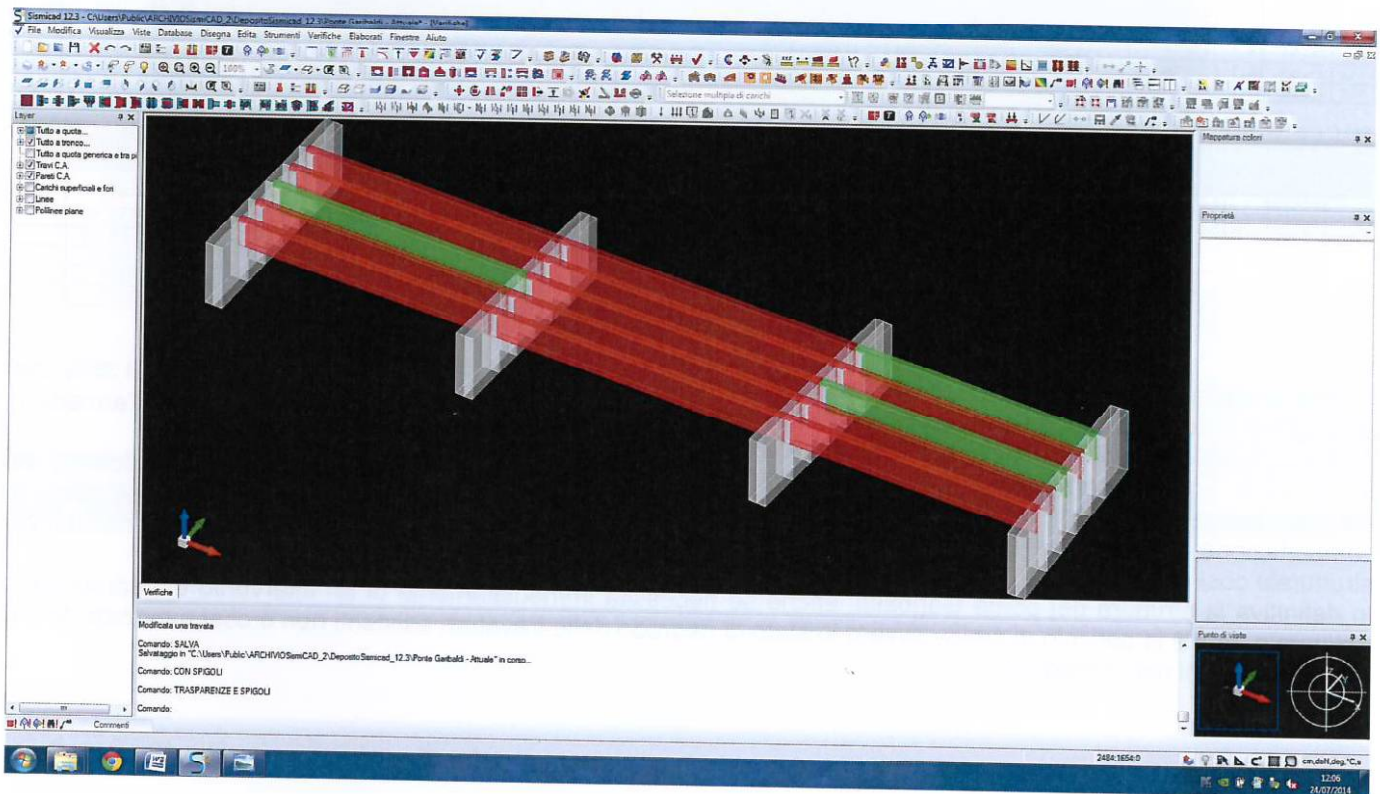


3 CONCLUSIONI

Dalle analisi strutturali eseguite, considerando i carichi derivanti dalle NTC08 e le resistenze dei materiali sopra stimati, si evince che i ponti presentano delle carenze strutturali che in alcuni casi sono particolarmente gravi. In particolare la situazione attuale delle strutture è la seguente:

