

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 19+860,00
GENERALE
Relazione tecnica generale e idraulica**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE	Consorzio Iricav Due ing. Paolo CARMONA Data: Ottobre 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	4	5	0	0	1	A	-	-	-	D	-	-	-

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma Luca RANDOLFI	Data

Progettazione:								
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	Rocca 	10/2021	Guilarte 	10/2021	Aiello 	10/2021	

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E9100000009	File: IN1712EI2ROIN4500001A_01.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 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 2 di 12

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.....	7
6.1	Portata di progetto	7
6.2	Scabrezze	7
6.3	Verifiche in moto uniforme	7
7	CONCLUSIONI.....	12

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 3 di 12

1 PREMESSA

La presente relazione descrive le opere previste per dare continuità allo scolo pubblico non demaniale, che interferisce alla pk 19+860 con la Linea AV-AC Torino – Venezia, Tratta VERONA – PADOVA, Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, all'interno del comune di San Bonifacio (VR).

Il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria, che nel tratto in questione risulta essere all'interno del tratto in rilevato RI36C, 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 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 4 di 12

3 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Rif. [1]	IN1710EI2RHID0000002	RELAZ. IDROLOGICA E IDRAULICA ATTRAVERSAMENTI SECONDARI
Rif. [2]	IN1710EI2RBGE0000002	RELAZIONE GEOTECNICA (DA 10+050 A 21+990)
Rif. [3]	IN1710EI2LZGE0000014	PLAN. CON UBICAZIONE INDAGINI E PROFILO GEOTECNICO 3 DI 11
Rif. [4]	IN1710EI2LZGE0000015	PLAN. CON UBICAZIONE INDAGINI E PROFILO GEOTECNICO 4 DI 11
Rif. [5]	IN1712EI2P8RI36C0401	PLANIMETRIA IDRAULICA – TAV.1
Rif. [6]	IN1712EI2P8RI36C0402	PLANIMETRIA IDRAULICA – TAV.2
Rif. [7]	IN1712EI2RIRI36C0402	RELAZIONE IDRAULICA

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).

Alla pk 19+860 il rilevato di progetto interferisce con un fosso pubblico non demaniale, che scorre in direzione sud e sottopassa la strada Porcilana esistente attraverso una tubazione grecata DN800.



Vista in direzione nord dalla strada Porcilana

Immediatamente a nord dell'imbocco del tombino esistente sotto la strada Porcilana un secondo fosso, proveniente da nord-est si immette in quello principale, oggetto dell'interferenza.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 5 di 12



Vista in direzione nord della confluenza del ramo est nel ramo principale

Lo scolo, a servizio di un'area di circa 20 ha, presenta un profilo incassato con una bocca di 4.00 m, sponde inclinate 1/1 di lunghezza 2.50m e 2.00m con un fondo di 1.50m.

La portata di progetto è di 3.54 m³/s. Per ulteriori dettagli si rimanda all'elaborato IN1710E12RHID0000002 "Relazione idrologica e idraulica attraversamenti secondari".

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 e con la deviazione della strada Porcilana (wbs IN47).

L'opera, con tracciato perpendicolare alla linea, è ubicata in corrispondenza della pk 19+860.

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

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 				
RELAZIONE TECNICA GENERALE E IDRAULICA	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento E I2 RO IN 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 6 di 12

L'opera, che permette di sottopassare la linea AV/AC, il relativo stradello di servizio carrabile lato B.D. e la viabilità IN47, ha dimensioni nette interne 3.00 x 2.00 m e sviluppo totale pari a 63.96 m.

