

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



CUP: J84H17000930009

U.O. INFRASTRUTTURE NORD

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA

TRATTA PIADENA - MANTOVA

FV11 - STAZIONE DI PIADENA - km 55+286

AREA PARCHEGGIO - Relazione idraulica di drenaggio

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

N M 2 5 0 3 D 2 6 R I F V 1 1 B 0 0 1 1 A


Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	F. Serran <i>F. Serran</i>	Aprile 2020	S. Santopietro <i>S. Santopietro</i>	Aprile 2020	M. Berlingieri <i>M. Berlingieri</i>	Aprile 2020	

File: NM2503D26RIFV11B0011A

n. Elab.:

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	5
3	ELABORATI DI RIFERIMENTO	6
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
4.1	PAI - ADB Po.....	7
4.2	PGRA – DISTRETTO IDROGRAFICO PADANO.....	9
4.3	COMPATIBILITÀ IDRAULICA	10
5	ANALISI IDROLOGICA	11
5.1	RELAZIONE INTENSITÀ – DURATA DELLE PRECIPITAZIONI – PIOGGE BREVI.....	12
6	STANDARD PROGETTUALI.....	13
6.1	TEMPO DI CORRIVAZIONE	13
6.2	COEFFICIENTE DI DEFLUSSO.....	14
6.3	DIMENSIONAMENTO IDRAULICO	14
6.4	INVARIANZA IDRAULICA AI SENSI DELLA NORMATIVA VIGENTE	15
7	OPERE DI DRENAGGIO IDRAULICO	17
7.1	DRENAGGIO DELL’AREA DI PARCHEGGIO.....	17
8	SISTEMA DI RACCOLTA	18

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

1 INTRODUZIONE

Nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia è riportata la pianificazione di “Riqualificazione Milano – Codogno – Cremona - Mantova”. Tale voce, oltre a citare gli interventi di raddoppio conclusi nel 2015 tra la località Cavatigozzi e Cremona, riporta anche l’intervento di raddoppio, proposto in maniera selettiva, sull’intera relazione.

Recentemente sulla linea sono stati firmati impegni e convenzioni attuative che hanno interessato la Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana. L’obiettivo commerciale, alla base di questi interventi, è creare le condizioni per l’incremento della regolarità sulla relazione regionale Milano – Mantova ed un suo successivo potenziamento, nonché raggiungere la frequenza di un treno/h per direzione.

Successivi approfondimenti svolti dalle strutture territoriali di RFI congiuntamente alla Regione Lombardia, hanno messo in evidenza la necessità di approfondire la tratta prioritaria di raddoppio, anche alla luce del modello di esercizio che sarà adottato dalla Regione stessa.

La linea ha inoltre un notevole interesse merci legato, non solo alla presenza degli impianti industriali raccordati, ma anche al fatto che tale linea fa parte del corridoio alternativo al Mediterraneo.

In quest’ottica, il presente Progetto Definitivo, compendia gli interventi necessari, nell’ambito della linea Codogno – Cremona – Mantova, all’attivazione prioritaria della tratta Piadena – Mantova, 1^a fase funzionale del raddoppio della linea in oggetto.

L’opera si sviluppa nella bassa pianura lombarda, ad una quota compresa tra i 60 e i 20 metri s.l.m. andando da ovest verso est; lo sviluppo della tratta è di circa 34km tra le località di Piadena (km 55+286 LS) e Mantova (km 89+557 LS).

La 1^a fase del progetto prevede i seguenti interventi:

- Raddoppio tratta Piadena – Bozzolo: raddoppio con tratti in variante tramite la realizzazione di un nuovo binario ad interasse di circa 22.50 m dall’attuale, da eseguirsi in presenza di esercizio ferroviario;
- Raddoppio tratta Bozzolo – Mantova: raddoppio in stretto affiancamento da eseguirsi in interruzione prolungata di esercizio ferroviario.

Il progetto prevede, nell’ambito della realizzazione nuova della sede ferroviaria a doppio binario, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, inoltre la riqualificazione delle Stazioni e dei PRG di Piadena, Bozzolo e Marcaria, della Fermata di Castellucchio e del PRG di Mantova. È prevista, ancora, la soppressione di tutti i PL di linea tramite realizzazione di opportune nuove opere sostitutive.

L’intervento, nel suo complesso, grazie all’incremento delle prestazioni della linea, si caratterizza come un potenziamento dei collegamenti regionali e merci attualmente programmati.

Nella Figura 1.1 è segnata la zona oggetto di intervento per il progetto in essere.

