



AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B08000060009

PROGETTO DEFINITIVO

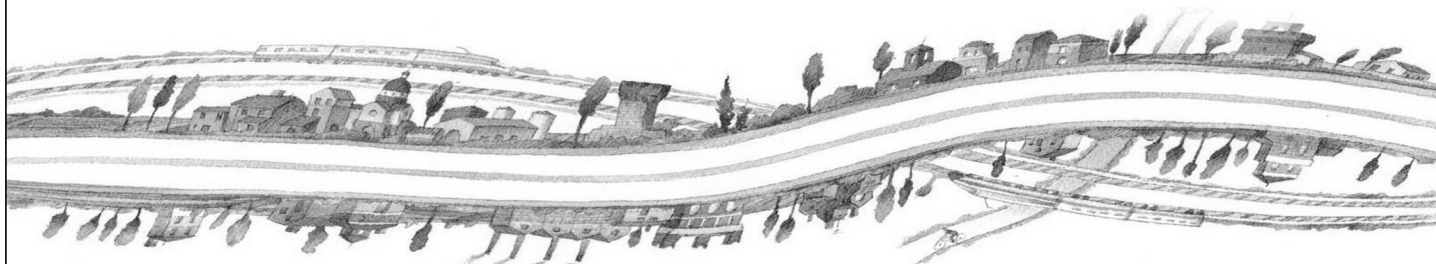
ASSE AUTOSTRADALE

IDROLOGIA E IDRAULICA

IDRAULICA CORSI D'ACQUA PRINCIPALI

CANALE ANGELINO

RELAZIONE IDRAULICA



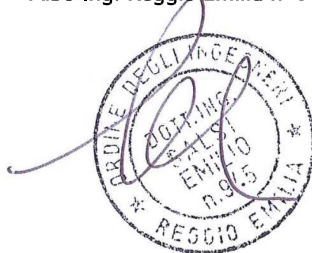
IL PROGETTISTA

Ing. Riccardo Telò
Albo Ing. Parma n° 1099



RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Emilio Salsi
Albo Ing. Reggio Emilia n° 945



IL CONCESSIONARIO

Autostrada Regionale
Cispadana S.p.A.
IL PRESIDENTE
Graziano Pattuzzi

G					
F					
E					
D					
C					
B					
A	17.04.2012	EMISSIONE	ZANZUCCHI	TELO'	SALSI
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

NUM. PROGR.	FASE	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.
0710	PD	0	A42	AWS17	0	WW	RI	01	A

DATA: MAGGIO 2012

SCALA:

INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	3
2.1. NORMATIVA	3
2.2. CRITERI E RACCOMANDAZIONE DEL CONSORZIO DI BONIFICA DELLA PIANURA DI FERRARA.....	3
3. CRITERI GENERALI	6
3.1. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	6
3.2. IL MODELLO MATEMATICO PER LA PROPAGAZIONE DELL'ONDA DI PIENA	8
4. AMBITO DI RIFERIMENTO	11
4.1. IL COMPENSORIO DI BONIFICA	11
4.2. TRACCIATO AUTOSTRADALE INTERFERENTE CON IL CORSO D'ACQUA	12
5. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	13
5.1. CARATTERISTICHE IDROGRAFICHE	13
5.2. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E MORFOLOGICHE DELL'ALVEO (TENDENZA MORFO-EVOLUTIVA DEL CORSO D'ACQUA).....	16
6. DEFINIZIONE DELLE PORTATE DI RIFERIMENTO	19
7. VERIFICHE IDRAULICHE.....	21
7.1. ATTRAVERSAMENTO ED OPERE IDRAULICHE CONNESSE.....	21
7.2. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA STATO DI FATTO - STATO DI PROGETTO.....	21
7.2.1. Condizioni di riferimento	21
7.2.2. Risultati delle analisi idrauliche e verifica del franco di sicurezza dell'attraversamento.....	22
7.2.3. Valutazione della compatibilità idraulica.....	30
7.3. Verifica di compatibilità idraulica in presenza di opere provvisionali.....	32
8. INTERVENTI DI SISTEMAZIONE IDRAULICA	33

1. PREMESSA

La presente relazione è parte integrante del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana e si propone di definire le grandezze idrauliche di riferimento e, di conseguenza, di stabilire gli interventi e gli accorgimenti da adottare, al fine di garantire la compatibilità tra le infrastrutture autostradali di attraversamento ed il Canale Angelino, corso d'acqua di bonifica interferito direttamente dall'opera autostradale in progetto.

Il percorso progettuale seguito è stato coordinato e condiviso con l'Ente Gestore del corso d'acqua interessato dall'interferenza (Consorzio di bonifica della Pianura di Ferrara) e tiene conto delle prescrizioni impartite durante la Conferenza dei Servizi sul Progetto Preliminare che si è conclusa con l'approvazione dello stesso nel Dicembre 2011 oltreché delle ulteriori indicazioni ricevute dal Consorzio.

Il risultato finale consiste nell'aver rispettato:

- ❑ ogni singola sezione di deflusso di attraversamento per il transito delle piene di riferimento di progetto stabilite in relazione a quanto previsto dalla normativa vigente nonché impartito direttamente dal Consorzio gestore (trattandosi di corsi d'acqua regolati la portata di riferimento è stabilita dall'Ente gestore in funzione del regime idraulico del canale);
- ❑ i franchi imposti tra livelli idrometrici per la piena di progetto e le quote arginali e/o spondali;
- ❑ distanze minime dai cigli arginali e/o spondali;
- ❑ le opere idrauliche di protezione sotto ogni attraversamento stradale e nelle immediate vicinanze dello stesso, inteso come: difese spondali e di fondo, ringrossi arginali, protezione dei paramenti arginali sia in frodo che lato campagna;
- ❑ la continuità e la conservazione della viabilità gestionale sia in caso di piena che di magra.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1. NORMATIVA

Lo sviluppo degli studi, analisi e verifiche idrauliche nonché la successiva progettazione delle opere di risoluzione delle interferenze è stata sviluppata nel rispetto delle Normative Nazionali e Regionali in materia nonché delle Norme Tecniche di Attuazione e Direttive Tecniche del PAI dell'Autorità di bacino del Fiume Po e del PSAI dell'Autorità di bacino del Fiume Reno.