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

- uno scatolare di lunghezza 4.30m e dim. interne 3x2m sotto lo stradello di servizio carrabile lato B.D. con relativo timpano per il contenimento delle scarpate dell'inalveazione
- un concio di muro a U di lunghezza 6.11 m intercluso tra stradello di servizio e rilevato AV/AC di altezza costante pari a 2.70m
- uno scatolare di lunghezza 21.20m e dim. interne 3x2m sotto il rilevato AV/AC, con spessore di ricoprimento pari a 3.13 m rispetto al P.F.
- un concio di muro a U di lunghezza 10.20 m intercluso il rilevato AV/AC e il rilevato stradale di altezza costante pari a 2.60m
- uno scatolare di lunghezza 19.05m e dim. interne 3x2m sotto il rilevato stradale della viabilità IN47, con spessore di ricoprimento pari a 0.63 m rispetto alla Q.P.
- un concio di muro a U di lunghezza 3.10 m con relativo timpano per il contenimento delle scarpate dell'inalveazione di altezza variabile da 2.85m a 1.40m.

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 dello scatolare sotto la viabilità vengono installate delle barriere H2 bordo ponte.

La pendenza longitudinale del tombino, pari allo 0.20%, 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 è previsto un canale di progetto a sezione trapezia rivestito in materassi tipo Reno, raccordato al fosso esistente con una sezione in terra.

Per quanto riguarda il livello di falda, in base al documento Rif. [2], 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 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 7 di 12

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 3.54 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 lato B.D. del rilevato ferroviario RI36C.

La portata scaricata complessiva risulta pari a 0.01 m³/s, 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 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 8 di 12

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 ed 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 E DELLA VIABILITÀ IN47

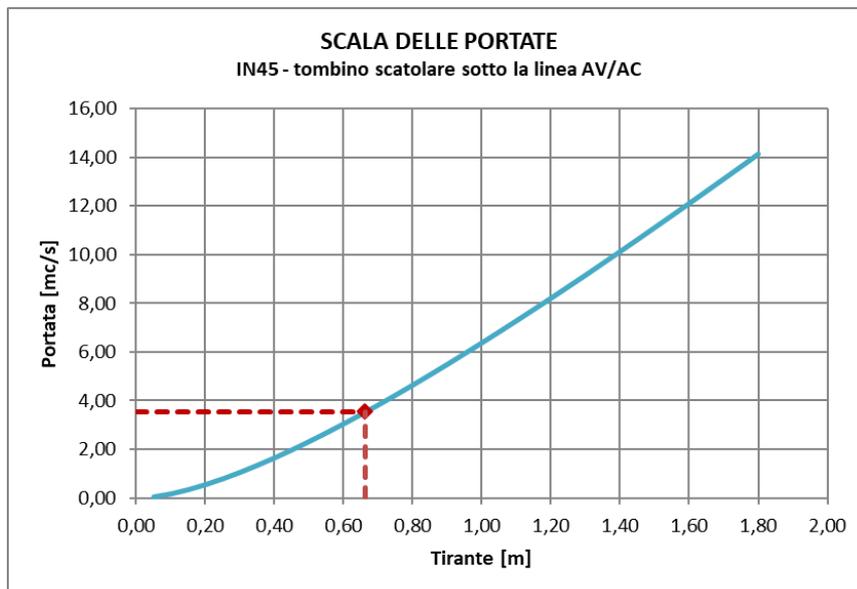
L'altezza utile massima viene assunta pari all'altezza della struttura, pari a 2.0 m, meno lo spessore del massetto di pendenza, pari a 0.2 m.

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=	3,54	(m ³ /s)
h=	0,66	(m)
A=	1,99	(m ²)
P=	4,32	(m)
R=	0,459	(m)
v=	1,783	(m/s)
Q=	3,54	(m ³ /s)
h/H=	36,8%	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 36.8%.

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 45 0 0 001	Rev. A	Foglio 10 di 12

CANALE TRAPEZIO DI MONTE/VALLE – SEZIONE RIVESTITA CON MATERASSI TIPO RENO

Si tratta di un canale a sezione trapezia con larghezza al fondo pari a 3.00 m e sponde con pendenza 1/1 rivestito con materassi tipo Reno. Collega il fosso esistente con il tombino di progetto.