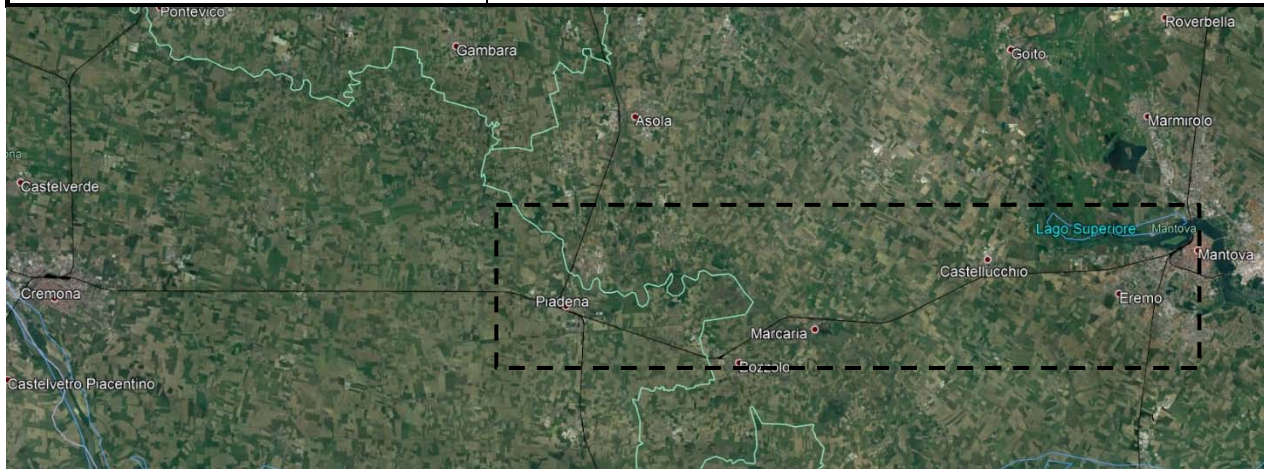


Figura 1.1 - Individuazione dell'area d'intervento.

Lo scopo del presente documento è quello di descrivere il sistema di drenaggio ed il relativo dimensionamento a servizio della stazione di Piadena (FV11).




Figura 1.2 - Localizzazione della stazione di Piadena.

Scopo della presente relazione è la descrizione del sistema di smaltimento idraulico del parcheggio a servizio della stazione di Piadena.

Il parcheggio della stazione di Piadena è attualmente servito da una rete di raccolta, in questa fase quindi non si prevedono nuove reti idrauliche. Nel corso della presente relazione verranno trattati i seguenti argomenti:

- Individuazione delle curve di possibilità pluviometrica (Analisi idrologica);
- Analisi della Normativa regionale in termini di invarianza idraulica;
- Individuazione della rete idraulica esistente.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A


2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Il progetto è stato redatto nel rispetto delle seguenti norme:

- R.D. 25/07/1904, N. 523 "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie";
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. Norme in materia ambientale;
- Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE;
- Direttiva Alluvioni 2007/60/CE;
- D.Lgs. n. 152/2006 - T.U. Ambiente;
- R.D. 25/07/1904, N. 523 "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie";
- Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17 gennaio 2018);
- "Manuale di Progettazione delle Opere Civili" della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) aggiornato;
- PAI - 1. Relazione Generale;
- PAI - 7. Norme di Attuazione - Direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica - Allegato 3 Distribuzione spaziale delle precipitazioni intense. Parametri delle linee segnalatrici di probabilità pluviometrica per tempi di ritorno di 20, 100, 200 e 500 anni;
- PdG Po – Piano di Gestione del fiume Po approvato il 3/03/2016 (DPCM 27 ottobre 2016);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Alpi Orientali (P.G.R.A. 03/03/2016).
- Dlgs 16 marzo 2009, n. 30. Protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento.
- Dm Ambiente 16 giugno 2008, n. 131. Criteri tecnici per la caratterizzazione dei corpi idrici.
- Dm Ambiente 6 novembre 2003, n. 367. Dlgs 152/1999 - Regolamento concernente la fissazione di standard di qualità nell'ambiente acquatico per le sostanze pericolose.
- Dm Ambiente 12 giugno 2003, n. 185. Regolamento recante norme tecniche per il riutilizzo delle acque reflue.
- Dlgs 27 gennaio 1992, n. 132. Protezione delle acque sotterranee.
- Dpr 24 maggio 1988, n. 236. Qualità delle acque destinate al consumo umano.

Il progetto in essere considera inoltre:


- Regolamento Regionale 19 aprile 2019 , n. 8 Disposizioni sull'applicazione dei principi di invarianza idraulica ed idrologica. Modifiche al regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7 (Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 'Legge per il governo del territorio').

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

3 ELABORATI DI RIFERIMENTO

Si riportano di seguito gli elaborati di riferimento per il presente progetto:

- Rif. [1] Italferr, documento n.° NM2500D26RHID0000001A, intitolato “Relazione idrologica”, datato Aprile 2020;
- Rif. [2] Italferr, documento n.° NM2503D26C5ID0000003A, intitolato “Inquadramento aree di esondazione secondo il PGRA 1/2”, datato Aprile 2020;
- Rif. [3] Italferr, documento n.° NM2503D26C5ID0000004A, intitolato “Inquadramento aree di esondazione secondo il PGRA 2/2”, datato Aprile 2020;
- Rif. [4] Italferr, documento n.° NM2503D26P8FV11B0014A, intitolato “AREA PARCHEGGIO - Planimetria di drenaggio”, datato Aprile 2020;
- Rif. [5] Italferr, documento n.° NM2503D26BZV00B0011A, intitolato “AREA DI PARCHEGGIO - DRENAGGIO particolari e dettagli 1/2”, datato Aprile 2020;
- Rif. [6] Italferr, documento n.° NM2503D26BZV00B0012A, intitolato “AREA DI PARCHEGGIO - DRENAGGIO particolari e dettagli 2/2”, datato Aprile 2020;

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Con le disposizioni del Testo Unico in materia ambientale (Decreto legislativo n. 152/2006) l'intero territorio italiano è stato ripartito complessivamente in 8 distretti idrografici, Figura 3.1, in ognuno dei quali è istituita l'Autorità di bacino distrettuale, definita giuridicamente come ente pubblico non economico.