Per la consultazione delle specifiche norme si rimanda all'elaborato:

0036PD0000000000GEKT01A - ELENCO DELLE NORMATIVE DI RIFERIMENTO

2.2. CRITERI E RACCOMANDAZIONE DEL CONSORZIO DI BONIFICA DELLA PIANURA DI FERRARA

La progettazione definitiva delle opere autostradali necessarie al superamento delle interferenze con i canali di bonifica è stata fondata oltretutto sulle risultanze del progetto preliminare sulle indicazioni e prescrizioni impartite dal Consorzio della Bonifica di Ferrara con il parere prot. 10429 del 16/05/2011 espresso per la Conferenza dei Servizi (CdS). Le prescrizioni avevano carattere generale e riportavano richieste suddivise per attraversamenti risolti con ponti a luce libera e per quelli risolti mediante inserimento di manufatti tombinati; durante l'attuale fase progettuale sono stati esaminati, con i tecnici del Consorzio, tutti gli attraversamenti in progetto e sono state adottate scelte condivise per la risoluzione di ciascuno di essi.

Per quanto riguarda i ponti a luce libera i criteri e le raccomandazioni prevedono:

- *verifiche idrauliche da sviluppare per lo stato di fatto e di progetto adottando come portata di riferimento la portata a piene rive (portata massima sostenibile);*
- *nei punti d'intersezione in cui si realizzeranno ponti a luce libera si dovranno strutturare i manufatti in modo da evitare il posizionamento di pile di appoggio all'interno dell'alveo del canale e mantenere un franco minimo di ml. 1,00 tra il sottotrave e il piano campagna o la sommità arginale del punto intersecato;*
- *nei ponti a luce libera dovranno inoltre essere previsti, sia in destra che in sinistra idraulica, appositi sottopassi all'arteria stradale, realizzati lungo la canalizzazione demaniale o nelle immediate vicinanze,*

con una larghezza minima di ml. 4,00 ed un'altezza utile minima di ml. 5,00, posizionati a quota tale da evitare ristagni di acque meteoriche sul piano di transito;

- *se i sottopassi di cui al punto precedente saranno posizionati non in linea con il canale ma nelle immediate vicinanze, dovranno essere previste apposite strade di raccordo tra gli stessi e la canalizzazione dotate, se necessario, delle rampe di salita e discesa dagli argini. Tali strade di raccordo dovranno essere appositamente strutturate tramite massetto in stabilizzato di adeguato spessore in modo da essere percorribili, anche in condizioni di avversità climatiche, con i mezzi abitualmente impiegati per la manutenzione e la gestione della canalizzazione;*
- *eventuali modifiche del tracciato dell'alveo dovranno prevedere, a cura e spese del titolare dell'opera viaria, l'acquisizione al demanio dello Stato per opere di bonifica delle superfici necessarie al nuovo tracciato, compreso di frazionamenti ed atti notarili. Inoltre i nuovi tratti dovranno essere realizzati con pendenza e sezioni tali da garantire almeno le attuali portate, sia irrigue che di scolo, dei canali. Le sezioni e i profili proposti per i nuovi tracciati all'atto della richiesta di autorizzazione dovranno essere corredati da apposite relazioni idrauliche.*
- *in presenza di ponti a luce libera si dovrà procedere al rivestimento di scarpate e fondo sia nel tratto sottostante l'impalcato che per ulteriori 10 ml. a monte ed a valle dello stesso;*
- *la progettazione dell'opera dovrà prevedere anche tutti gli interventi necessari per garantire il mantenimento della funzionalità dei corsi d'acqua, di scolo ed irrigui, di competenza privata intersecati dalla nuova autostrada e dalla viabilità di raccordo;*
- *tutti gli interventi che si andranno ad attuare sulla canalizzazione dovranno prevedere la realizzazione delle opere provvisoriale necessarie ad assicurare la continuità del flusso idraulico durante tutto il periodo di cantiere.*

In fase di progettazione definitiva sono stati svolti vari incontri con i tecnici del Consorzio di Ferrara finalizzati ad approfondire i criteri generali esposti nel parere di CdS nonché ad esaminare nel dettaglio i singoli attraversamenti e per ciascuno di essi definire le prescrizioni specifiche. Durante tali incontri sono stati concordati ulteriori prescrizioni generali:

- *i sottopassi funzionali al passaggio dei mezzi consorziali potranno essere ridotti ad una altezza minima di 4.0m solo per quei canali specificamente discussi con il CB; la larghezza dovrà essere comunque di 4m (netti);*
- *se il passaggio dei mezzi consorziali avviene sulla sponda e sotto l'impalcato del ponte dovrà essere garantita una larghezza minima tra ciglio sponda e spalla del ponte di almeno 5-7m;*
- *se non è previsto il passaggio dei mezzi sotto il ponte dovrà comunque essere garantita una distanza minima tra ciglio sponda e spalla ponte di almeno 2-3m; tale superficie dovrà essere rivestita in massi intasati di cemento analogamente alla sezione sotto l'ombra del ponte;*

- in alcuni casi il rivestimento spondale a monte e valle dei tombini potrà essere ridotto a 5m anziché i 10 prescritti in relazione all'importanza del canale e comunque da definirsi puntualmente.

