

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE  
OBIETTIVO N. 443/01  
LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA      Tratta VERONA – PADOVA  
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza  
PROGETTO ESECUTIVO  
INTERFERENZE IDRAULICHE ED OPERE IDRAULICHE  
TOMBINO SCATOLARE 3X2 AL KM 12+130,50  
GENERALE  
Relazione tecnica generale e idraulica**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo CARMONA Data: Giugno 2021			

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
IN17	12	E	I2	RO	IN2600	001	A	- - - <sup>D</sup> <sub>I</sub> - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma Luca RANDOLFI	Data

Progettazione:								
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA  Il Responsabile (Dot. Ing. Vito Meloni) ALBO PROVINCIALE INGEGNERI VERONA Iscrizione N° 1553 Data: Giugno 2021
A	EMISSIONE	Rocca	06/2021	Guilarte	06/2021	Aiello	06/2021	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1711EI2RIRI1104001A.DOCX
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 2 di 13

## INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO E CRITERI PROGETTUALI .....	3
3	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO .....	4
4	DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	4
5	DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO.....	5
6	VERIFICHE IDRAULICHE.....	6
6.1	Portata di progetto .....	6
6.2	Scabrezze .....	6
6.3	Verifiche in moto uniforme .....	7
7	CONCLUSIONI.....	13

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 3 di 13

## 1 PREMESSA

La presente relazione descrive le opere previste per risolvere l'interferenza alla pk 12+130.50 del fosso irriguo pubblico non demaniale con la Linea AV-AC Torino – Venezia, Tratta VERONA – PADOVA, Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, all'interno del comune di Caldiero (VR).

Il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria, che nel tratto in questione risulta essere all'interno del tratto in rilevato RI17, prevede il sotto-atteveramento della linea mediante un tombino costituito da uno scatolare 3x2, corredato da strutture di imbocco e sbocco e relative ricuciture al reticolo idrografico esistente.

Lo studio ha dimostrato la compatibilità idraulica dell'intervento.

## 2 INQUADRAMENTO NORMATIVO E CRITERI PROGETTUALI

La normativa idraulica di riferimento per la Pianura Padana è costituita dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), adottato con delibera di Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001 ed approvato con DPCM del 24 maggio 2001, pubblicato sulla G.U. n 183 del 8/8/01 e successive varianti approvate.

Il PAI è sovraordinato a tutti gli altri strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti e costituisce la norma a cui attenersi per l'esecuzione di opere e infrastrutture che interferiscano con il reticolo idrografico.

Esso fornisce i valori delle portate di piena da assumere alla base delle verifiche idrauliche per alcune sezioni significative del reticolo idrografico padano; fornisce altresì le indicazioni per il calcolo delle portate di piena nelle sezioni non indagate sulla base delle curve di probabilità pluviometrica per assegnato periodo di ritorno elaborate per tutto il territorio di competenza.

Il PAI contiene inoltre i criteri a cui attenersi per il dimensionamento delle opere in funzione della tipologia e dei vincoli esistenti.

I criteri adottati nel dimensionamento idraulico delle opere tengono conto delle norme di attuazione del PAI.

Da un punto di vista generale le opere di attraversamento e le sistemazioni idrauliche sono limitate allo stretto necessario alla funzionalità dell'opera nel rispetto dell'attuale configurazione dei corsi d'acqua interferenti; si è verificato che gli interventi non comportassero in nessun caso restringimenti di alveo e non inducessero in generale effetti peggiorativi sul regime idraulico del corso d'acqua.

La verifica idraulica dei manufatti di progetto è stata condotta nel rispetto del deflusso della portata duecentennale, in accordo a quanto prescritto dal Manuale di Progettazione RFI (Parte II Sezione 3 Par. 3.7.2.1.4).

Per la definizione della portata di progetto si rimanda alla "Relazione idrologica e idraulica attraversamenti secondari", elaborato IN1710E12RHID0000002.

Essendo lo scolo in questione un corso d'acqua secondario (bacino inferiore a 10 km<sup>2</sup>), il criterio adottato è quello di un grado di riempimento inferiore a 0.7 per i manufatti di attraversamento non in pressione, in accordo con il Manuale di Progettazione RFI (Parte II Sezione 3 par. 3.7.2.2.2).