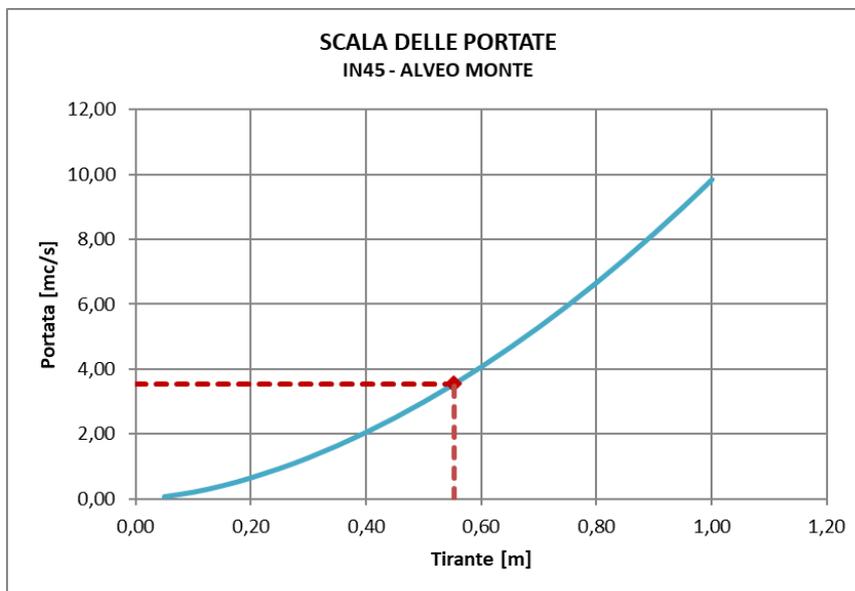
Il canale di monte ha una pendenza dello 0.4%, il canale di valle una pendenza dello 0.16%. Le sponde sono alte 1.00 m sia a monte che a valle.

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

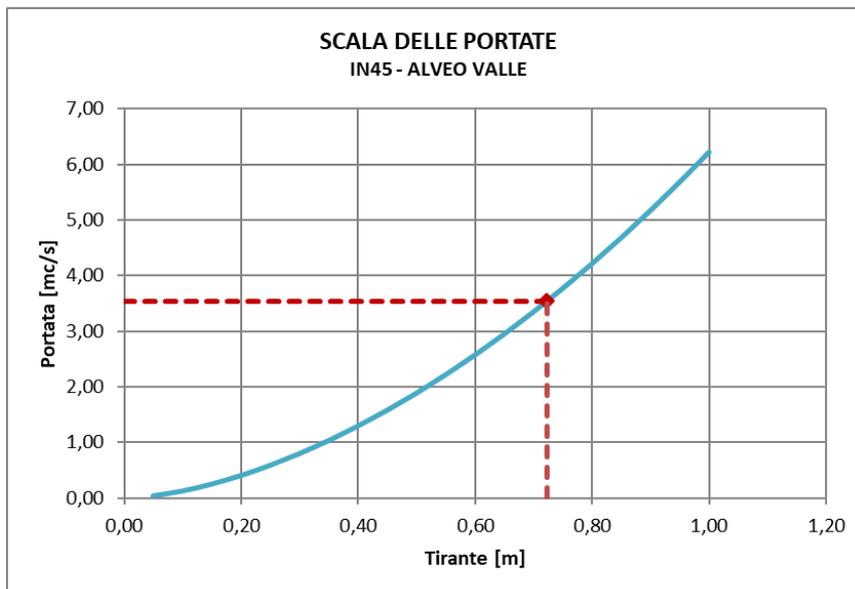
CANALE DI MONTE			CANALE DI VALLE		
Bmin=	3,00	(m)	Bmin=	3,00	(m)
H=	1,00	(m)	H=	1,00	(m)
Bmax=	5,00	(m)	Bmax=	5,00	(m)
K=	50	(m ^{1/3} /s)	K=	50	(m ^{1/3} /s)
i=	0,004	(m/m)	i=	0,0016	(m/m)
Qmax=	3,54	(m ³ /s)	Qmax=	3,54	(m ³ /s)
h=	0,55	(m)	h=	0,72	(m)
Bmax=	4,11	(m)	Bmax=	4,45	(m)
A=	1,96	(m ²)	A=	2,69	(m ²)
P=	4,56	(m)	P=	5,04	(m)
R=	0,430	(m)	R=	0,533	(m)
v=	1,803	(m/s)	v=	1,316	(m/s)
Q=	3,54	(m ³ /s)	Q=	3,54	(m ³ /s)
h/H=	55,3%	(m/m)	h/H=	72,3%	(m/m)