Figura 4.1 - Suddivisione territoriale in distretti.

Gli interventi in progetto appartengono al bacino idrografico "Oglio" ricadente nell'area di giurisdizione del Distretto idrografico Padano.

Le competenze in materia di pianificazione idraulica per gli interventi che ricadono nel Distretto idrografico Padano sono demandate all'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po con il PGRA in vigore.

L'analisi idraulica deve considerare gli strumenti di pianificazione territoriale in vigore, in particolare i piani di settore di riferimento della zona in esame. Gli strumenti legislativi sono:

- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Gestione Rischio Alluvione (PGRA).

4.1 PAI - ADB PO

I vincoli d'uso del territorio e le direttive in materia di progettazione di opere idrauliche, sono contenute nel Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) redatto dalla stessa Autorità di Bacino e approvato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 in data 26 aprile 2001.

Il "Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico" rappresenta l'atto di pianificazione, per la difesa del suolo dal rischio idraulico e idrogeologico, conclusivo e unificante di due strumenti di pianificazione precedentemente approvati, ovvero:

- il "Piano stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici nonché per il ripristino delle aree di esondazione", realizzato a seguito della piena del novembre 1994;
- il "Piano Stralcio delle Fasce Fluviali" (PSFF), relativo alla rete idrografica principale del sottobacino del Po sotteso alla confluenza del Tanaro (territorio della Regione Piemonte e Valle d'Aosta) e, per la

restante parte del bacino, all'asta del Po e agli affluenti emiliani e lombardi, limitatamente ai tratti arginati.

Il "Piano Stralcio delle Fasce Fluviali" (PSFF) è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 24 luglio 1998. Esso contiene la definizione e la delimitazione cartografica delle fasce fluviali dei corsi d'acqua principali piemontesi, del fiume Po e dei corsi d'acqua emiliani e lombardi, limitatamente ai tratti arginati a monte della confluenza in Po.

Il PAI estende la delimitazione delle fasce fluviali ai rimanenti corsi d'acqua principali del bacino, per i quali assume la normativa relativa alla regolamentazione degli usi del suolo e degli interventi nei territori fluviali delimitati già approvata nell'ambito del PSFF.

Sulla base del PAI, l'alveo fluviale e la parte di territorio limitrofo, costituente nel complesso la regione fluviale, sono oggetto della seguente articolazione in fasce:

- Fascia di deflusso della piena (**Fascia A**), costituita dalla porzione di alveo che è sede prevalente, per la piena di riferimento, del deflusso della corrente, ovvero che è costituita dall'insieme delle forme fluviali riattivabili durante gli stati di piena;
- Fascia di esondazione (**Fascia B**), esterna alla precedente, costituita dalla porzione di alveo interessata da inondazione al verificarsi dell'evento di piena di riferimento. Con l'accumulo temporaneo in tale fascia di parte del volume di piena si attua la laminazione dell'onda di piena con riduzione delle portate di colmo. Il limite della fascia si estende fino al punto in cui le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici corrispondenti alla piena di riferimento ovvero sino alle opere idrauliche esistenti o programmate di controllo delle inondazioni (argini o altre opere di contenimento), dimensionate per la stessa portata.
- Area di inondazione per piena catastrofica (**Fascia C**), costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente (Fascia B), che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quelli di riferimento.

Uno schema esplicativo della definizione delle fasce fluviali è riportato in Figura 3.2.

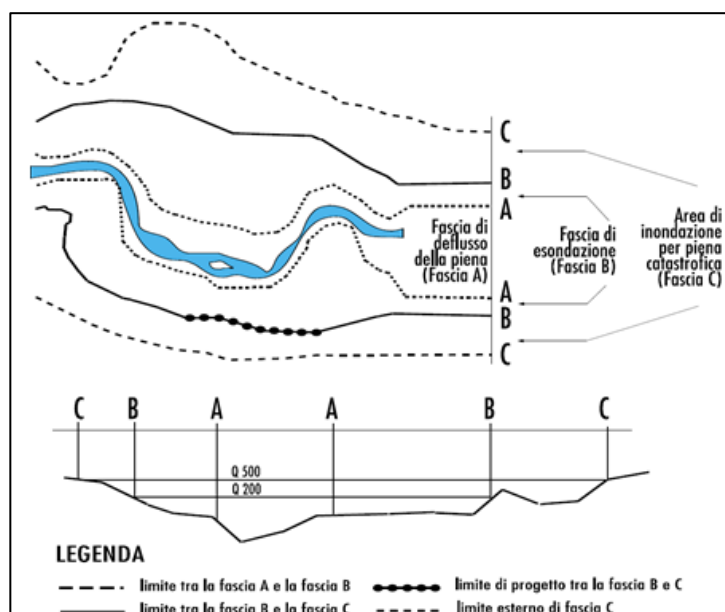



Figura 4.2 - Schema per la delimitazione delle fasce fluviali.

