei due ingressi, sono state collocate le due coppie di statue gemelle raffiguranti leoni accovacciati su alti piedistalli in travertino, disposti simmetricamente, a guardia del ponte stesso.



I leoni a guardia del ponte



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Gli interventi previsti in questo progetto puntano al recupero e alla valorizzazione di spazi di pertinenza del ponte dei Santi Filippo e Giacomo dove attualmente sono in corso lavori di miglioramento sismico delle strutture, dopo che nei mesi scorsi si è provveduto a realizzare un percorso pedonale sul lato su dell'infrastruttura viaria.

Un altro obiettivo è quello di collegare questi spazi con il percorso del "Parco fluviale" che l'Amministrazione comunale realizzerà nell'area sottostante il ponte.

I punti oggetto dell'intervento sono:

- 1 – lo spazio di raccordo tra il nuovo percorso sul ponte e la pista ciclabile, che sarà realizzata dall'Amministrazione comunale, proveniente dalla città di Ascoli;
- 2a - lo spazio prossimo all'accesso al ponte sul versante ovest (verso la città) lato nord, dove si prevede di realizzare un luogo di sosta ripristinando alcune delle preesistenze ritrovate durante i lavori già eseguiti in zona;
- 2b- il lavatoio pubblico, sito in corrispondenza dello stesso accesso al ponte;
- 3 - Il collegamento pedonale tra l'area di accesso al ponte e i 2 locali interni al ponte situati su questo versante della struttura;
- 4 - i due ambienti interni che in futuro ospiteranno il "museo del ponte";
- 5 - il collegamento tra l'area di accesso al ponte sul versante est, lato nord, al fine di raggiungere alcuni locali siti sotto il piano stradale;
- 6 - i primi due ambienti interni al ponte sul versante est.

1) La sistemazione dello spazio di raccordo tra il nuovo percorso sul ponte e la pista ciclabile

Su questo versante del ponte si trovavano due piedritti in travertino che fungevano da "porta" di ingresso alla città, realizzati probabilmente in occasione della sopraelevazione del ponte operata intorno alla metà del XIX secolo. Sul lato est di ognuno di questi due elementi era stata realizzata una bocca d'acqua con catino in pietra sormontata da una pietra squadrata con lo stemma comunale di Ascoli Piceno. I due catini erano ad altezza del piano stradale, così da poter dissetare gli animali che venivano condotti all'interno della città. Venivano alimentati dall'acqua di una sorgente locale attraverso delle canalizzazioni che sono state distrutte nei vari lavori per sottoservizi realizzati in quel tratto della strada Salaria.

Nel corso del '900 le fonti e i catini sono state parzialmente interrati, dopo che avevano perso la loro ragione di uso.

Il piedritto sul lato sud è stato smontato durante i lavori che hanno portato alla realizzazione del percorso sul ponte in quanto avrebbe ostacolato il passaggio di pedoni e biciclette. Le pietre sono state numerate e fotografie sono state eseguite nella fase di smontaggio, così da favorire il loro riutilizzo nella ricostruzione che si prevede di attuare con questo intervento.

Rispetto alla posizione originaria sarà ruotato di 90° e traslato in direzione del muro che separa la pista ciclabile dalla proprietà di un privato e sarà parzialmente incassato in questa muratura.

Il catino recuperato dovrà essere restaurato e integrato con la porzione mancante. La sua posizione, come quella della pietra con lo stemma cittadino sarà rialzata rispetto alla collocazione originaria, in modo da poter essere utilizzata come fontanella e fruita da quanti si troveranno a passare di lì.

Il tubo di scarico e quello in polietilene per l'alimentazione della fonte sono già stati posti in corrispondenza del punto dove il piedritto dovrà essere ricostruito.

La pavimentazione di questo tratto di ciclabile sarà analoga a quella della pista che proverrà da Ascoli ad esclusione di una riquadratura in travertino nello spazio antistante il piedritto.

Nello stesso punto si prevede la sistemazione del muro esistente, realizzato in conci di perlopiù irregolari di travertino e selci di fiume, attraverso la ricostruzione della breccia realizzata in occasione dello smontaggio del piedritto e il restauro della muratura da attuare mediante scarnitura delle connessioni e successiva stuccatura con malta di calce, sabbia, cemento bianco e travertino tritato fine.