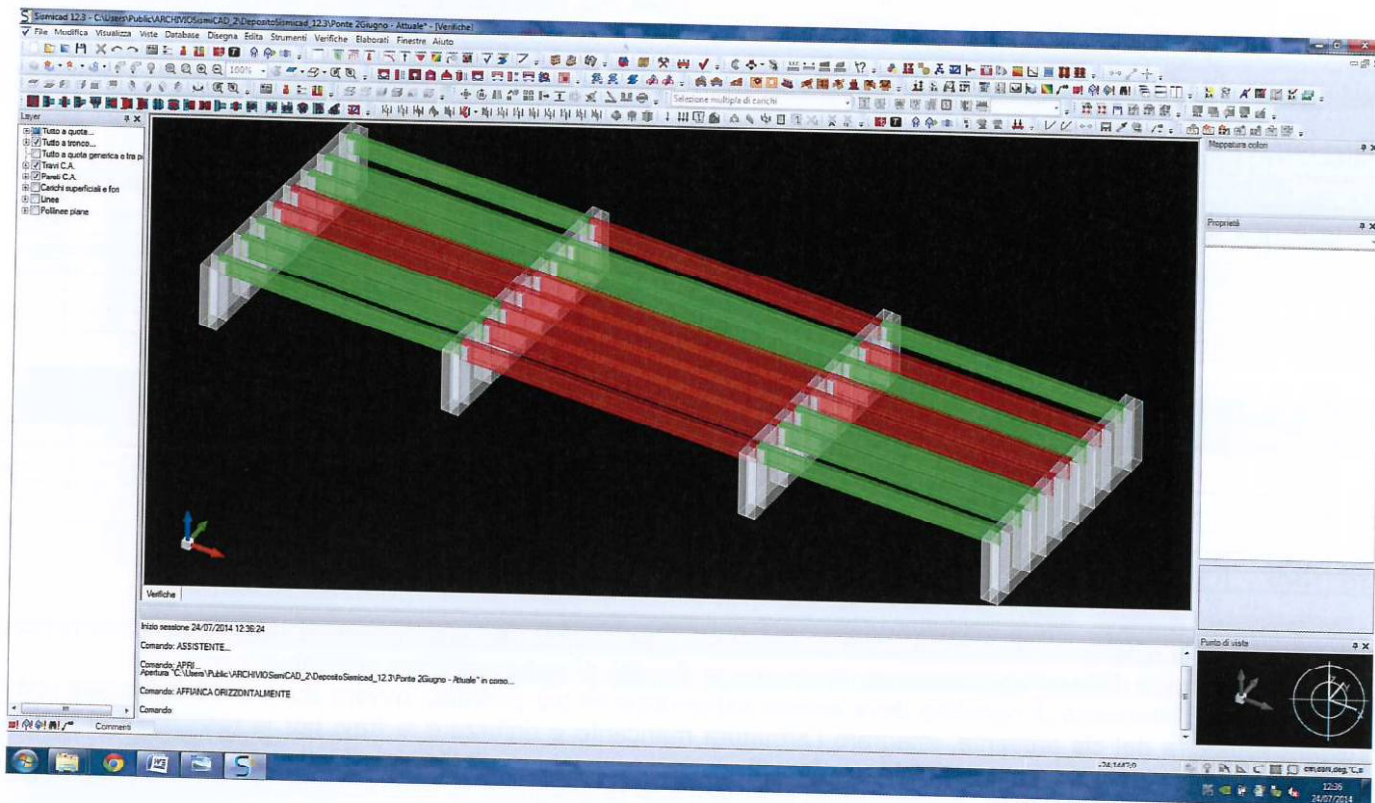
3.1 PONTE GARIBALDI

Il Ponte Garibaldi per le travi che costituiscono l'intero impalcato, presenta una resistenza caratteristica del cls stimabile con R_{ck} 150 e le armature sono classificabili come Fe 22K liscio. Le analisi strutturali condotte mettono in evidenza che alcune travi presentano una resistenza inadeguata (travi colore rosso), valutata principalmente per le sollecitazioni di tipo flessionale.