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 4 di 13

### 3 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Rif. [1]	IN1710EI2RHID0000002	RELAZ. IDROLOGICA E IDRAULICA ATTRAVERSAMENTI SECONDARI
Rif. [2]	IN1712EI2RIRI1604001	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE
Rif. [3]	IN1712EI2P8RI1604001	PLANIMETRIA IDRAULICA
Rif. [4]	IN1710EI2RBGE0000002	RELAZIONE GEOTECNICA (DA 10+050 A 21+990)
Rif. [5]	IN1710EI2LZGE0000014	PLAN. CON UBICAZIONE INDAGINI E PROFILO GEOTECNICO 3 DI 11
Rif. [6]	IN1710EI2LZGE0000015	PLAN. CON UBICAZIONE INDAGINI E PROFILO GEOTECNICO 4 DI 11

### 4 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il territorio su cui si snoda il tracciato della linea ferroviaria AC Milano-Verona è interessato da una fitta rete idrografica costituita da fiumi, torrenti, canali di bonifica, canali di irrigazione, fossi di scolo, canalette prefabbricate in cls. (pensili o appoggiate sul terreno).

Al km 12+195 del tracciato ferroviario di progetto è stata rilevata la presenza di uno scolo pubblico non demaniale, con direzione di scorrimento sud-est, munito di manufatti irrigui, avente una bocca di 3.00 m, fondo 2.00 m e sponde inclinate 1/1 di 1.50 m, servente un'area di circa 30 ha e scolante nel Sereghetta per mezzo di una botte sifone sottopassante il Canale Maestro.



Poco prima, alla pk 12+180, un altro fosso, che scorre in direzione sud quasi ortogonalmente al tracciato, confluisce nel fosso oggetto d'intervento.

Lo scolo in questione ha una lunghezza di 603 m, una pendenza media dell'asta dello 0.3% e un bacino afferente di 0.158 km<sup>2</sup>. La portata di progetto relativa ad un tempo di ritorno di 200 anni è di 5.20 m<sup>3</sup>/s. Per ulteriori dettagli si rimanda all'elaborato IN1710EI2RHID0000002 "Relazione idrologica e idraulica attraversamenti secondari".

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 5 di 13

## 5 DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un tombino scatolare per la risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto. L'opera, con tracciato perpendicolare alla linea, è ubicata in corrispondenza della pk 12+130.500.

A nord e a sud del tombino vengono realizzate le inalveazioni e le deviazioni necessarie per ricucire il reticolo esistente. L'imbocco a nord si colloca poco distante dall'effettiva intersezione dell'opera con il fosso esistente quindi la deviazione risulta di circa 30 m; il tracciato del fosso secondario invece viene deviato verso ovest per una lunghezza di circa 50 m, confluendo immediatamente prima dei muri di imbocco.

Allo sbocco a sud il nuovo tracciato corre parallelo al rilevato ferroviario in direzione est per circa 110 m, poi interseca il tracciato di progetto della viabilità SL03 e successivamente si ricollega al tombino esistente prima dello scarico nel Canale Sereghetta. Il tombino sotto SL03 e il tratto finale dell'inalveazione non sono oggetto di questa WBS, e si rimanda agli specifici elaborati del sottopasso SL03.

Il tombino scatolare, che permette di sottopassare la linea AV/AC e il relativo stradello di servizio carrabile lato B.P., ha dimensioni nette interne 3.00 x 2.00 m e sviluppo totale pari a 45.40 m.