2a) Riqualificazione dell'area di ingresso alla città (versante ovest del ponte – lato nord)



Sul lato nord dell'accesso ovest al ponte, c'è un piccolo slargo che fino ad un anno fa veniva usato per la sosta di autoveicoli. L'idea è quella di farne uno spazio per la sosta di persone in transito, considerando che da quel punto si ha l'univa visuale libera, dall'alto, del fianco del ponte. Nei lavori già realizzati quest'area è stata scavata fino al piano che probabilmente corrisponde alla quota della sopraelevazione ottocentesca progettata dall'ing Gabrielli per la Provincia di Ascoli Piceno.

Si è giunti così alla quota di base del piedritto nord facendo mergere la fonte per animali e lo scarico in muratura della stessa. A ridosso del muro è emersa una striscia di un metro circa pavimentata in mattoni. Da saggi effettuati sembra che tale pavimentazione copra una vasca che potrebbe corrispondere all'abbeveratoio ricoperto dalla

sopraelevazione di metà '800, di cui vi è testimonianza nei disegni di progetto dell'ing. Gabrielli.

Se tale ipotesi fosse confermata si potrà valutare l'opportunità di riportare in quota tale abbeveratoio facendolo diventare uno degli elementi qualificanti lo spazio in oggetto.

I lavori previsti sono i seguenti:

- Smontaggio e ricostruzione del parapetto in pietra e del muro controterra che delimita i lati nord ed est, attualmente in precarie condizioni statiche. Il muro sarà ricostruito utilizzando parte del materiale proveniente dallo smontaggio e parte con conci in travertino squadriati che dovranno essere forniti dall'impresa. Per la copertina del parapetto di detto muro si prevede il recupero degli elementi ritrovati in sito e nel terreno sottostante, che un tempo probabilmente erano utilizzati quali copertine del parapetto del ponte.
- Restauro del piedritto esistente e della contigua muratura in pietra attraverso sostituzione di elementi lapidei deteriorati e la scarnitura delle connessioni e successiva stuccatura con malta di calce, sabbia, cemento bianco e travertino tritato fine. E' prevista anche la demolizione della copertina in cemento del muro e la sua sostituzione con lastre di travertino bocciardato dell'altezza di cm 10.
- Realizzazione di pavimentazione secondo le indicazioni contenute negli elaborati grafici di progetto, previa realizzazione di soletta in c.a. sottostante.
- Impianto di illuminazione dell'area.

L'area sarà accessibile anche a persone dalle ridotte capacità motorie.

2b) Sistemazione del lavatoio comunale

Ad un livello sottostante rispetto all'area di cui al punto precedente e ad esso collegato mediante una rampa di gradini in travertino, si trova un lavatoio che insiste su area di proprietà comunale.

Si prevede inoltre il recupero di tale lavatoio, attraverso:

- la ricostruzione parziale della scalinata di accesso;
- la demolizione della soletta in latero cemento che attualmente funge da copertura della fonte-lavatoio e costruzione di una copertura con struttura in legno, rivestita esterna in coppi di tipo tradizionale;
- il restauro delle parti in pietra e muratura del lavatoio.



Il lavatoio sottostrada (condizione attuale)

3) Il collegamento pedonale con i 2 locali interni al ponte versante ovest

Si prevede la realizzazione di un percorso esterno per il collegamento con i due ambienti interni del ponte del versante ovest dello stesso, che il progetto prevede di utilizzare per la creazione di uno spazio espositivo che riepiloga i sette secoli di vita del ponte dei Santi Filippo e Giacomo, nonché il ruolo che lo stesso ha avuto nelle dinamiche urbanistiche della città di Ascoli Piceno.

Attualmente a questi ambienti si può accedere mediante un ingresso sul lato nord raggiungibile riscendendo su quel lato la ripida scarpata. Il dislivello da coprire è di circa m 7,60.

Per la realizzazione di questo percorso si prevedono:

- la rimozione di arbusti e della vegetazione di ostacolo;
- la profilatura del terreno, previa rimozione dei tanti rifiuti che vi si trovano in quanto il luogo in passato è stato utilizzato anche come discarica;
- la realizzazione di gradini in legno e terra per una larghezza di circa 120 cm;
- la protezione della gradinata con un parapetto in legno.
- La realizzazione di un impianto di illuminazione costituito da punti luce fissati alla parete nord del ponte.

