

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 13+978,19
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
I N 1 7	1 2	E	I 2	R O	I N 3 2 0 0	0 0 1	A	- - - ^D _I - - -

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma Luca RANDOLFI	Data

Progettazione:								
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Rocca 	06/2021	Guilarte 	06/2021	Aiello 	06/2021	 Il Responsabile (Dot. Ing. Vito Meloni) ALBO PROVINCIALE INGEGNERI VERONA Iscrizione N° 1553 Data: Giugno 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 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 2 di 11

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	6
7	CONCLUSIONI.....	11

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 3 di 11

1 PREMESSA

La presente relazione descrive le opere previste per dare continuità al fosso pubblico non demaniale che interferisce alla pk 13+975 con la Linea AV-AC Torino – Venezia, Tratta VERONA – PADOVA, Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, all'interno del comune di Belfiore (VR).

Il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria, che nel tratto in questione risulta essere all'interno del tratto in rilevato RI22, prevede il sotto-attraversamento 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 km²), 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 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 4 di 11

3 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Rif. [1]	IN1710EI2RHID0000002	RELAZ. IDROLOGICA E IDRAULICA ATTRAVERSAMENTI SECONDARI
Rif. [2]	IN1712EI2RIRI2204001	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE
Rif. [3]	IN1712EI2P8RI2204002	PLANIMETRIA IDRAULICA – TAV.2
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).

Tra la pk 13+950 e la pk 13+975 il rilevato di progetto interseca uno scolo pubblico non demaniale che scorre in direzione sud-est, con funzione di bonifica a servizio dell'area produttiva agricola circostante.

Nella zona di intersezione lo scolo presenta una bocca di 2.00 m, fondo da 0.80 m e sponde inclinate 1/1 di 1.60 m e 1.00 m.



La portata di progetto relativa ad un tempo di ritorno di 200 anni è di 4.71 m³/s. Per ulteriori dettagli si rimanda all'elaborato IN1710EI2RHID0000002 "Relazione idrologica e idraulica attraversamenti secondari".

Un secondo scolo, proveniente da nord, si immette nello scolo in questione proprio in corrispondenza dell'interferenza con la linea ferroviaria.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 5 di 11

5 DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un tombino scatolare 3x2 per la risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto. L'opera, con tracciato perpendicolare alla linea, è ubicata in corrispondenza della pk 13+978.19.

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 35.90 m.

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

- un concio di muro a U di altezza costante pari a 2.20m con relativo timpano per il contenimento delle scarpate dell'inalveazione
- uno scatolare dim. interne 3x2m sotto il rilevato AV/AC, con spessore di ricoprimento pari a 2.02m rispetto al P.F.
- un concio di muro a U intercluso tra rilevato e stradello di servizio di altezza costante pari a 2.70m
- uno scatolare dim. interne 3x2m sotto lo stradello di servizio carrabile lato B.P. con relativo timpano per il contenimento delle scarpate dell'inalveazione.

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 nord e a sud del tombino vengono realizzate le inalveazioni e le deviazioni necessarie per ricucire il reticolo esistente.

In particolare a nord il fosso esistente viene intercettato in corrispondenza della pk 13+910 e viene deviato parallelamente al rilevato ferroviario per circa 60 m verso est. Subito prima dell'imbocco del tombino viene realizzato un tratto di 10 m con sezione trapezia rivestita in materassi tipo reno, in corrispondenza della confluenza del fosso proveniente da nord. Allo sbocco viene realizzato un altro tratto di 10 m con rivestimento in materassi reno; la deviazione prosegue poi verso est, parallelamente al rilevato ferroviario, per circa 50 m, con sezione in terra, fino a raccordarsi all'esistente in corrispondenza della pk 14+040.

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).

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 6 di 11	

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 4.71 m³/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 tratto di rilevato ferroviario RI22. La portata scaricata complessiva risulta pari a 0.0068 m³/s, che corrisponde ad un incremento della portata di progetto dello 0.14%; 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^{1/3}s⁻¹ per i canali in calcestruzzo
- 40 m^{1/3}s⁻¹ per gli alvei in terra
- 50 m^{1/3}s⁻¹ per la sistemazione in materassi reno.

