



Viadotto superstrada Ascoli-San Benedetto - Ascoli Piceno

Ponte sul Piave a Cimadolmo Treviso

Ponte sul Naviglio Milano

Viadotto sulla Siracusa - Trapani Modica

Pont de Montolivet - S. Celstrava Valencia (Spagna)

Bias de Pirmil Bridge - M. Mirram Nantes (Francia)

Infinity Bridge - Spence Associates Stockton on Tees (Inghilterra)

Ponte sulla A1 - S. Celstrava Reggio Emilia (Italia)



analisi territoriale \_ scala 1:300

LEGENDA

	tessuto permeabile		Statale Adriatica_SS16		impianti sportivi
	tessuto impermeabile		strade secondarie		parco fluviale
	corsi d'acqua		ferrovia		collegamento attuale
	vegetazione		sentieri e strade brecciate		collegamento da progetto
	edificato		percorso ciclopedonale		



vista aerea dell'area di progetto



1. via Gabbie \_ prosecuzione lungomare di Porto Sant Elpidio



2. sotto passo via Canada \_collegamento tra via Gabbie e la SS 16



3. inizio del parco fluviale a Civitanova Marche



4. corso Giuseppe Garibaldi

Il progetto di un ponte non è solo analisi e calcolo strutturale: riguarda lo spirito della creatività, l'impatto sull'ambiente, il progresso ragionato di un'idea sfruttando la tecnologia dei materiali e l'innovazione costruttiva, la tensione tra massa e leggerezza, tra scala e scultura.

Le parole di Mies van der Rohe "Less is More" sembrano essere calzanti nel progetto del ponte, dove l'espressione architettonica è ridotta all'essenza della forma strutturale e per ottenere eleganza e bellezza si affida solo a forma e scala. I nostri bei paesaggi sono spesso deturpati da grandi strutture senza anima, progettate per ragioni di economia, facilità di costruzione e conformità a una serie di regole inflessibili, piuttosto che attente a proporzione, scala e carattere; non sempre è vero che un ponte elegante è più costoso di uno prefabbricato e comunque ha senso continuare a riempire il territorio di strutture senza vita, che risolvono solo l'aspetto funzionale del collegamento, ma non quello estetico?

Il progetto si inserisce all'interno del programma più generale del Corridoio Verde Adriatico, il percorso ciclopedonale che dovrebbe collegare senza interruzioni Ravenna a Santa Maria di Leuca attraversando cinque regioni (Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia). Nella realtà ci sono vari punti di discontinuità: uno di questi è sul fiume Chienti, tra i comuni di Civitanova Marche e Porto Sant'Elpidio, dove da anni si parla di costruire un ponte anche carrabile, con l'obiettivo di decongestionare la statale adriatica e di collegare i due lungomare.



il corridoio verde adriatico



EMILIA ROMAGNA



MARCHE



ABRUZZO



MOLISE



PUGLIA

# The Cross Bridge



Prospetto \_ Scala 1:300

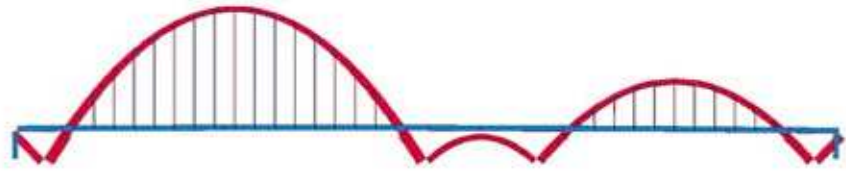
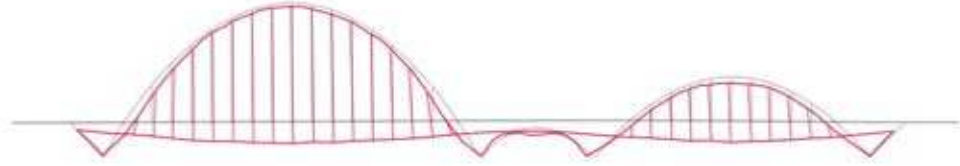
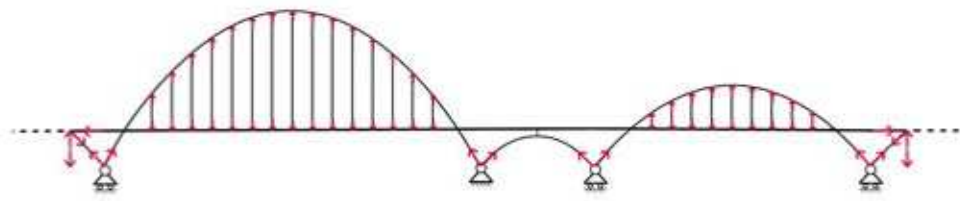