Nell'analisi specifica del Canale Angelino è stato richiesto e sono stati concordati con il Consorzio i seguenti interventi:

1. realizzazione di nuovo attraversamento con ponte in luce;
2. assenza dei sottopassi scatolari per la continuità delle capezzagne di manutenzione: essendo disponibile, in adiacenza al canale, il sovrappasso della Strada Canale Angelino, ubicata ad ovest del canale, che garantisce la continuità della stessa si è ritenuto che tale opera sia sufficiente a garantire le attività di manutenzione ed ispezione consorziale consentendo così di mantenere basso il rilevato autostradale come richiesto in CdS.

Come si evince dalle risultanze dello studio e dalle descrizioni seguenti dell'intervento in progetto risultano rispettate i criteri e prescrizioni impartite.

3. CRITERI GENERALI

3.1. ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

Lo studio idrologico-idraulico, nel suo complesso, si è articolato nelle seguenti fasi.

Fase 1^a: Definizione di un quadro conoscitivo di riferimento morfologico e idraulico

Scopo di questa fase è la predisposizione di uno strumento conoscitivo in grado di valutare le sollecitazioni idrauliche del corso d'acqua nel tratto di interesse, intese quali idrogrammi di piena (livelli e portate), ricavate attraverso analisi idrologiche e processi di modellazione matematica, e le condizioni idrauliche al contorno, sia a monte che a valle, per quanto non espresso dagli eventuali dati idrometrici disponibili.

Per la definizione completa della geometria del Canale Angelino nel tratto in studio è stato realizzato uno specifico rilievo topografico nell'estate del 2011 nell'ambito del quale è stata rilevata la geometria del canale descritta attraverso 30 sezioni trasversali per una lunghezza di circa 6 km dei quali 3km a monte e 3km a valle dell'attraversamento in progetto.

Fase 2^a: Analisi idrologia e idraulica del corso d'acqua

Per il canale è stata condotta una precisa analisi idrologica ed idraulica, in grado di approfondire, attraverso un processo di modellazione matematica comparativa tra lo stato di progetto e lo stato di fatto, le perturbazioni dell'attraversamento viario sulle dinamiche idrauliche.

Il Canale Angelino è un corso d'acqua artificiale con funzione promiscua di scolo ed irrigazione e sottende un comprensorio territoriale non univocamente definito in quanto variabile in funzione dell'uso considerato ed in funzione della regolazione meccanica delle portate sia in condizioni irrigue sia in condizioni di sofferenza allo scolo. La particolare caratteristica dei corsi d'acqua di bonifica risiede proprio nella loro funzionalità e negli usi a cui sono preposti; l'ambivalenza delle funzioni di scolo ed irrigazione rende non poco difficile l'analisi idrologica in quanto a rigori essi vanno studiati sotto il profilo della funzione di drenaggio delle acque meteoriche tuttavia utilizzati, soprattutto nelle stagioni primaverili ed estive anche per irrigazione mantenendo alti i livelli in alveo e riducendo la capacità di assorbimento di eventi pluviometrici importanti. All'interno delle difficoltà oggettive e tipiche di un comprensorio di bonifica sono stati sviluppati studi funzionali alla caratterizzazione dei deflussi dei canali principali per i quali è stata predisposta una modellazione matematica dei deflussi volta ad individuare i livelli idrometrici da assumere a riferimento per la progettazione dei manufatti di attraversamento.

Lo studio è stato condotto adottando parametri progettuali e di verifica cautelativi, sono infatti state estese, le

prescrizioni tecniche stabilite dall'Autorità di bacino per il Po nell'ambito del PAI anche sui canali principali per i quali il tempo di ritorno di riferimento è $TR=100$ anni. Tra i parametri progettuali si è scelta, come condizione più critica la funzione di scolo; le portate massime assunte a riferimento ed adottate come portate di progetto sono le portate massime sostenibili dalla sezione media del canale nel tratto studiato. Tale assunzione, già adottata ed approvata dal Consorzio di bonifica della Pianura di Ferrara nell'ambito del proprio parere alla Conferenza di Servizio sul Progetto Preliminare, è stata ribadita nel presente Progetto Definitivo dove tuttavia si è estesa la valutazione all'intero tratto di canale rilevato e modellato idraulicamente.

Si conferma che la massima portata sostenibile, portata a piene rive, si colloca nella curva di durata delle portate dei canali di bonifica, nel range di tempi di ritorno compreso tra i 20 ed i 100 anni. Ciò si dimostra in linea con i tempi di ritorno caratteristici della progettazione di bonifica, generalmente associabili a $TR=20-30$ anni. I manufatti di attraversamento sono stati sempre impostati con tirante d'aria, rispetto al piano campagna di almeno 100 cm per evitare funzionamenti in pressione.

L'analisi idrografica ha preso in esame, per i canali principali, i parametri caratteristici dei corsi d'acqua interferiti intesi come superficie afferente, rispetto alla sezione di chiusura fissata in corrispondenza dell'attraversamento autostradale, lunghezza dell'asta, quote e pendenze, coefficiente di deflusso.

L'analisi idrologica è stata sviluppata adottando coefficienti idrometrici di riferimento che hanno consentito il tracciamento di curve di durata caratteristiche dalle quali, nota la superficie afferente al canale sono state ricavate le portate che sollecitano l'alveo per gli assegnati tempi di ritorno; la portata di riferimento è stata fissata nella massima portata sostenibile dalla sezione attuale e si è posta a confronto anche la portata monosecolare.