4) La sistemazione dei due ambienti interni per il "Museo del ponte"

Il Museo del ponte sarà ospitato in due ambienti interni alla struttura, ognuno di circa m 3,50 x 7,50 entrambi coperti con volta a botte in conci di travertino. La muratura laterale è formata da blocchi in travertino e selci di fiume ed è parzialmente deteriorata. I due locali sono collegati da una sorta di cunicolo che sarà necessario alzare ed allargare per permettere il collegamento tra i due ambienti.

La presenza di incrostazioni calcaree in corrispondenza della volta fa pensare a infiltrazioni di acqua dall'alto, che però dovrebbero essere state bloccate dai lavori di impermeabilizzazione già realizzati in corrispondenza del piano viario.

Si prevede:

- Il consolidamento della muratura laterale mediante interventi di cuci-scuci;
- la scarnitura delle connessioni e successiva stuccatura con adeguata malta;
- lo smontaggio di porzioni di muratura per l'ampliamento del passaggio tra i due vani;
- la posa in opera di architravi in legno;
- l'ampliamento della porta di ingresso la cui quota dovrà essere abbassata di circa 50 cm per consentire l'accesso al primo locale da parte di persone con ridotte capacità motore;
- la realizzazione di pavimentazione continua in pietra naturale e resina alifatica, previa formazione di soletta in c.a.;
- formazione di una scala di collegamento tra i due vani con struttura in ferro e gradini in legno;
- la realizzazione di un cancello in ferro zincato e verniciato nonché di una porta in vetro temperato per l'accesso al locale "A" e di una vetrata per schermare l'apertura del locale "B";
- impianto di illuminazione dei due ambienti.

Il collegamento tra il Museo e la quota del "Parco fluviale" sarà assicurato da percorsi pedonali che seguiranno dei tracciati già esistenti, oggi impraticabili perché ricoperti da vegetazione.

5) Il collegamento tra l'area di accesso al ponte sul versante est, lato nord e i locali siti sotto il piano stradale

L'ingresso ai locali della parte est si trova sempre sul lato nord del ponte, ed affaccia su un terrazzino che corrisponde alla quota dell'originario ponte quattrocentesco. L'accesso è reso difficoltoso a causa del pendio ripido e scivoloso.

Per poter prevedere il collegamento con il sovrastante piano viario sarà necessario eseguire le seguenti opere:

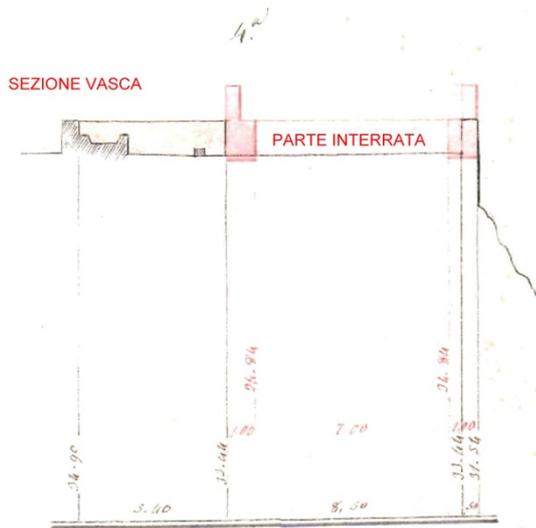
- rimozione dei detriti di frana che si sono depositati sullo spigolo nord-est del ponte;
- realizzazione di una scalinata in ferro (gradini + pianerottoli + parapetto) della larghezza di circa 100 cm, in parte agganciata alla struttura in pietra del ponte.

Nel corso dei lavori, inoltre, si dovrà verificare se la pietra miliare citata nel progetto dell'ing. Gabrielli è ancora al suo posto sotto tre metri di terra, o se, come probabilmente è accaduto, non sia stata fatta rotolare nel letto del fiume. Si tratta del "miglio" indicato sia in planimetria che in una delle sezioni trasversali del nuovo asse stradale, un cippo miliare dello Stato della Chiesa (XVII – XVIII secolo) che segna la distanza di mille passi geometrici dalla Porta Maggiore di accesso alla città di Ascoli Piceno, pari a 1489,479 metri.