Pianta \_ Scala 1:300

Il ponte è composto da un impalcato stradale, costituito da un cassone in acciaio e travi lpe rastremate a abalzo, a cui è agganciato un impalcato ciclopedonale, anch'esso composto da un cassone chiuso in acciaio di dimensioni ridotte rispetto al primo. La struttura è composta da due archi inclinati di dimensioni diverse posti ai lati opposti della strada, agganciata agli archi attraverso dei pendini in acciaio; ci sono poi un terzo arco più piccolo e vari puntoni che fungono da appoggi per i due impalcati.

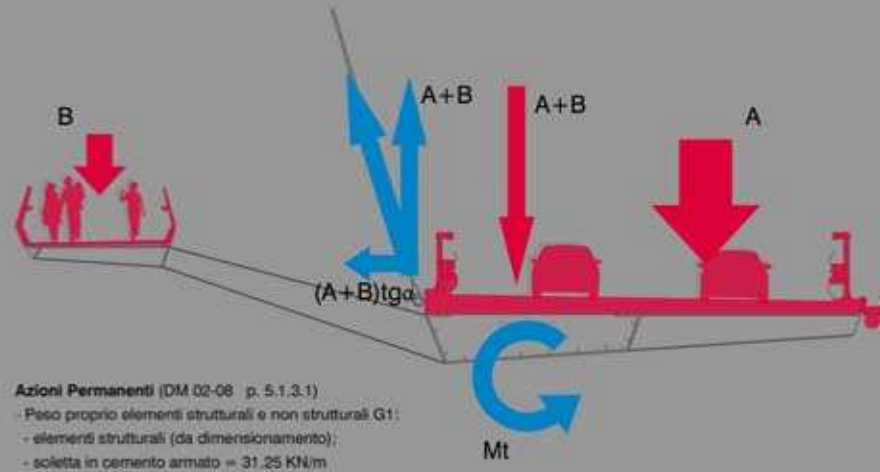
L'idea di creare un percorso ciclopedonale separato da quello carrabile è nata per dare al ponte specifiche funzioni: il percorso carrabile risponde all'esigenza funzionale dell'attraversamento, che deve avvenire nel minimo tempo e con un tracciato che sia il più semplice possibile; quello ciclopedonale è invece interpretato come una "passeggiata architettonica", che consente di vivere un'esperienza a contatto con la natura, quando ci si avvicina al letto del fiume, e con il paesaggio quando si arriva al punto più alto, dove si attraversa la strada.

# The Cross Bridge



■ elementi compressi

■ elementi tesi



**Azioni Permanenti** (DM 02-08 p. 5.1.3.1)

- Peso proprio elementi strutturali e non strutturali G1:
- elementi strutturali (da dimensionamento);
- soletta in cemento armato = 31.25 KN/m

- Carichi permanenti portati G2 (pavimentazione, marciapiedi, sicurtia etc.):