Le fasce fluviali sono state delimitate in funzione dei principali elementi dell'alveo che ne determinano la connotazione fisica: caratteristiche geomorfologiche, dinamica evolutiva, opere idrauliche, caratteristiche naturali e ambientali.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

L'individuazione delle fasce rappresenta l'assetto di progetto di ciascuno dei corsi d'acqua, determinando i caratteri idraulici dell'alveo in condizioni di piena e le modalità di uso della regione fluviale dalle stesse perimetrata.

4.2 PGRA – DISTRETTO IDROGRAFICO PADANO

Le norme comunitarie prevedono l'obbligo di predisporre per ogni distretto, a partire dal quadro della pericolosità e del rischio di alluvioni definito con l'attività di mappatura, uno o più Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (art. 7 D.Lgs. 49/2010 e art. 7 Dir. 2007/60/CE), contenenti le misure necessarie per raggiungere l'obiettivo di ridurre le conseguenze negative dei fenomeni alluvionali nei confronti, della salute umana, del territorio, dei beni, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche e sociali. In particolare, il PGRA dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.

La rilevante estensione del bacino del fiume Po e la peculiarità e diversità dei processi di alluvione sul suo reticolo idrografico hanno reso necessario effettuare la mappatura della pericolosità secondo approcci metodologici differenziati per i diversi ambiti territoriali, di seguito definiti:

- Reticolo principale (RP);
- Reticolo secondario collinare e montano (RSCM);
- Reticolo secondario di pianura (RSP);
- Aree costiere marine (ACM);
- Aree costiere lacuali (ACL).


Le mappe delle aree allagabili rappresentano l'estensione massima degli allagamenti conseguenti al verificarsi degli scenari di evento riconducibili ad eventi di elevata, media e scarsa probabilità di accadimento.

Gli scenari di inondazione sono:

Direttiva Alluvioni		Pericolosità	Tempo di ritorno individuato per ciascun ambito territoriale (anni)				
Scenario	TR (anni)		RP	RSCM (legenda PAI)	RSP	ACL	ACM
Elevata probabilità di alluvioni (H = high)	20-50 (frequente)	P3 elevata	10-20	Ee, Ca RME per conoide ed esondazione	Fino a 50 anni	15 anni	10 anni
Media probabilità di alluvioni (M = medium)	100-200 (poco frequente)	P2 media	100-200	Eb, Cp	50-200 anni	100 anni	100 anni
Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi (L = low)	Maggiore di 500 anni, o massimo storico registrato (raro)	P1 bassa	500	Em, Cn		Massimo storico registrato	>> 100 anni

Tabella 4.1 - Scenari di inondazione PGRA.

Si rimanda ai Rif. [1], Rif. [2], Rif. [3] per un maggior approfondimento.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

4.3 COMPATIBILITÀ IDRAULICA


Dall'analisi della normativa vigente in materia di aree di esondazione si evidenzia che l'area interessata dalla realizzazione delle opere di progetto non ricade nelle fasce fluviali ai sensi del PAI e nelle aree di esondazione delimitate dal PGRA.

L'intervento, inoltre, è un intervento di interesse pubblico, si rimanda quindi alle indicazioni fornite dall'art. 38 delle Norme di Attuazione del Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico del bacino idrografico del Fiume Po.

Art. 38. Interventi per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico

1. Fatto salvo quanto previsto agli artt. 29 e 30, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modificano i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui al comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino.
2. L'Autorità di bacino emana ed aggiorna direttive concernenti i criteri, gli indirizzi e le prescrizioni tecniche relative alla predisposizione degli studi di compatibilità e alla individuazione degli interventi a maggiore criticità in termini d'impatto sull'assetto della rete idrografica. Per questi ultimi il parere di cui al comma 1 sarà espresso dalla stessa Autorità di bacino.
3. Le nuove opere di attraversamento, stradale o ferroviario, e comunque delle infrastrutture a rete, devono essere progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita direttiva emanata dall'Autorità di bacino.

Le opere in progetto sono opere di interesse pubblico che non comportano una riduzione della capacità di invaso e soprattutto sono opere non delocalizzabili.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

5 ANALISI IDROLOGICA

L'analisi idrologica è finalizzata alla definizione dei parametri delle linee segnalatrici di probabilità pluviometrica di assegnata probabilità di accadimento (sintetizzata nel parametro tempo di ritorno), indispensabili per il dimensionamento dei diversi manufatti idraulici in particolare per la valutazione dei tiranti idrici.