3.2 PONTE II GIUGNO

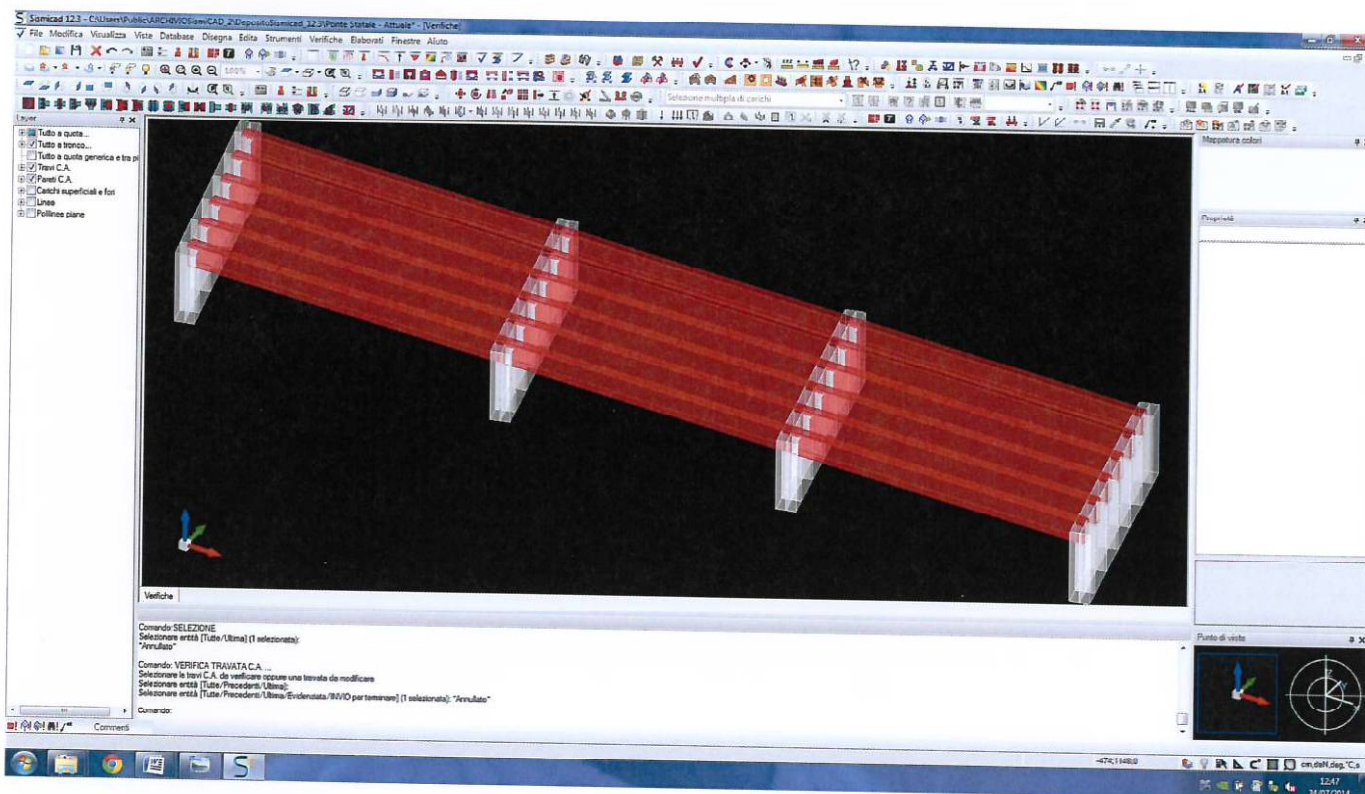
Il Ponte Il Giugno per le travi che costituiscono l'intero impalcato, presenta una resistenza caratteristica del cls stimabile con Rck 100 e le armature sono classificabili come Fe 32K liscio. Le analisi strutturali condotte mettono in evidenza che alcune travi presentano una resistenza inadeguata (travi colore rosso), valutata sia per le sollecitazioni di tipo flessionale che di taglio.



3.3 PONTE STRADA STATALE

In questo caso il Ponte sulla strada statale per le travi che costituiscono l'intero impalcato, presenta una situazione anomala poiché la resistenza caratteristica del cls per la campata centrale e per quella lato Pesaro, è stimabile con Rck 350, ovvero di ottima fattura, mentre per la campata lato Ancona è talmente scadente da non essere nemmeno classificabile.

Le armature sono invece classificabili come Fe 22K liscio.



In questo caso mentre per la campata centrale e quella lato Pesaro è sufficiente un intervento di riparazione strutturale del tutto simile a quello del ponte Garibaldi, per la campata lato Ancona la situazione è così compromessa da suggerire la sostituzione delle travi dell'impalcato.