- binder = 10.8 KN/m
- altro = 14.35 KN/m

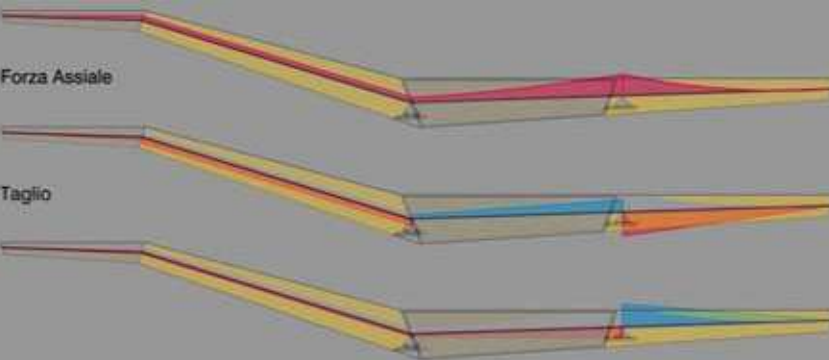
**Azioni Variabili da Traffico** (DM 02-08 p. 5.1.3.3)

I carichi variabili da traffico sono definiti da Schemi di Carico disposti su corsie convenzionali

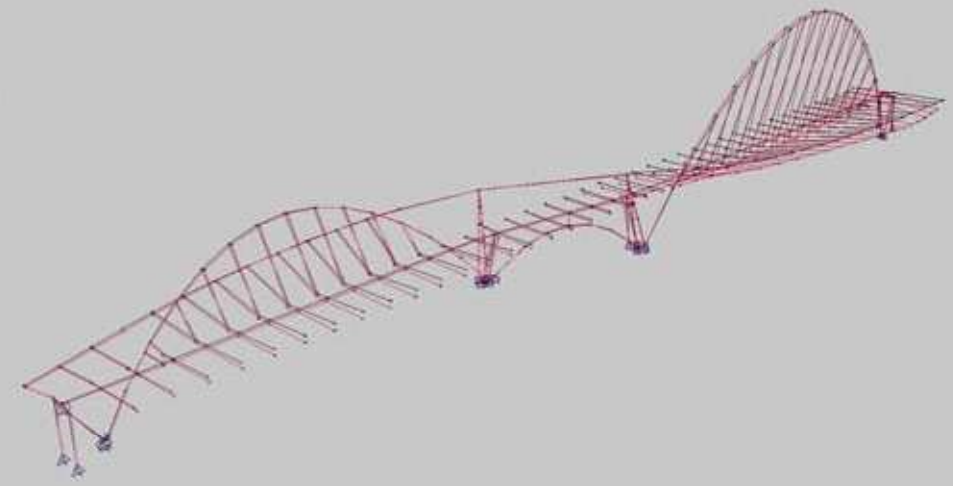