L'analisi idraulica è stata condotta mediante modellazione matematica in moto permanente, si sono indagate e confrontate la condizione attuale, stato di fatto e quella futura, stato di progetto.

Fase 3^a: Progettazione delle opere di presidio idraulico

Sulla base delle risultanze delle analisi idrauliche si è, quindi, proceduto alla definizione delle opere di presidio idraulico necessarie a garantire sia l'efficienza idraulica delle strutture in progetto, che la compatibilità delle stesse con le dinamiche del corso d'acqua. Sono stati, inoltre, definiti gli accorgimenti e gli interventi necessari al corretto superamento dell'alveo inciso nonché delle arginature dove presenti.

Per il progetto delle difese attive sono state privilegiate soluzioni di ingegneria naturalistica a basso impatto ambientale, condivise con il Consorzio di bonifica. Nella scelta e tipologia dei rivestimenti protettivi in massi si è rispettato quanto prescritto dal Consorzio di bonifica nel parere di CdS; analogamente si sono rispettate le distanze minime richieste per l'estensione dei rivestimenti, per il posizionamento delle spalle e per la ricicatura delle piste di servizio e manutenzione.

Tutte le soluzioni adottate sono state discusse e concordate con il Consorzio di bonifica Pianura di Ferrara con il quale il confronto diretto ha consentito di approfondire le problematiche dell'intervento nonché rispettare le prescrizioni di carattere generale e specifiche che sono state fornite durante la fase progettuale definitiva in apposite riunioni come risulta dai verbali relativi.

3.2. IL MODELLO MATEMATICO PER LA PROPAGAZIONE DELL'ONDA DI PIENA

Per il Canale Angelino è stata condotta un'analisi idraulica mediante modellazione numerica monodimensionale. La ricostruzione in formato digitale delle morfologie dell'alveo e delle aree limitrofe si è basata sui dati geometrici rilevati direttamente per la esecuzione dell'infrastruttura in progetto.

Il confronto tra le dinamiche idrauliche nello stato di fatto ed in quello di progetto, che prevede la realizzazione del tracciato autostradale e delle relative opere accessorie, ha consentito di evidenziare sia il funzionamento attuale del corso d'acqua, considerando anche le interferenze prodotte dagli attraversamenti esistenti, sia l'influenza apportata dall'infrastruttura in progetto. Tali influenze si riconducono soprattutto ad alterazioni dei profili di rigurgito e di velocità della corrente dove si sono osservate significative alterazioni nello stato di fatto per la presenza di numerosi tombini e ponticelli di sezione ridotta rispetto a quella del canale mentre non si rilevano alterazioni per l'attraversamento di progetto. Dall'analisi modellistica nello stato di fatto si sono ricavati i vincoli geometrici che l'opera di attraversamento deve rispettare, in termini di quota dell'intradosso ed eventualmente di numero e posizione di pile e spalle del ponte.

Il modello adottato per le simulazioni matematiche effettuate, integra numericamente le equazioni differenziali del moto vario per correnti monodimensionali gradualmente variate. L'ipotesi di monodimensionalità è ampiamente giustificata nella grande maggioranza dei tratti dei corsi analoghi a quelli in esame; essa risulta poco corretta solo in corrispondenza di brusche variazioni nella geometria della sezione liquida trasversale, ma in tali circostanze il raffittimento del rilievo geometrico limita le possibili fonti di imprecisione.

Il modello utilizzato, è *HEC-RAS River Analysis System*, elaborato dall'*Hydrologic Engineering Center dell'US Army Corps of Engineers degli U.S.A.* (versione 4.1.0, gennaio 2010).

Si tratta di uno strumento d'applicabilità molto ampia, largamente utilizzato presso Enti Pubblici e Privati negli Stati Uniti e in oltre 40 nazioni, ed ormai adottato anche da molti Enti Pubblici Italiani.

Il modello è stato progettato per contenere vari moduli di analisi idraulica monodimensionale: analisi di moto permanente, analisi del moto vario, analisi del trasporto solido in letto mobile. Tra le diverse componenti

quella utilizzata nel presente studio consiste nell'algoritmo di calcolo idraulico per la determinazione delle variazioni della portata, della velocità, della larghezza del pelo libero della corrente e di altre caratteristiche idrauliche del moto durante la propagazione verso valle della corrente idrica di portata nota, per effetto della capacità di laminazione naturale dell'alveo, della sua resistenza d'attrito, della presenza di opere interagenti con la corrente (ponti e traverse).

Il modello, calcola i profili di moto vario per corsi d'acqua monodimensionali in regime di corrente lenta, veloce o mista. Il programma, è in grado di calcolare e gestire i profili per una rete di canali naturali o artificiali in un sistema ad albero od a singolo ramo. Le relazioni fondamentali della formulazione matematica sono le equazioni dei moti permanenti nell'espressione classica dell'equazione monodimensionale dell'energia secondo Manning. Le perdite valutate sono quelle d'attrito (secondo Manning), valutate per le diverse parti della sezione trasversale (canale centrale, sponde laterali, golene e parti di golene), e quelle causate dalla contrazione o espansione delle sezioni (tramite un coefficiente che moltiplica la variazione dell'altezza cinetica). L'equazione della quantità di moto è utilizzata nei punti dove il profilo del pelo libero subisce brusche variazioni ovvero in regime misto nel passaggio da corrente veloce a corrente lenta oppure, in corrispondenza di ponti, traverse e sottopassi o alla confluenza di più rami di una rete.

Il modello richiede, oltre alla geometria generale del corso d'acqua, profili e sezioni trasversali, i dati di portata in ingresso nella prima sezione di monte ed, eventualmente in tutte le sezioni dove sono disponibili dati di portata, ed infine le condizioni al contorno dipendenti dal regime di moto della corrente.