Le strutture del tombino sono realizzate in c.a. gettato in opera, e partire dall'imbocco lato nord prevedono:

- uno scatolare dim. interne 3x2m sotto lo stradello di servizio carrabile lato B.P. con relativo timpano per il contenimento delle scarpate dell'inalveazione. In adiacenza a tale timpano, per consentire il sostegno del tratto iniziale della rampa di scavalco, viene inoltre prevista una seconda fila di gabbioni, aggiuntiva rispetto alla prima fila di gabbionate previste come opere antierosione del rilevato.
- un concio di muro a U intercluso tra rilevato e stradello di servizio ad altezza costante pari a 2.70m
- uno scatolare dim. interne 3x2m sotto il rilevato AV/AC, con spessore di ricoprimento pari a 5.27m rispetto al P.F.
- un concio di muro a U ad altezza costante pari a 2.0m

Le strutture sono separate da giunti di dilatazione di spessore 2cm nei quali viene posizionato un profilo water-stop, e vengono impermeabilizzate mediante guaine bituminose.

Sulla sommità dei muri e sui cordoli dello scatolare AV/AC vengono installati dei parapetti metallici tritubo, mentre sui cordoli dello scatolare sotto la pista di servizio e relativo timpano vengono installate delle barriere H2 bordo ponte.

La pendenza longitudinale del tombino, pari allo 0.2%, viene realizzata tramite un massetto di altezza variabile, mentre la quota intradosso delle strutture rimane invariata e costante.

A monte e a valle dei manufatti, si prevede la realizzazione di tratti di ricucitura al reticolo esistente:

- a monte, sono previsti due tratti di inalveazione. Per quanto riguarda il fosso con orientamento Nord-Sud, dopo un breve tratto di canale in terra per il raccordo alla sezione esistente, è previsto un tratto di canale trapezio che devia verso Verona portandosi parallelamente alla ferrovia. Il canale ha

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 	<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 				
<b>RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA</b>	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 6 di 13

lunghezza 57 m con fondo da 3m e sponde inclinate 1/1, rivestito con materassi tipo Reno e taglione di fondo in gabbioni per la transizione con il canale in terra. In questo canale confluisce il tratto di ricucitura del fosso con orientamento Ovest-Est, che prevede un breve tratto di canale in terra per il raccordo alla sezione esistente, e un successivo tratto rivestito con materassi tipo Reno.

- A valle, è previsto un tratto di canale trapezio che devia verso Vicenza portandosi parallelamente alla ferrovia, per poi deviare verso sud verso la viabilità del sottovia SL03. Il canale ha lunghezza 110 m con fondo da 3m e sponde inclinate 1/1, rivestito con materassi tipo Reno, analogo a quello di monte. Il canale termina in prossimità dell'imbocco del tombino sotto la viabilità SL03.

Per quanto riguarda il livello di falda, in base al documento Rif. [4], risulta in prossimità del piano campagna. Prima dell'esecuzione degli scavi, in considerazione della quota di falda prossima al piano campagna, si prevede l'esecuzione di un pozzetto di indagine al fine di valutare la necessità di installazione di elementi atti a garantire l'esecuzione dello scavo in sicurezza (pozzi di emungimento o pompe).

## 6 VERIFICHE IDRAULICHE

### 6.1 Portata di progetto

In accordo con il manuale di progettazione RFI, le verifiche idrauliche sono state condotte in relazione alla portata duecentennale, pari a 5.20 m<sup>3</sup>/s. Per la stima di tale portata si faccia riferimento all'elaborato IN1710EI2RHID0000002 "Relazione idrologica e idraulica degli attraversamenti secondari".

Nel tombino in oggetto scaricano le tubazioni uscenti dai manufatti di regolazione delle portate del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma del rilevato ferroviario R117. La portata scaricata complessiva risulta pari a 0.0049 m<sup>3</sup>/s, che corrisponde ad un incremento della portata di progetto dello 0.09%; si ritiene pertanto trascurabile ai fini della verifica idraulica del sistema di attraversamento oggetto della presente relazione.

### 6.2 Scabrezze

Non avendo operato uno studio specifico riguardante la granulometria e le condizioni morfologiche dell'alveo, per quanto riguarda la definizione del coefficiente di scabrezza da utilizzare per le verifiche, sono stati presi a riferimento gli standard Italferr.