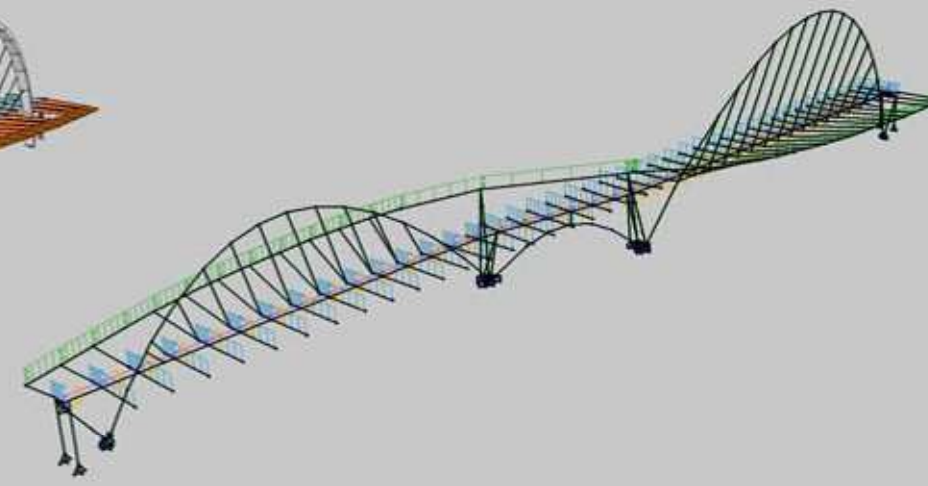
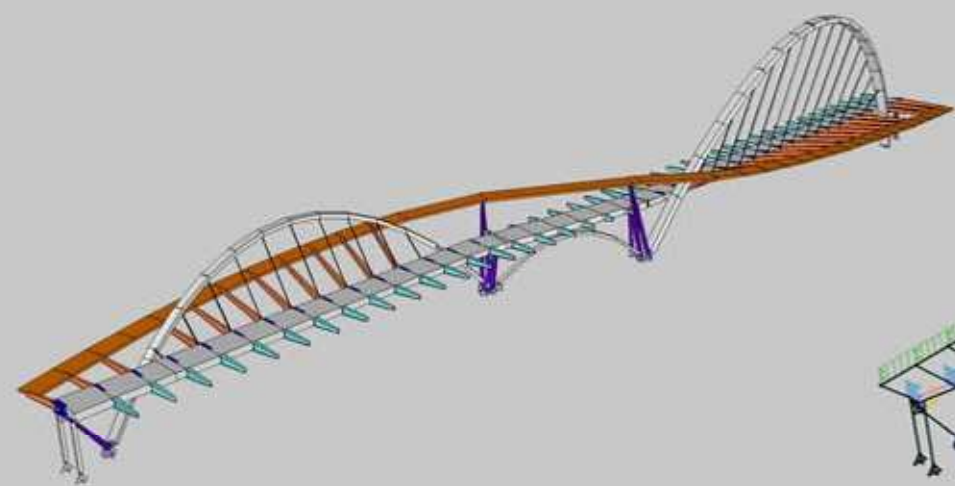
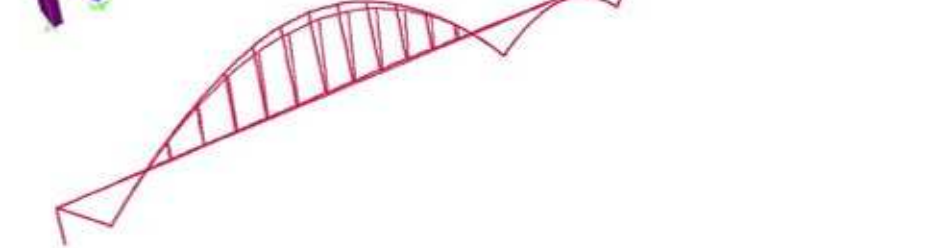
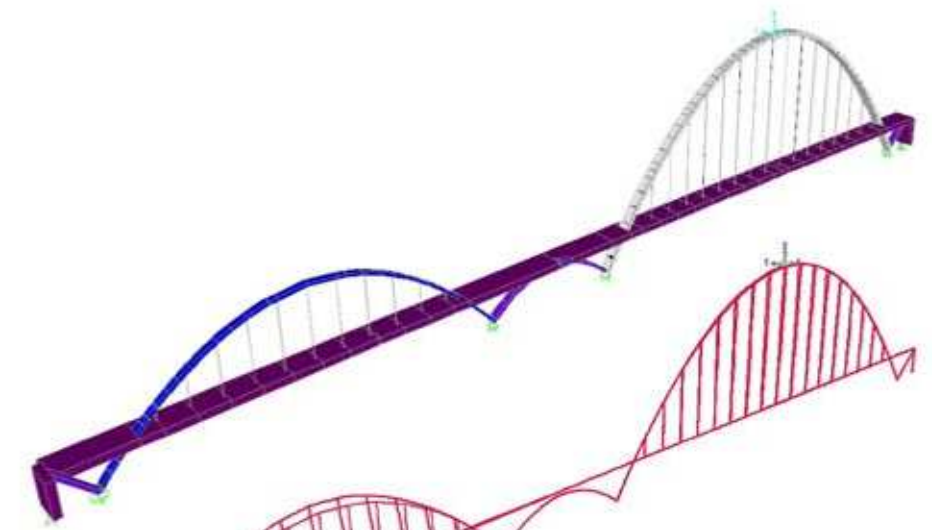
Schema di Carico 1: "costituito da carichi concentrati su due assi in tandem (...) e da carichi uniformemente distribuiti come mostrato in figura