Il grado di riempimento risulta pari al 55.3% per il canale di monte e pari al 72.3% per il canale di valle.

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	0,421	0,0642	5,0%
0,10	3,20	0,31	3,28	0,094	0,656	0,2033	10,0%
0,15	3,30	0,47	3,42	0,138	0,844	0,3990	15,0%
0,20	3,40	0,64	3,57	0,179	1,006	0,6440	20,0%
0,25	3,50	0,81	3,71	0,219	1,150	0,9340	25,0%
0,30	3,60	0,99	3,85	0,257	1,279	1,2663	30,0%
0,35	3,70	1,17	3,99	0,294	1,398	1,6389	35,0%
0,40	3,80	1,36	4,13	0,329	1,508	2,0504	40,0%
0,45	3,90	1,55	4,27	0,363	1,610	2,4998	45,0%
0,50	4,00	1,75	4,41	0,396	1,707	2,9865	50,0%
0,55	4,10	1,95	4,56	0,429	1,798	3,5098	55,0%
0,60	4,20	2,16	4,70	0,460	1,884	4,0695	60,0%
0,65	4,30	2,37	4,84	0,490	1,966	4,6652	65,0%
0,70	4,40	2,59	4,98	0,520	2,045	5,2969	70,0%
0,75	4,50	2,81	5,12	0,549	2,121	5,9644	75,0%
0,80	4,60	3,04	5,26	0,578	2,193	6,6678	80,0%
0,85	4,70	3,27	5,40	0,606	2,263	7,4071	85,0%
0,90	4,80	3,51	5,55	0,633	2,331	8,1824	90,0%
0,95	4,90	3,75	5,69	0,660	2,397	8,9938	95,0%
1,00	5,00	4,00	5,83	0,686	2,460	9,8416	100,0%



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	0,266	0,0406	5,0%
0,10	3,20	0,31	3,28	0,094	0,415	0,1286	10,0%
0,15	3,30	0,47	3,42	0,138	0,534	0,2523	15,0%
0,20	3,40	0,64	3,57	0,179	0,636	0,4073	20,0%
0,25	3,50	0,81	3,71	0,219	0,727	0,5907	25,0%
0,30	3,60	0,99	3,85	0,257	0,809	0,8009	30,0%
0,35	3,70	1,17	3,99	0,294	0,884	1,0365	35,0%
0,40	3,80	1,36	4,13	0,329	0,954	1,2968	40,0%
0,45	3,90	1,55	4,27	0,363	1,018	1,5810	45,0%
0,50	4,00	1,75	4,41	0,396	1,079	1,8888	50,0%
0,55	4,10	1,95	4,56	0,429	1,137	2,2198	55,0%
0,60	4,20	2,16	4,70	0,460	1,192	2,5738	60,0%
0,65	4,30	2,37	4,84	0,490	1,244	2,9505	65,0%
0,70	4,40	2,59	4,98	0,520	1,293	3,3500	70,0%
0,75	4,50	2,81	5,12	0,549	1,341	3,7722	75,0%
0,80	4,60	3,04	5,26	0,578	1,387	4,2171	80,0%
0,85	4,70	3,27	5,40	0,606	1,432	4,6846	85,0%
0,90	4,80	3,51	5,55	0,633	1,474	5,1750	90,0%
0,95	4,90	3,75	5,69	0,660	1,516	5,6882	95,0%
1,00	5,00	4,00	5,83	0,686	1,556	6,2244	100,0%

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 i materiali previsti.