Per il tratto di alveo esaminato è stato quindi considerato un coefficiente di Strickler  $K_s$  pari a:

- 67 m<sup>1/3</sup>s<sup>-1</sup> per i canali in calcestruzzo
- 40 m<sup>1/3</sup>s<sup>-1</sup> per gli alvei in terra
- 50 m<sup>1/3</sup>s<sup>-1</sup> per la sistemazione in materassi reno.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 7 di 13

### 6.3 Verifiche in moto uniforme

L'analisi idraulica viene eseguita mediante valutazione del deflusso della corrente a pelo libero in condizioni di moto uniforme.

Viene utilizzata la formula di Chézy:

$$Q = A \left[ \left( \frac{1}{n} \right) R^{1/6} \right] \sqrt{R * J}$$

dove:

- Q=portata [m<sup>3</sup>/s]
- A=area liquida [m<sup>2</sup>]
- n=coefficiente di scabrezza di Manning [m<sup>-1/3</sup>s] = 1/K<sub>s</sub>
- R=raggio idraulico [m]
- J=pendenza longitudinale [m/m]

I tratti tombati si ritengono verificati con riempimento inferiore al 70%, come indicato nel manuale di progettazione RFI Parte II Sezione 3 par. 3.7.2.2.2.

La verifica delle opere di progetto comprende il manufatto di attraversamento di progetto della linea AV/AC e il tratto di canale a monte e a valle dello stesso per la ricucitura al reticolo esistente.

Si riportano di seguito le caratteristiche delle opere, le relative scale delle portate in forma di grafico e i valori di dimensionamento per gli elementi di progetto.

#### **ATTRAVERSAMENTO DI PROGETTO DELLA LINEA AV/AC**

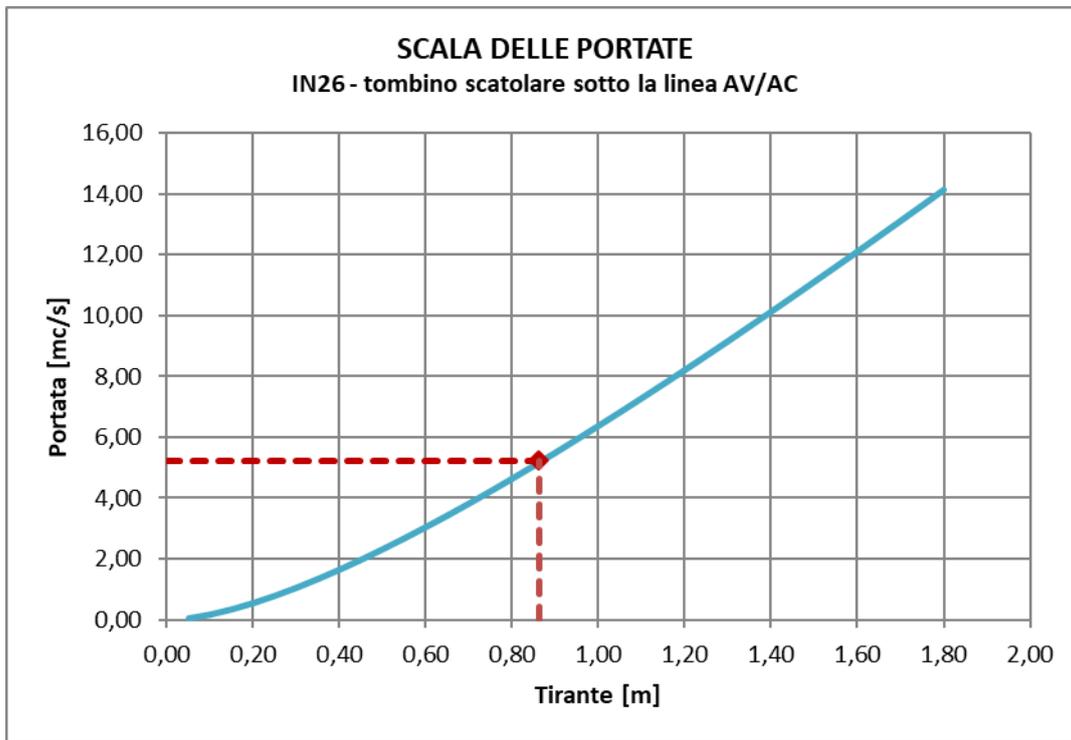
L'altezza utile massima viene assunta pari all'altezza della struttura, pari a 2 m, meno l'altezza massima del massetto di pendenza, pari a 0.2 m.