L'equazione generale dell'energia è la seguente:

$$Y_2 + Z_2 + \alpha_2 \frac{V_2^2}{2g} = Y_1 + Z_1 + \alpha_1 \frac{V_1^2}{2g} + h_e$$

dove:

- Y_1, Y_2 altezza idrometrica nella sezione 1 e 2,
- Z_1, Z_2 quota del fondo alveo nelle sezioni 1 e 2,
- V_1, V_2 velocità medie (portata totale/area bagnata) nelle sezioni 1 e 2,
- α_1, α_2 coefficienti di velocità,
- h_e perdita di carico nel tratto 1-2.

La perdita di carico tra due sezioni trasversali è calcolata come somma delle perdite distribuite per attrito e di quelle concentrate per effetto di contrazioni o allargamenti bruschi di sezione secondo l'equazione:

$$h_e = LS_f + C \left(\alpha_2 \frac{V_2^2}{2g} - \alpha_1 \frac{V_1^2}{2g} \right)$$

dove:

- L distanza pesata, in funzione della portata, tra le due sezioni trasversali 1 e 2,
S_f pendenza motrice tra le sezioni 1 e 2,
C coefficiente di perdita di carico per contrazione o allargamento di sezione.

La pendenza d'attrito S_f è valutata secondo l'espressione di Manning:

$$S_f = n^2 Q|Q| / (A^2 R^{4/3})$$

dove n è il coefficiente di resistenza di Manning (che vale anche n=1/c con c di Gauckler-Strickler) ed R è il raggio idraulico.

L'equazione differenziale del moto viene integrata per via numerica, attraverso un insieme di fasi iterative che vengono ripetute più volte per affinarne la risoluzione; per la determinazione dei profili è quindi necessario fornire le condizioni iniziali di portata in ingresso e le condizioni al contorno in funzione del regime di moto.

La procedura di calcolo per la determinazione del profilo idraulico per portata assegnata, richiede i seguenti dati:

- descrizione completa del tronco fluviale, costituita dalla rappresentazione geometrica delle sezioni di rilievo trasversali e relativo loro posizionamento plano-altimetrico;
- descrizione geometrica di opere trasversali (ponti e relativi rilevati di accesso, tombini scatorari, traverse fluviali, soglie di fondo, briglie etc.) e/o longitudinali in alveo;
- caratterizzazione della resistenza al moto in alveo e golene mediante la definizione del coefficiente di scabrezza di Manning;
- definizione dei coefficienti di contrazione/espansione, per effetto di perturbazioni offerte al moto da parte di opere trasversali presenti in alveo;
- definizione del tipo di moto (corrente lenta o veloce) nel tronco fluviale;
- condizione al contorno di partenza del calcolo del profilo secondo tre possibili metodologie:
- introduzione di una altezza d'acqua nota di valle o di monte, a seconda che il moto avvenga in corrente lenta o veloce,
- calcolo eseguito a partire dall'altezza critica,
- calcolo eseguito a partire dalla pendenza di fondo alveo.

Il calcolo del rigurgito prodotto dalle pile del ponte viene eseguito secondo diversi metodi :

- Equazione di Yarnell;
- Metodo di conservazione della quantità di moto.

4. AMBITO DI RIFERIMENTO

4.1. IL COMPENSORIO DI BONIFICA

Il comprensorio della bonifica del Consorzio della Pianura di Ferrara comprende un vasto territorio che precedentemente apparteneva a vari consorzi della bassa pianura nel tratto delimitato dal fiume Panaro fino al mar Adriatico; nello specifico il territorio tra Panaro e Ferrara apparteneva al Consorzio Valli di Vecchio Reno. Il comprensorio di interesse è caratterizzato da una morfologia piatta sulla quale le fluttuazioni antiche del Reno hanno originato i paleoalvei e da essi i dossi di pianura disposti in una complessa rete e che si trovano in condizioni altimetriche di rilevato relativo e che sono solitamente caratterizzati da terreni più grossolani rispetto alla matrice alluvionale delle zone un tempo vallive e dei bacini di colmata che popolano la pianura.

L'altimetria del comprensorio degrada dai 22 metri sul livello del mare all'estremo sud-ovest, fino a meno di 4 metri sul livello del mare in corrispondenza della depressioni più marcate. Le condizioni altimetriche e morfologiche del comprensorio consentono, ad eccezione di alcune depressioni, lo scolo naturale delle acque. L'idrografia è caratterizzata da una marcata complessità, dovuta essenzialmente alla diversità dei recapiti esterni e all'origine ovunque antica del reticolo dei canali. I terreni del comprensorio hanno un'origine alluvionale, caratterizzata da un'intima mescolanza di apporti dal sistema padano-alpino con quelli prevalenti di origine appenninica. In esso assumono un'importanza fondamentale i terreni sabbioso limosi, che si ritrovano in corrispondenza dei dossi di pianura mentre nelle aree intervallive la matrice dominante è quella di suoli limosi ed argillosi caratteristici dei depositi alluvionali. Il territorio del comprensorio presenta una dominanza di seminativi pari a circa il 65% del totale della superficie, seguono le superfici urbanizzate 20%, le superfici destinate ad colture arboree e boscate 15%. Il territorio è soggetto al clima continentale moderatamente temperato della pianura padana ed è scarsamente influenzato dalla vicina presenza del mare Adriatico. Le precipitazioni sono numericamente scarse ma distribuite uniformemente nelle quattro stagioni, con valori più alti in autunno, primavera e estate e più bassi in inverno; la piovosità media annua è dell'ordine dei 700-600 mm.