Per la stima delle portate di piena defluenti nei corsi d'acqua sono stati utilizzati modelli di trasformazione afflussi-deflussi che a partire dalle curve di possibilità pluviometrica dell'ARPA Lombardia forniscono il corrispondente andamento nel tempo delle portate.

L'applicazione di tali modelli necessita quindi della conoscenza del regime delle precipitazioni di forte intensità nel territorio di interesse, sintetizzato nelle cosiddette Linee Segnalatrici di Possibilità Pluviometrica (LSPP) che legano l'altezza h , la durata d della pioggia e il tempo di ritorno T tramite l'espressione:

$$h(t) = a \cdot t^n$$

Per il calcolo del regime pluviometrico sono state considerati i parametri a ed n delle LSPP più gravosi in termini di intensità di pioggia. Tali valori sono stati individuati analizzando l'intera area oggetto di studio (Da Mantova a Cremona) scegliendo quelli in prossimità di Cremona in quanto massimizzavano i valori delle altezze di pioggia.

Per il progetto in essere esistono differenti analisi validate e autorevoli, nella relazione idrologica sono state confrontate le curve di possibilità climatiche ottenute a partire dai dati disponibili dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e le medesime ottenute utilizzando i dati derivanti da Arpa Lombardia. È emerso che le curve orarie fornite dal Progetto STRADA (Arpa Lombardia) sono le più gravose, per tale motivo sono state scelte come base progettuale.

Le leggi di probabilità pluviometrica sono state determinate sulla base dei dati disponibili sul sito web del servizio idrografico dell'ARPA Lombardia il quale fornisce i parametri necessari per il calcolo dell'altezza di pioggia con riferimento ad una precipitazione di durata maggiore o uguale all'ora e per un assegnato tempo di ritorno. Il calcolo viene eseguito tramite la relazione seguente:

$$h_T = a_1 \cdot w_T \cdot t^n$$


in cui w_t è il fattore di crescita in funzione del tempo di ritorno calcolato con la seguente espressione:

$$w_T = \epsilon + \frac{\alpha}{k} \cdot \left\{ 1 - \left[\ln \left(\frac{T}{T-1} \right) \right]^k \right\}$$

I tempi di ritorno (Tr) prescritti dal Manuale di Progettazione ferroviaria variano infatti a seconda del tipo di manufatto idraulico:

- Drenaggio della piattaforma (cunetta, tubazioni, ..):

	Tr [anni]
Linea ferroviaria	100
Deviazione stradali	25

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

- Fossi di guardia:

	Tr [anni]
Linea ferroviaria	100
Deviazione stradali	25

5.1 RELAZIONE INTENSITÀ – DURATA DELLE PRECIPITAZIONI – PIOGGE BREVI


In bacini imbriferi di limitata estensione e di relativa rapidità dei deflussi, i tempi di concentrazione sono brevi e di conseguenza le precipitazioni che interessano sono le piogge intense di durata breve con tempi inferiori all'ora. Tale aspetto assume una notevole importanza nel dimensionamento del drenaggio di piattaforma. L'utilizzo della legge valida per durate maggiori dell'ora risulta spesso troppo cautelativa.

Nel caso oggetto della presente relazione il calcolo delle curve di probabilità pluviometrica per tempi di pioggia inferiori ad un'ora è stata utilizzata la formula di Bell (si rimanda alla relazione idrologica Rif. [1] per lo studio completo).

Per l'area oggetto d'intervento, con riferimento a tempi di ritorno di 25, 50, 100 anni, secondo lo studio di Arpa Lombardia e con l'applicazione del metodo di Bell, si ottengono i valori riportati in Tabella 4.1.

Tr	t ≤ 1 ora		t > 1ora	
	a	n	a	n
25	51.69	0.518	45.392	0.266
50	61.50		55.212	
100	69.29		62.238	

Tabella 5.1 - Parametri delle curve di possibilità pluviometrica.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

6 STANDARD PROGETTUALI

Le portate afferenti al sistema di drenaggio sono state valutate con il metodo Razionale, che tiene conto dei fattori morfologici, pluviometrici e del tempo di corrivazione del bacino (T_c), tramite la seguente formula:

$$Q = i \cdot S \cdot \bar{\varphi}$$

nella quale:

- Q = portata di massima piena [l/s].
- i = intensità di pioggia [mm/h] calcolata per $T_r = 25$ anni in funzione del tempo di corrivazione caratteristico del tratto.
- S = superficie afferente.

Di seguito si descrive il metodo assunto per la definizione del coefficiente di deflusso φ e del tempo di corrivazione (T_c).

6.1 TEMPO DI CORRIVAZIONE


Il tempo minimo di accesso alle rete drenante viene assunto pari a 5 minuti (0.083 ore); ad esso si aggiunge il tempo di percorrenza del flusso d'acqua di tutto il tratto a monte della zona considerata, in funzione della lunghezza (L) e della velocità media del flusso d'acqua (v) all'interno dell'opera di smaltimento in esame.