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 [m³/s]
- A=area liquida [m²]
- n=coefficiente di scabrezza di Manning [m^{-1/3}s] = 1/ K_s
- R=raggio idraulico [m]
- J=pendenza longitudinale [m/m]

GENERAL CONTRACTOR 		ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 7 di 11	

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

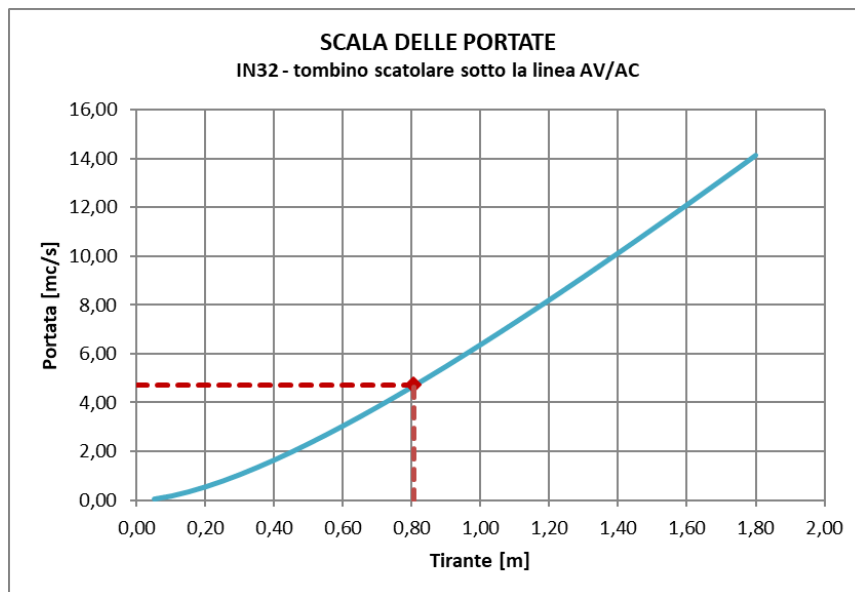
L'altezza utile massima viene assunta pari all'altezza della struttura, pari a 2 m, meno l'altezza massima del massetto di pendenza, pari a 0.2 m.

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

B=	3,00	(m)
H=	1,80	(m)
K=	67	(m ^{1/3} /s)
i=	0,002	(m/m)
Qmax=	4,71	(m ³ /s)
h=	0,81	(m)
A=	2,42	(m ²)
P=	4,61	(m)
R=	0,524	(m)
v=	1,948	(m/s)
Q=	4,71	(m ³ /s)
h/H=	44,8%	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 44.8%.

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 ²)	(m)	(m)	(m/s)	(m ³ /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%

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 9 di 11

CANALE TRAPEZIO DI MONTE/VALLE

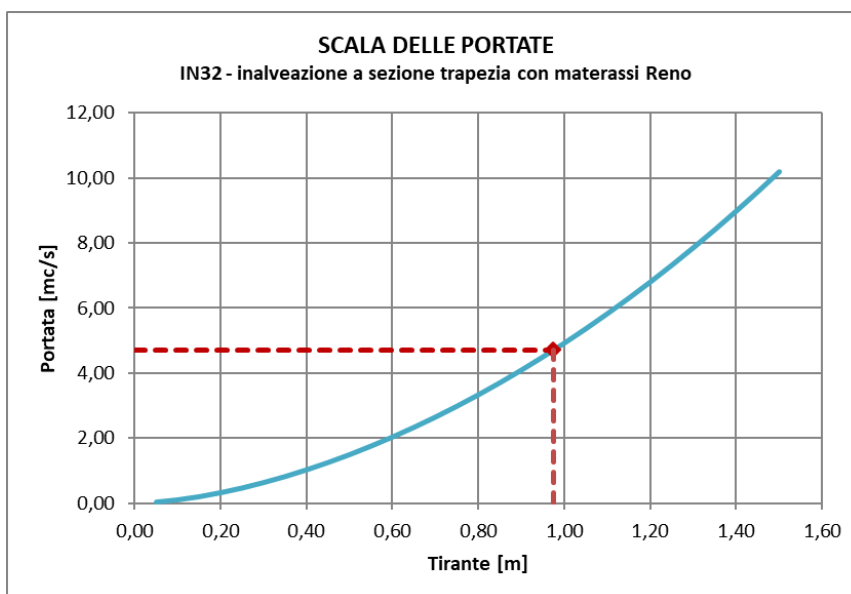
Si tratta di un canale a sezione trapezia con larghezza al fondo pari a 3 m, sponde con pendenza 1/1 di altezza pari a 1.50 m, larghezza in sommità pari a 6.00 m, rivestito con materassi tipo reno. Collega il tombino di progetto con il fosso esistente. La pendenza minima del fondo è dello 0.1%.