Il comprensorio di bacino ricade nella Provincia di Ferrara ed appartiene al bacino idrografico del fiume Po.

4.2. TRACCIATO AUTOSTRADALE INTERFERENTE CON IL CORSO D'ACQUA

Il tracciato dell'Autostrada regionale Cispadana interseca il Canale Angelino alla progressiva chilometrica 46+265; il tracciato si presenta in rettilineo ed in rilevato sulla campagna circostante. L'interferenza avviene ad ovest del Cavo Napoleonico a circa 2500m a nord dell'abitato di S.Agostino-San Carlo.

L'autostrada è affiancata, nel tratto di interferenza, da piste di servizio che verranno raccordate alle viabilità esistenti di via Canale Angelino e via IV Torri; la continuità nord-sud sarà garantita mediante la realizzazione di un sottovia in sottopasso all'autostrada.

L'interferenza avviene inclinata rispetto all'asse del canale mantenendo un angolo tra l'asse canale e l'asse autostrada di 40°; ciò comporta un allungamento dell'opera di scavalco rispetto ad una soluzione in retto.

5. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

5.1. CARATTERISTICHE IDROGRAFICHE

Il Canale Angelino nasce a monte di Dosso, in sinistra Reno, scorre incassato nella pianura per un primo tratto nel quale riceve le sole acque di scolo degli appoderamenti frontisti, successivamente entra nel proprio bacino imbrifero che drena parte della campagna ferrarese compresa tra il Reno e Scolmatore di Reno in destra e il Canale di Cento in sinistra. Il canale corre inizialmente da SW verso NE poi piega verso NW e successivamente a NE fino a raggiungere il Cavo Napoleonico che segue in sinistra di quest'ultimo fino alla foce nel Canale di Cento. A valle di Cispadana confluisce nell'Angelino, in destra idraulica, lo Scolo Fossa.

La sezione di chiusura è stata fissata in corrispondenza dell'interferenza Cispadana a Quattro Torri. Il tratto studiato sottendo un sottobacino di estensione ridotta che è stato individuato su base CTR e presenta una superficie di $S=7,07 \text{ km}^2$, lunghezza dell'asta $L=7.730 \text{ km}$ poco più della metà dell'intero corso d'acqua la cui lunghezza è pari a 13.263 km . La quota massima di bacino è pari a 15 msm e la minima è pari a 11 msm sul piano campagna e 8.7 msm a fondo alveo; il dislivello complessivo è di 4 m che dimostra la modestissima pendenza della pianura e di conseguenza dell'asta incisa.

Area del bacino	7,07	km ²
Lunghezza dell'asta principale	7,730	km
Elevazione massima del bacino	15,0	msm
Elevazione della sezione di chiusura	8,7	msm
Distanza dalla foce	5,533	km

TABELLA 5-1: CANALE ANGELINO, CARATTERISTICHE FISICHE ALLA SEZIONE DI ATTRAVERSAMENTO CISPADANA

Il Canale Angelino è stato studiato nei pressi dell'attraversamento di progetto; nel tratto studiato, a monte e valle di Cispadana, il canale presenta sezione in scavo, regolare e costante di forma trapezoidale con sponde ripide che scendono in alveo e numerosi attraversamenti per strade ed accessi carrai realizzati con ponticelli e tombini di officiosità notevolmente inferiore a quella del canale; in sinistra il canale è affiancato dalla strada comunale Via canale Angelino.

La morfologia della sezione caratteristica può essere schematizzata con una larghezza a piano campagna di 10.5 m , una larghezza di fondo alveo di 4.5 m ; la profondità massima è di 2.2 m e le sponde hanno scarpa $2 (h) : 3.5 (b)$.

Nell'ambito del progetto sono state svolte indagini specialistiche finalizzate alla determinazione delle caratteristiche idrografiche ed ambientali del corso d'acqua; si riporta nel seguito la scheda di censimento da cui emergono tali rilevamenti.

CODICE	A02A038
NOME	CANALE ANGELINO

DATA RILIEVO	20/07/2011	
PROPRIETA'	demaniale	
ENTE GESTORE	Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara	
LOCALITA'	Cà Molina	
COMUNE	S.Agostino	
PROVINCIA	Ferrara	
PROGRESSIVA	48+900	
FOTOGRAFIE	A02A038_1.jpg	A02A038_2.jpg

UBICAZIONE	GAUSS BOAGA X	4965029.895
	GAUSS BOAGA Y	1688181.714
CARATTERISTICHE IDROGRAFICHE	BACINO (m2)	15911657
	LUNGHEZZA (m)	13340
	SORGENTE	scoli campagne
	FOCE	Canale di Cento
CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE	TIPO TRACCIATO	rettilineo con curve
	TIPO SEZIONE	in scavo
	TIPO ALVEO	alveo in terra di forma trapezoidale con fodno largo e sponde distese B>H
	EROSIONI	molte erosioni di sponda per franamenti al piede
CARATTERISTICHE CORSO D'ACQUA	RANGO	principale
	USO	promiscuo
	GRANULOMETRIA	limi e argille

	AMBIENTE FLUVIALE		<i>canale rinaturalizzato - sponde in erba sfalciata, fragmiteto su sponda, poca vegetazione acquatica - assenza di fascia riparia, solo alberi isolati - no rivestimenti - fauna ittica ed anfibia, avifauna</i>
CARATTERISTICHE DEL PAESAGGIO	TERRITORIO CIRCOSTANTE		<i>campagna aperta con coltivazioni cerealicole, ortaggi e mai, cascie e strade carraie - alberi ed arbusti isolati</i>
CARATTERISTICHE IDRAULICHE	CONDIZIONI CONTRONO	AL	<i>corrente lenta: pendenza di moto uniforme a valle e livello a piene rive</i>
	SCABREZZA Gauckler-Strickler		21-24
NOTE			<i>ponticelli in muratura ad arco per passaggi carrai - assenza di difese idrauliche - paratoie manuali per la gestione delle portate e livelli irrigui ponticelli in muratura ad arco per passaggi carrai - assenza di difese idrauliche - paratoie manuali per la gestione delle portate e livelli irrigui</i>