Il tempo totale di corrivazione è stato stimato mediante la seguente formulazione:

$$T_c = t_a + t_r = t_a + \frac{L}{v}$$

dove:

- T_c = tempo di corrivazione.
- t_a = tempo di accesso posto pari a 0.0833 ore (5')
- L = la lunghezza del tratto in esame in (m) e v è la velocità (m/s) di percorrenza all'interno dell'elemento di smaltimento preso in esame.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

6.2 COEFFICIENTE DI DEFLUSSO

Per le opere di drenaggio (collettori e canalette) sono stati assunti cautelativamente i seguenti coefficienti di deflusso:

- Superfici impermeabili (strade asfaltate, copertura edificio): $\varphi = 1$.
- Superfici semipermeabili (superfici scoperte piazzali e parcheggi): $\varphi = 0.70$.

Il coefficiente di deflusso medio è stato definito con media pesata sulle aree coinvolte nel calcolo, secondo la seguente relazione:

$$\bar{\varphi} = \frac{\sum_i \varphi_i \cdot S_i}{S_{tot}}$$

Mediante un rilievo topografico sono state definite le aree sottese ai vari punti di chiusura, quantificate le relative aree e calcolati i valori delle portate massime.

6.3 DIMENSIONAMENTO IDRAULICO

Definiti i parametri pluviometrici e il metodo di trasformazione afflussi/deflussi si effettua il dimensionamento delle opere idrauliche in progetto. La verifica idraulica degli specchi viene effettuata valutando le altezze idriche e le velocità relative alle portate di progetto tramite l'espressione di Chezy:

$$V = k * \sqrt{R * i}$$

e l'equazione di continuità

$$Q = \sigma V$$

dove K, coefficiente di scabrezza, è stato valutato secondo la formula di Gauckler-Strickler:

$$K = K_s R^{1/6}$$


ottenendo:

$$Q = A K_s R^{2/3} i^{1/2}$$

dove: Q indica la portata (m³/s), i la pendenza media (m/m), A la sezione idrica (m²), R il raggio idraulico pari al rapporto tra sezione idrica e perimetro bagnato (m) e K_s il coefficiente di scabrezza di Gauckler-Strickler, assunto pari a K_s=80 m^{1/3} s⁻¹ per le tubazioni in PVC e K_s=67 m^{1/3} s⁻¹ per gli elementi in calcestruzzo.

In base alle relazioni di cui sopra, è possibile verificare le differenti opere idrauliche, tenendo conto dei seguenti vincoli di progetto:

- la velocità minima di moto uniforme non deve essere inferiore a 0,5÷0,6 m/s, al fine di evitare il deposito di sedimenti sul fondo;
- la velocità massima non deve essere maggiore di 5 m/s, al fine di contenere i fenomeni di abrasione (Circolare n. 11633 del 07.01.1974 del Ministero dei Lavori Pubblici);
- il grado di riempimento, per le opere idrauliche connesse alla piattaforma ferroviaria, deve essere non superiore al 70% per elementi chiusi per evitare che la condotta possa andare in pressione; il grado di riempimento per le opere idrauliche deve essere non superiore al 50% per le condotte con DN minore di 500 mm.

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

6.4 INVARIANZA IDRAULICA AI SENSI DELLA NORMATIVA VIGENTE

Il regolamento regionale 23 novembre 2017 – n.7 “Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell’invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell’articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12”, aggiornato con modifiche e integrazioni n.7/2018 e n.8/2019, tratta il tema dell’invarianza idraulica e idrologica all’interno della regione Lombardia.

In tale regolamento si specifica che le misure di compensazione per la salvaguardia dell’invarianza idraulica devono essere applicate anche per:

e.3) la realizzazione di infrastrutture e di impianti, anche per pubblici servizi, che comporti la trasformazione in via permanente di suolo inedificato;

L’articolo 3 – lettera a specifica tuttavia che:

3. Nell’ambito degli interventi relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, assoggettati ai requisiti di invarianza idraulica e idrologica, sono esclusi dall’applicazione del presente regolamento:

a) gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ciclopedonale, stradale e autostradale;

All’articolo 4.3 inoltre viene precisato quanto segue:


L’infiltrazione rappresenta, se la situazione idrogeologica locale lo consente (v. art. 5.2.2), un’utile e opportuna modalità di smaltimento delle acque pluviali. Peraltro, poiché nella generalità dei casi la capacità di infiltrazione dei suoli è inferiore, talora in modo significativo, rispetto all’intensità delle piogge più intense, il contenimento delle portate allo scarico richiede necessariamente la trattenuta temporanea delle acque pluviali in eccesso rispetto all’infiltrazione in invasi di laminazione.

La vasta possibilità di configurare tali invasi con differenti tipologie consente di individuare soluzioni tecnicamente fattibili e di costo percentualmente contenuto, rispetto al costo complessivo dell’intervento, qualora tali capacità di invaso siano attentamente previste in fase di progetto (vedi art. 9).