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

Bmin=	3,00	(m)
H=	1,50	(m)
Bmax=	6,00	(m)
K=	50	(m ^{1/3} /s)
i=	0,001	(m/m)
Qmax=	4,71	(m ³ /s)
h=	0,98	(m)
Bmax=	4,95	(m)
A=	3,88	(m ²)
P=	5,76	(m)
R=	0,673	(m)
v=	1,215	(m/s)
Q=	4,71	(m ³ /s)
h/H=	65,0%	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 65%.

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 ²)	(m)	(m)	(m/s)	(m ³ /s)	(m/m)
0,05	3,10	0,15	3,14	0,049	0,210	0,0321	3,3%
0,10	3,20	0,31	3,28	0,094	0,328	0,1016	6,7%
0,15	3,30	0,47	3,42	0,138	0,422	0,1995	10,0%
0,20	3,40	0,64	3,57	0,179	0,503	0,3220	13,3%
0,25	3,50	0,81	3,71	0,219	0,575	0,4670	16,7%
0,30	3,60	0,99	3,85	0,257	0,640	0,6331	20,0%
0,35	3,70	1,17	3,99	0,294	0,699	0,8194	23,3%
0,40	3,80	1,36	4,13	0,329	0,754	1,0252	26,7%
0,45	3,90	1,55	4,27	0,363	0,805	1,2499	30,0%
0,50	4,00	1,75	4,41	0,396	0,853	1,4932	33,3%
0,55	4,10	1,95	4,56	0,429	0,899	1,7549	36,7%
0,60	4,20	2,16	4,70	0,460	0,942	2,0347	40,0%
0,65	4,30	2,37	4,84	0,490	0,983	2,3326	43,3%
0,70	4,40	2,59	4,98	0,520	1,023	2,6484	46,7%
0,75	4,50	2,81	5,12	0,549	1,060	2,9822	50,0%
0,80	4,60	3,04	5,26	0,578	1,097	3,3339	53,3%
0,85	4,70	3,27	5,40	0,606	1,132	3,7035	56,7%
0,90	4,80	3,51	5,55	0,633	1,166	4,0912	60,0%
0,95	4,90	3,75	5,69	0,660	1,198	4,4969	63,3%
1,00	5,00	4,00	5,83	0,686	1,230	4,9208	66,7%
1,05	5,10	4,25	5,97	0,712	1,261	5,3629	70,0%
1,10	5,20	4,51	6,11	0,738	1,291	5,8234	73,3%
1,15	5,30	4,77	6,25	0,763	1,321	6,3023	76,7%
1,20	5,40	5,04	6,39	0,788	1,349	6,7999	80,0%
1,25	5,50	5,31	6,54	0,813	1,377	7,3161	83,3%
1,30	5,60	5,59	6,68	0,837	1,405	7,8512	86,7%
1,35	5,70	5,87	6,82	0,861	1,431	8,4053	90,0%
1,40	5,80	6,16	6,96	0,885	1,458	8,9786	93,3%
1,45	5,90	6,45	7,10	0,909	1,483	9,5711	96,7%
1,50	6,00	6,75	7,24	0,932	1,509	10,1831	100,0%

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 32 0 0 001	Rev. A	Foglio 11 di 11

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.