5.2. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E MORFOLOGICHE DELL'ALVEO (TENDENZA MORFO-EVOLUTIVA DEL CORSO D'ACQUA)

Nel tratto oggetto di intervento il corso d'acqua ha andamento rettilineo con alcune curve a diversa angolatura e con sviluppo prevalente da SW verso NE fino all'attraversamento Cispadana oltre il quale il canale prosegue il suo corso, ancora verso NE e poi verso N affiancandosi al Cavo Napoleonico fino alla foce nel Canale di Cento; lo scarico avviene libero a gravità. L'indagine è stata sviluppata in forma univoca da Punta Guaraldi fino a località Samaria per una lunghezza di circa 6 km.

La struttura d'alveo nel tratto d'interesse è ovunque unicursale di sezione trapezoidale con sponde a pendenza variabile spesso soggette a localizzate erosioni dovute a cedimenti causati dall'alternanza di livello idrico; la sezione è sempre in scavo rispetto alla campagna circostante. Lungo il tratto sono presenti numerosi ponticelli che restringono l'efficienza idraulica del canale in terra e che quindi rappresentano delle singolarità di strozzatura dell'area bagnata con conseguenti effetti di rigurgito a monte delle portate e limitazione delle stesse.

Avendo constatato che il tratto oggetto di analisi è caratterizzato da moderata lunghezza ed estensione, e specialmente il fatto che le opere idrauliche in progetto non determinano riduzione della sezione disponibile al deflusso e non essendoci effetti laminativi per assenza di aree golenali, sono state effettuate simulazioni idrauliche in moto permanente (stazionario). La soluzione in moto stazionario, rispetto ad una analisi in termini di colmo di piena fornita da un'analisi in moto vario, fornisce condizioni di verifica sensibilmente più cautelative e, specialmente in corrispondenza dei manufatti di attraversamento, consente di impostare un confronto corretto tra diverse formulazioni per la stima delle perdite di carico.

Il modello geometrico utilizzato è stato costruito sulla base dei rilievi topografici propedeutici alla progettazione definitiva eseguiti nell'anno 2011 da ARCOS; il rilievo si compone di 30 sezioni trasversali, che rappresentano in modo esaustivo l'alveo e la campagna circostante; il tratto rilevato e restituito è di circa 6.000m localizzato per metà a monte e per metà a valle dell'attraversamento.

I valori di scabrezza assunti tengono conto della combinazione di diversi fattori che intervengono nella caratterizzazione delle perdite distribuite durante un evento di piena:

- caratteristiche granulometriche del materiale d'alveo,
- caratteristiche morfologiche e geometriche quali il grado di sinuosità del tratto d'alveo e brusche variazioni di geometria della sezione;
- caratterizzazione della copertura vegetale presente nelle zone spondali.

Sulla base dei sopralluoghi effettuati e dei riferimenti bibliografici che si riconducono ai principali studi in materia su corsi d'acqua analoghi si sono assunti valori della scabrezza in funzione della copertura vegetale e del tipo e granulometria del materiale presente in alveo; in generale si è sempre discretizzata la sezione idraulica bagnata associando valori diversi di scabrezza in relazione alle variabili sopradette.

I valori provenienti dalla modellizzazione idraulica sono stati ottenuti, assumendo un coefficiente di Strickler di $K_{G-S}=28 \text{ m/s}^{1/3}$ per l'alveo inciso e $K_{G-S}=25 \text{ m/s}^{1/3}$ per le sponde vegetate; per i tratti rivestiti si sono adottate scabrezze $K_{G-S}=40 \text{ m/s}^{1/3}$. I valori adottati trovano conforto nei valori presenti in letteratura nelle pubblicazioni: "Open-Channel Hydraulics" - V.T. Chow, 1959, Macgraw-Hill, Singapore e da "Meccanica dei fluidi", Marchi - Rubatta.

Di seguito si riporta il profilo longitudinale del thalweg e delle sponde del Canale Angelino nel tratto vallivo in cui ricade l'attraversamento di progetto.