Le modifiche di impermeabilità del suolo considerano lo stato di permeabilità originaria del sito, e non alla condizione urbanistica preesistente all’urbanizzazione. In particolare, il regolamento riporta:

Lo smaltimento dei volumi invasati, nel rispetto dei valori limite ammissibili di portata più oltre indicati (art. 6.2), deve avvenire secondo il seguente ordine di priorità:

- 1. mediante il riuso dei volumi stoccati, in funzione dei vincoli di qualità e delle effettive possibilità (es. innaffiamento giardini, acque grigie, lavaggio pavimentazioni e auto, ecc.);*
- 2. mediante infiltrazione nel suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, compatibilmente con le caratteristiche pedologiche del suolo e idrogeologiche del sottosuolo, con le normative ambientali e sanitarie e con le pertinenti indicazioni contenute nella componente geologica, idrogeologica e sismica del Piano di Governo del Territorio. L’infiltrazione induce così alla riduzione degli effetti dell’impermeabilizzazione anche in termini di rispetto del principio di invarianza idrologica;*
- 3. scarico in corpo idrico superficiale naturale o artificiale o reticolo di bonifica, con i limiti di portata più oltre indicati (art. 6.2) e assoggettati al controllo dell’Autorità idraulica competente;*
- 4. scarico in fognatura, con i limiti di portata più oltre indicati (art. 6.2).*

	RADDOPPIO LINEA CODOGNO - CREMONA - MANTOVA TRATTA PIADENA - MANTOVA					
	AREA PARCHEGGIO -Relazione idraulica di drenaggio	COMMESSA NM25	LOTTO 03	CODIFICA D 26 RI	DOCUMENTO FV 11B0 011	REV. A

Nella Tabella 6.1 si riportano i limiti di portata scaricabili nei ricettori finali nelle zone di progetto, secondo l'articolo 6.2.

Comune	Provincia	Criticità idraulica ⁽¹⁾	Coefficiente di pericolosità	Portata scaricabile [l/s ha imp]
Piadena	CR	B	-	20

Tabella 6.1 Valori massimi ammissibili della portata meteorica scaricabile nei ricettori (2)

In base all'entità dell'impermeabilizzazione e agli ambiti territoriali si definiscono le modalità di calcolo da applicare all'intervento. L'area di progetto insiste su una superficie attualmente impermeabile per quasi la totalità dell'intervento, infatti solo 44.8 m² sembrano prevedere il cambiamento da superficie a verde a marciapiede in pavimentazione impermeabile, non disponendo tuttavia di un rilievo di dettaglio, non si è certi della reale superficie occupata.

La restante area non vede trasformazioni di tipo urbanistico, di destinazione d'uso o di caratteristiche idrologiche e viene considerata quindi come manutenzione straordinaria.

In questa sede non si prevede il rifacimento del sistema di drenaggio del parcheggio.

Secondo la normativa regionale si applicano i principi di invarianza idraulica nel caso di:

CLASSE DI INTERVENTO	SUPERFICIE INTERESSATA DALL'INTERVENTO	COEFFICIENTE DEFLUSSO MEDIO PONDERALE	MODALITÀ DI CALCOLO AMBITI TERRITORIALI (articolo 7)	
			Aree A, B	Aree C
0 Impermeabilizzazione potenziale qualsiasi	≤ 0,03 ha (≤ 300 mq)	qualsiasi	Requisiti minimi articolo 12 comma 1	
1 Impermeabilizzazione potenziale bassa	da > 0,03 a ≤ 0,1 ha (da > 300 mq a ≤ 1.000 mq)	≤ 0,4	Requisiti minimi articolo 12 comma 2	
2 Impermeabilizzazione potenziale media	da > 0,03 a ≤ 0,1 ha (da > 300 a ≤ 1.000 mq)	> 0,4	Metodo delle sole piogge (vedi articolo 11 e allegato G)	Requisiti minimi articolo 12 comma 2
	da > 0,1 a ≤ 1 ha (da > 1.000 a ≤ 10.000 mq)	qualsiasi		
3 Impermeabilizzazione potenziale alta	da > 1 a ≤ 10 ha (da > 10.000 a ≤ 100.000 mq)	≤ 0,4	Procedura dettagliata (vedi articolo 11 e allegato G)	
	da > 10 ha (> 100.000 mq)	> 0,4		
		qualsiasi		

Tabella 6.2 Metodologia di calcolo in base alla classe d'intervento ⁽³⁾

Il presente parcheggio ricade nella classe di intervento n.º0, secondo l'articolo 12 comma 1, è possibile recuperare un volume pari a 400 mc/ha impermeabile e per 44.8 m² si tratta di 1.8 m³, che potranno essere garantiti un sovradimensionamento della rete idraulica qualora dovesse essere rifatta o da un affossamento nell'area a verde.

Si rimanda alla fase esecutiva per tali valutazioni.

⁽¹⁾Regolamento Regionale 23 novembre 2017, n. 7 e ss.mm.ii., Art. 7, comma 3

⁽²⁾Regolamento Regionale 23 novembre 2017, n. 7 e ss.mm.ii., Art. 8, comma 1

⁽³⁾Regolamento Regionale 23 novembre 2017, n. 7 e ss.mm.ii., Art. 9, comma 1, Tabella 1

7 OPERE DI DRENAGGIO IDRAULICO

Il sistema di drenaggio studiato per la stazione di Piadena consiste nell'utilizzo di elementi di intercettazione dei deflussi (caditoie) collegate tra loro verso il recapito da collettori.