Le caratteristiche geometriche, la portata di progetto ed il calcolo del livello idrico a moto uniforme sono riassunte nella tabella seguente.

B=	<b>3,00</b>	(m)
H=	<b>1,80</b>	(m)
K=	67	(m <sup>1/3</sup> /s)
i=	<b>0,002</b>	(m/m)
Qmax=	<b>5,2</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h=	<b>0,86</b>	(m)
A=	2,59	(m <sup>2</sup> )
P=	4,73	(m)
R=	0,548	(m)
v=	2,007	(m/s)
Q=	<b>5,20</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h/H=	<b>48,0%</b>	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 48%.

Di seguito si riporta la scala delle portate, in formato grafico e tabellare.



Altezza pelo libero	Area liquida	Perimetro bagnato	Raggio idraulico	Velocità	Portata	Grado di riempimento
h	A	P	R	v	Q	h/H
(m)	(m <sup>2</sup> )	(m)	(m)	(m/s)	(m <sup>3</sup> /s)	(m/m)
0,05	0,15	3,10	0,048	0,398	0,0597	2,8%
0,10	0,30	3,20	0,094	0,618	0,1855	5,6%
0,15	0,45	3,30	0,136	0,794	0,3572	8,3%
0,20	0,60	3,40	0,176	0,943	0,5656	11,1%
0,25	0,75	3,50	0,214	1,073	0,8047	13,9%
0,30	0,90	3,60	0,250	1,189	1,0702	16,7%
0,35	1,05	3,70	0,284	1,294	1,3586	19,4%
0,40	1,20	3,80	0,316	1,389	1,6674	22,2%
0,45	1,35	3,90	0,346	1,477	1,9942	25,0%
0,50	1,50	4,00	0,375	1,558	2,3372	27,8%
0,55	1,65	4,10	0,402	1,633	2,6949	30,6%
0,60	1,80	4,20	0,429	1,703	3,0658	33,3%
0,65	1,95	4,30	0,453	1,769	3,4488	36,1%
0,70	2,10	4,40	0,477	1,830	3,8429	38,9%
0,75	2,25	4,50	0,500	1,888	4,2470	41,7%
0,80	2,40	4,60	0,522	1,942	4,6605	44,4%
0,85	2,55	4,70	0,543	1,993	5,0827	47,2%
0,90	2,70	4,80	0,563	2,042	5,5128	50,0%
0,95	2,85	4,90	0,582	2,088	5,9502	52,8%
1,00	3,00	5,00	0,600	2,132	6,3946	55,6%
1,05	3,15	5,10	0,618	2,173	6,8453	58,3%
1,10	3,30	5,20	0,635	2,213	7,3020	61,1%
1,15	3,45	5,30	0,651	2,251	7,7643	63,9%
1,20	3,60	5,40	0,667	2,287	8,2319	66,7%
1,25	3,75	5,50	0,682	2,321	8,7043	69,4%
1,30	3,90	5,60	0,696	2,354	9,1813	72,2%
1,35	4,05	5,70	0,711	2,386	9,6627	75,0%
1,40	4,20	5,80	0,724	2,416	10,1481	77,8%
1,45	4,35	5,90	0,737	2,445	10,6374	80,6%
1,50	4,50	6,00	0,750	2,473	11,1304	83,3%
1,55	4,65	6,10	0,762	2,500	11,6267	86,1%
1,60	4,80	6,20	0,774	2,526	12,1264	88,9%
1,65	4,95	6,30	0,786	2,551	12,6291	91,7%
1,70	5,10	6,40	0,797	2,575	13,1347	94,4%
1,75	5,25	6,50	0,808	2,599	13,6431	97,2%
1,80	5,40	6,60	0,818	2,621	14,1541	100,0%