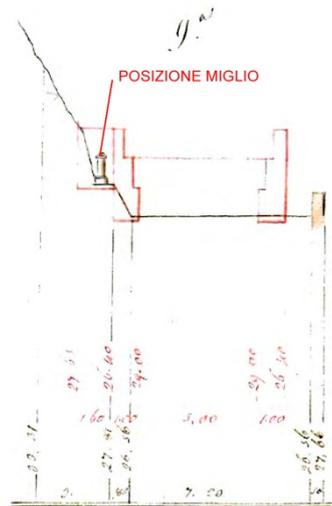
Si ricorda infatti che solo dopo l'Unità di Italia, nel 1861, il sistema metrico decimale è stato adottato in tutta la nazione.

La carte del Gabrielli indicano esattamente il punto dove era collocato alla fine del ponte, verso est, sul lato di monte.

Nell'eventualità tornasse alla luce il cippo sarebbe collocato nella stessa posizione, ma alla quota della strada di oggi.



Sezione n. 4 del progetto di sopraelevazione con indicazione posizione della fonte



Sezione n. 9 con indicazione posizione del "miglio"

6) Sistemazione dei primi due ambienti interni del lato est

Il progetto prevede la sistemazione dei due primi ambienti interrati presenti sul lato est con l'obiettivo di permettere un ingresso al ponte in sicurezza, anche al fine di favorire in futuro interventi di manutenzione sui tiranti in ferro che attraversano gli ambienti che sovrastano l'arcata principale. Si tratta di due locali contigui: il primo, più piccolo, coperto da una volta a botte in mattoni, con muratura in mattoni segnata da una profonda lesione; il secondo con volta e muri laterali in pietrame. L'architrave della porta che collega i due ambienti è parzialmente crollato.

Si prevedono i seguenti lavori:

- Il consolidamento della muratura laterale mediante interventi di cuci-scuci;
- la scarnitura delle connessioni e successiva stuccatura con adeguata malta;
- la posa in opera di architravi in legno;
- la realizzazione di pavimentazione secondo le indicazioni contenute negli elaborati grafici, previa realizzazione di soletta in c.a.
- impianto elettrico e illuminazione.

Per l'attuazione del progetto è prevista una somma di € 200.000,00 così suddivisa:

I

IMPORTO LAVORI	€ 160.000,00
<i>Inclusi oneri per la sicurezza</i>	€ 6.000,00
Importo a base d'asta	€ 154.000,00
Spese tecniche	€ 16.000,00
Cassa spese tecniche 4%	€ 640,00
Spese geologiche e indagini	€ 0,00
Cassa spese geologiche 2%	€ 0,00
IVA 22% spese tecniche e geologiche	€ 3.660,80
Rilievi e spese di laboratorio (iva 22% compresa)	€ 0,00
IVA 10% lavori	€ 16.000,00
Compenso RUP (2% importo lavori)	€ 3.200,00
Autorità vigilanza - Spese pubblicità	€ 0,00
Collaudo (iva compresa)	€ 0,00
lavori in economia	€ 499,20
SOMME A DISPOSIZIONE	€ 40.000,00
TOTALE PROGETTO	€ 200.000,00

Il progetto si compone dei seguenti elaborati:

RELAZIONI:

- A.1 Relazione storica e descrittiva degli interventi;
- A.2 Quadro economico;
- A.3 Elenco prezzi unitari e analisi;
- A.4 Computo metrico estimativo;
- A.5 Cronoprogramma;
- A.6 Documentazione fotografica;
- A.7 Capitolato d'appalto;
- A.8 Piano di sicurezza e coordinamento;
- A.9 Piano di manutenzione;
- A10 Verifica struttura scala in ferro.

ELABORATI GRAFICI:

- Tav. 1.1 Planimetrie – individuazione interventi;
- Tav. 1.2 Sistemazione accesso lato ovest – Rilievo - piante;

- Tav. 2.1 Sistemazione accesso lato ovest – Intervento n. 1 – Pianta e sezioni;
- Tav. 2.2 Sistemazione accesso lato ovest – Intervento n. 2a-2b – Pianta e sezioni;
- Tav. 2.3 Realizzazione collegamento al Museo del Ponte – pianta, profilo terreno;
- Tav. 2.4 Sistemazione locali Museo del ponte – pianta, sezioni e particolari;
- Tav. 2.5 Realizzazione collegamento lato est – pianta, sezioni e particolari;
- Tav. 2.6 Sistemazione locali lato est – pianta – sezioni e particolari;

- Tav. 3.1 Particolari costruttivi;

- Tav. 4.1 Impianto idrico fognario;
- Tav. 4.2 Impianto elettrico – illuminazione.

Il Progettista
Arch. Marcello Nardoni