Si rimanda all'elaborato "AREA PARCHEGGIO - Planimetria di drenaggio" per i dettagli.

7.1 DRENAGGIO DELL'AREA DI PARCHEGGIO

L'area individuata per la sosta degli autoveicoli è composta da un piazzale attualmente già asfaltato e provvisto di rete di raccolta, rappresentata da pozzetti con caditoia.

Nella seguente figura è rappresentata la schematizzazione della rete idraulica esistente.

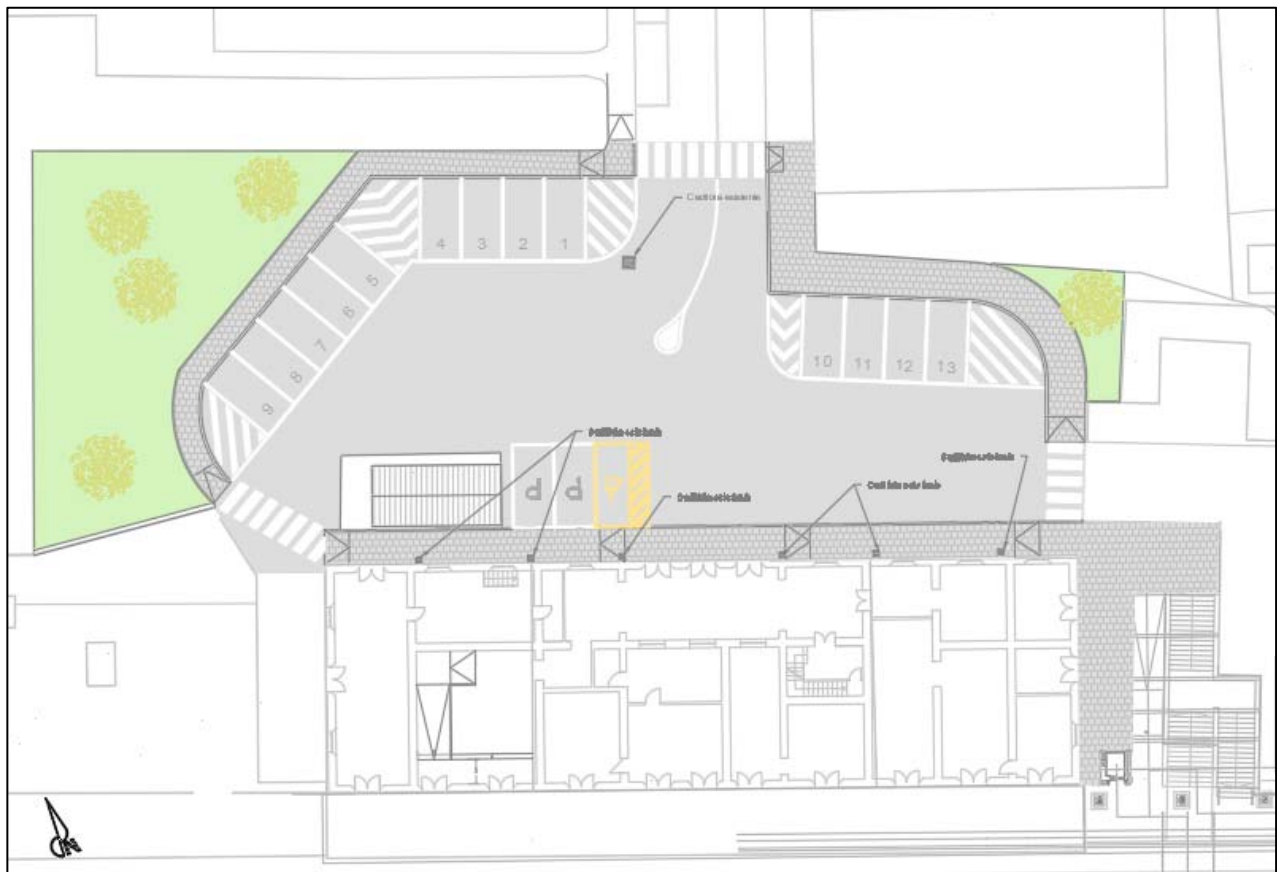


Figura 7.1 - Sistema di drenaggio.

8 SISTEMA DI RACCOLTA

La rete di smaltimento del parcheggio della stazione di Piadena è quindi costituita da pozzetti con caditoie esistenti localizzate nel marciapiede antistante il fabbricato viaggiatori e nel piazzale.

Non disponendo della rete di raccolta e smaltimento esistente, si rimanda alla fase esecutiva per il rilievo di dettaglio dell'area di parcheggio ed il rilievo di consistenza delle reti di smaltimento acque presenti.

In questa sede si prevede il mantenimento delle opere idrauliche esistenti.

Sarà necessario, in fase esecutiva ed a valle del rilievo, l'attribuzione delle pendenze della superficie pavimentata analoga a quella dello stato di fatto, al fine di mantenere inalterata la condizione idraulica ante operam.