### CANALE TRAPEZIO DI MONTE

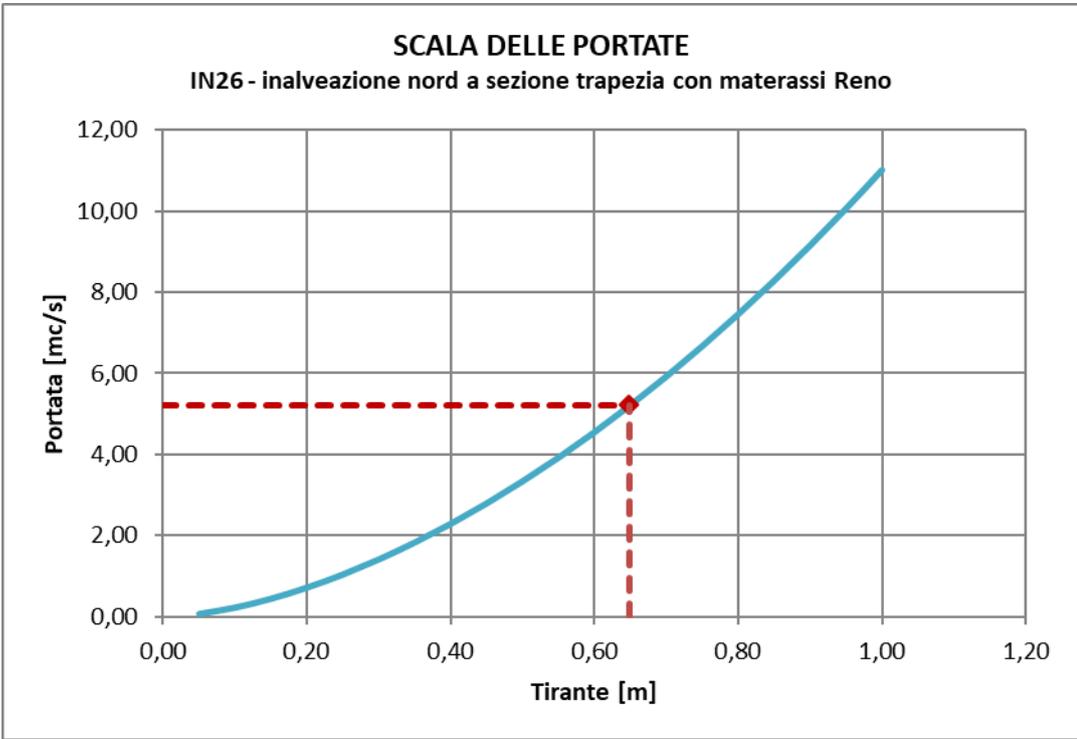
Si tratta di un canale a sezione trapezia con larghezza al fondo pari a 3 m, sponde con pendenza 1/1 di altezza pari a 1 m, larghezza in sommità pari a 5 m, rivestito con materassi tipo reno. Collega il fosso esistente al tombino di progetto. La lunghezza del tratto è di circa 10 m, la pendenza del fondo è dello 0.5%.

Le caratteristiche geometriche, la portata di progetto ed il calcolo del livello idrico a moto uniforme sono riassunte nella tabella seguente.

Bmin=	<b>3,00</b>	(m)
H=	<b>1,00</b>	(m)
Bmax=	5,00	(m)
K=	<b>50</b>	(m <sup>1/3</sup> /s)
i=	<b>0,005</b>	(m/m)
Qmax=	<b>5,2</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h=	<b>0,65</b>	(m)
Bmax=	4,30	(m)
A=	2,37	(m <sup>2</sup> )
P=	4,84	(m)
R=	0,490	(m)
v=	2,197	(m/s)
Q=	<b>5,20</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h/H=	<b>64,9%</b>	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 64.9%.

Di seguito si riporta la scala delle portate, in formato grafico e tabellare.