Schema di carico 5: "costituito dalla folia compatta agente con intensità nominale, comprensiva degli effetti dinamici, di 5.0 KN/m<sup>2</sup>

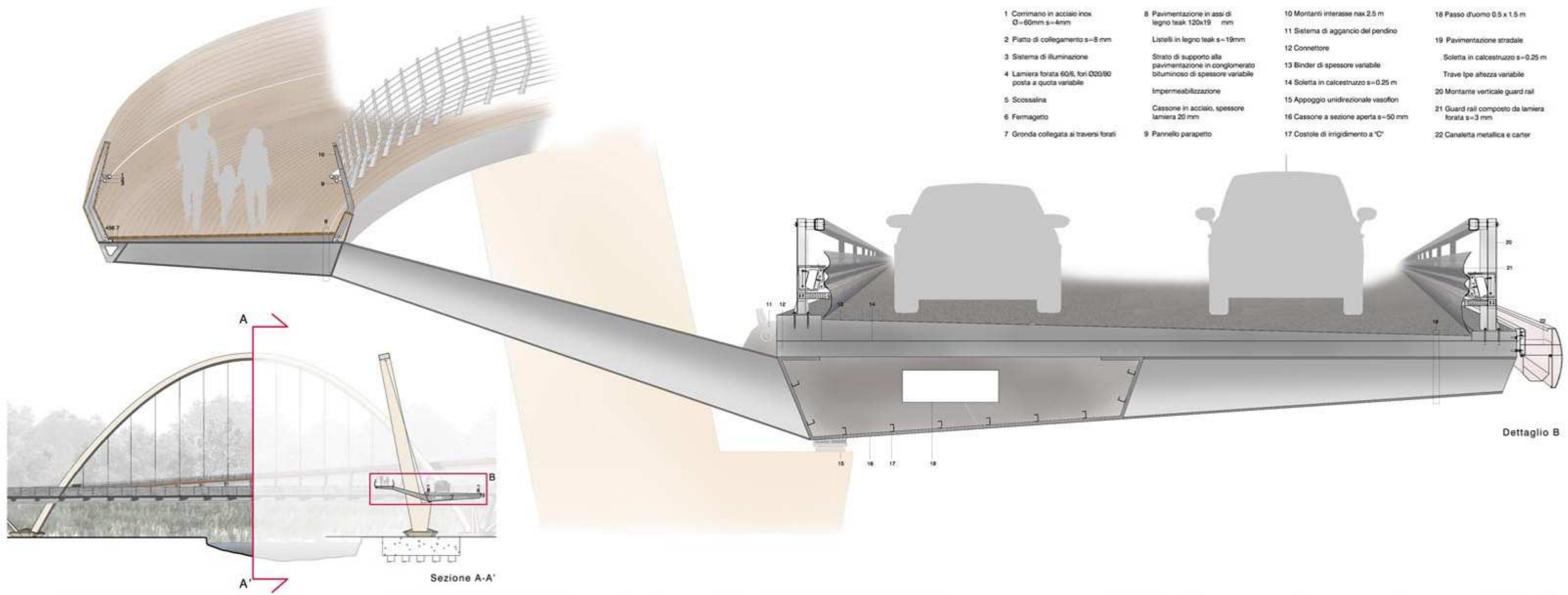
**Flessione**



Schema	Carichi	Dimensioni
Schema 1	2 carichi concentrati in tandem	12m x 2.5m
Schema 2	2 carichi concentrati in tandem	12m x 2.5m
Schema 3	2 carichi concentrati in tandem	12m x 2.5m
Schema 4	2 carichi concentrati in tandem	12m x 2.5m
Schema 5	Folia compatta	12m x 2.5m



# The Cross Bridge



# The Cross Bridge