<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 	<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 				
<b>RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA</b>	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 11 di 13

Altezza pelo libero	Larghezza pelo libero	Area liquida	Perimetro bagnato	Raggio idraulico	Velocità	Portata	Grado di riempimento
h	B	A	P	R	v	Q	h/H
(m)	(m)	(m <sup>2</sup> )	(m)	(m)	(m/s)	(m <sup>3</sup> /s)	(m/m)
0,05	3,10	0,15	3,14	0,049	0,470	0,0717	5,0%
0,10	3,20	0,31	3,28	0,094	0,733	0,2273	10,0%
0,15	3,30	0,47	3,42	0,138	0,944	0,4461	15,0%
0,20	3,40	0,64	3,57	0,179	1,125	0,7200	20,0%
0,25	3,50	0,81	3,71	0,219	1,285	1,0442	25,0%
0,30	3,60	0,99	3,85	0,257	1,430	1,4157	30,0%
0,35	3,70	1,17	3,99	0,294	1,563	1,8323	35,0%
0,40	3,80	1,36	4,13	0,329	1,686	2,2924	40,0%
0,45	3,90	1,55	4,27	0,363	1,800	2,7949	45,0%
0,50	4,00	1,75	4,41	0,396	1,908	3,3390	50,0%
0,55	4,10	1,95	4,56	0,429	2,010	3,9241	55,0%
0,60	4,20	2,16	4,70	0,460	2,106	4,5498	60,0%
0,65	4,30	2,37	4,84	0,490	2,198	5,2159	65,0%
0,70	4,40	2,59	4,98	0,520	2,287	5,9221	70,0%
0,75	4,50	2,81	5,12	0,549	2,371	6,6684	75,0%
0,80	4,60	3,04	5,26	0,578	2,452	7,4548	80,0%
0,85	4,70	3,27	5,40	0,606	2,531	8,2814	85,0%
0,90	4,80	3,51	5,55	0,633	2,606	9,1482	90,0%
0,95	4,90	3,75	5,69	0,660	2,680	10,0554	95,0%
1,00	5,00	4,00	5,83	0,686	2,751	11,0032	100,0%

### **CANALE TRAPEZIO DI VALLE**

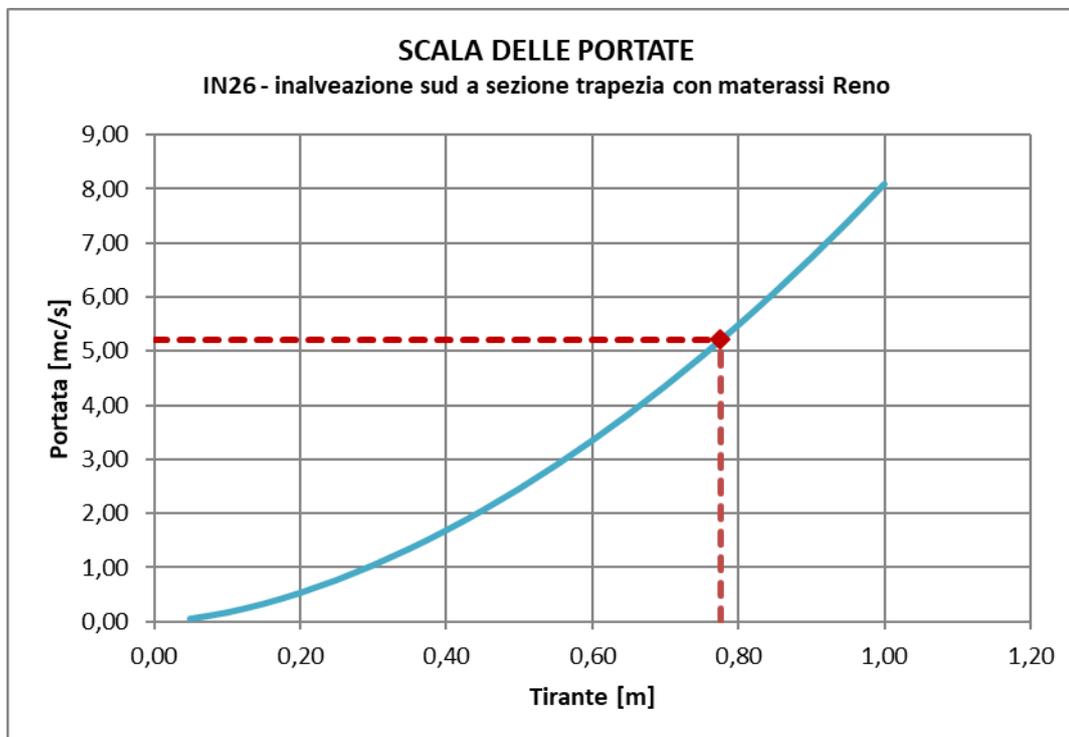
Si tratta di un canale a sezione trapezia con larghezza al fondo pari a 3 m, sponde con pendenza 1/1 di altezza pari a 1 m, larghezza in sommità pari a 5 m, rivestito con materassi tipo reno. Collega il tombino di progetto al fosso esistente. La lunghezza del tratto è di circa 110 m, la pendenza del fondo è dello 0.27%.

Le caratteristiche geometriche, la portata di progetto ed il calcolo del livello idrico a moto uniforme sono riassunte nella tabella seguente.

Bmin=	<b>3,00</b>	(m)
H=	<b>1,00</b>	(m)
Bmax=	5,00	(m)
K=	<b>50</b>	(m <sup>1/3</sup> /s)
i=	<b>0,0027</b>	(m/m)
Qmax=	<b>5,2</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h=	<b>0,78</b>	(m)
Bmax=	4,55	(m)
A=	2,93	(m <sup>2</sup> )
P=	5,20	(m)
R=	0,564	(m)
v=	1,774	(m/s)
Q=	<b>5,20</b>	(m <sup>3</sup> /s)
h/H=	<b>77,6%</b>	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 77.6%.

Di seguito si riporta la scala delle portate, in formato grafico e tabellare.



Altezza pelo libero	Larghezza pelo libero	Area liquida	Perimetro bagnato	Raggio idraulico	Velocità	Portata	Grado di riempimento
h	B	A	P	R	v	Q	h/H
(m)	(m)	(m <sup>2</sup> )	(m)	(m)	(m/s)	(m <sup>3</sup> /s)	(m/m)
0,05	3,10	0,15	3,14	0,049	0,346	0,0527	5,0%
0,10	3,20	0,31	3,28	0,094	0,539	0,1670	10,0%
0,15	3,30	0,47	3,42	0,138	0,694	0,3278	15,0%
0,20	3,40	0,64	3,57	0,179	0,827	0,5291	20,0%
0,25	3,50	0,81	3,71	0,219	0,944	0,7674	25,0%
0,30	3,60	0,99	3,85	0,257	1,051	1,0404	30,0%
0,35	3,70	1,17	3,99	0,294	1,148	1,3465	35,0%
0,40	3,80	1,36	4,13	0,329	1,239	1,6846	40,0%
0,45	3,90	1,55	4,27	0,363	1,323	2,0538	45,0%
0,50	4,00	1,75	4,41	0,396	1,402	2,4537	50,0%
0,55	4,10	1,95	4,56	0,429	1,477	2,8836	55,0%
0,60	4,20	2,16	4,70	0,460	1,548	3,3434	60,0%
0,65	4,30	2,37	4,84	0,490	1,616	3,8329	65,0%
0,70	4,40	2,59	4,98	0,520	1,680	4,3518	70,0%
0,75	4,50	2,81	5,12	0,549	1,742	4,9002	75,0%
0,80	4,60	3,04	5,26	0,578	1,802	5,4781	80,0%
0,85	4,70	3,27	5,40	0,606	1,860	6,0855	85,0%
0,90	4,80	3,51	5,55	0,633	1,915	6,7225	90,0%
0,95	4,90	3,75	5,69	0,660	1,969	7,3892	95,0%
1,00	5,00	4,00	5,83	0,686	2,021	8,0857	100,0%

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 26 0 0 001	Rev. A	Foglio 13 di 13	

## 7 CONCLUSIONI

L'intervento di sistemazione del fosso di scolo in oggetto risulta "idraulicamente compatibile".

I tiranti che si instaurano all'interno del tombino e nel canale di monte e di valle risultano compatibili con la geometria delle inalveazioni di progetto e i gradi di riempimento massimi sono rispettati. Le velocità che si instaurano risultano essere compatibili con in materiali previsti.