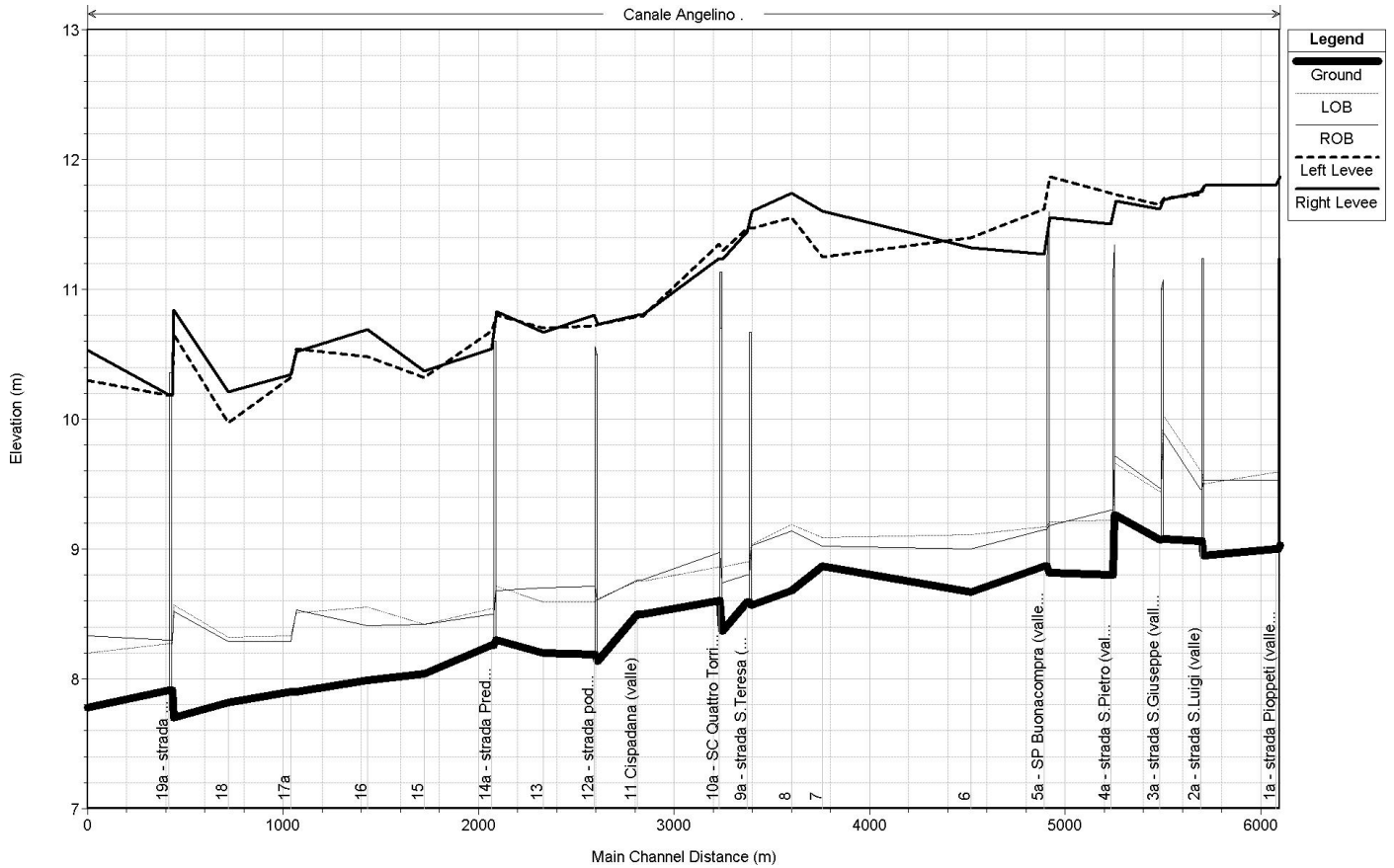


FIGURA 5-1: ANDAMENTO LONGITUDINALE DEL THALWEG E DELLE SPONDE NEL TRATTO DI CANALE ANALIZZATO

6. DEFINIZIONE DELLE PORTATE DI RIFERIMENTO

La determinazione della portata al colmo da assumere come riferimento per la progettazione delle nuove opere di attraversamento del canale avviene per via indiretta attraverso la valutazione della massima portata transitabile nel canale nelle condizioni attuali. La valutazione viene sviluppata, con ausilio del modello matematico, sull'intero tratto di canale omogeneo, all'interno del quale si sono considerati gli apporti idrici provenienti da affluenti minori dei quali si è valutata la massima portata; si è inoltre ipotizzata, a favore di sicurezza, la coincidenza dei picchi di piena, peraltro non lontana dalla realtà essendo i bacini sottesi dagli affluenti sottoposti ai medesimi eventi idrologici. La stima di tale portata non tiene conto, a favore di sicurezza, degli eventuali restringimenti e strozzature causate da ponticelli e tombini esistenti che significativamente riducono la portata massima transitabile. La determinazione della portata di progetto avviene imponendo nel modello matematico valori di riferimento e verificando, attraverso lo sviluppo dei profili di rigurgito, che il livello massimo raggiunto dalla corrente in tutte le sezioni esaminate sia contenuto all'interno delle sponde o delle arginature; in taluni casi tale valore è stato scelto assumendo una quota di ciglio regolarizzata.

A completamento delle analisi si è proceduto alla determinazione delle portate massime al colmo associate ad eventi probabilistici di riferimento; tali portate sono state ricavate mediante una trasformazione afflussi-deflussi con metodo cinematico a partire dalle piogge di riferimento; si sono determinati i valori di portata massima al colmo per: TR=20 anni, caratteristico per i territori di bonifica e segnalato dal Consorzio come valore di riferimento per la loro pianificazione e progettazione; TR=100 anno come limite massimo indicato nella Direttiva 4 dell'Autorità di bacino del Po.

Il modello sintetico di trasformazione afflussi-deflussi individua valori del coefficiente udometrico che trovano conforto in quelli usualmente adottati dal Consorzio di Bonifica nella progettazione dei propri interventi sulla rete idrografica.

I parametri di calcolo utilizzati sono: area del bacino $S=7,0691 \text{ km}^2$, lunghezza asta principale $L=7,730 \text{ km}$, tempo di corrivazione $t_c=10.4 \text{ ore}$. Si ricavano le seguenti informazioni idrologiche.

tempo di ritorno (anni)	20	100
intensità di pioggia critica (mm/h)	7.8	9.9
coefficiente di deflusso	0.43	0.51
portata (m^3/s)	5.9	8.9

TABELLA 6-1: CANALE ANGELINO, STIMA DEI PARAMETRI IDROLOGICI

La massima portata sostenibile dal canale è stata fissata in $Q_{max}=7.0$ mc/s, essa corrisponde, sulla scala di durata del Canale Angelino, ad un tempo di ritorno dell'ordine dei 50 anni.

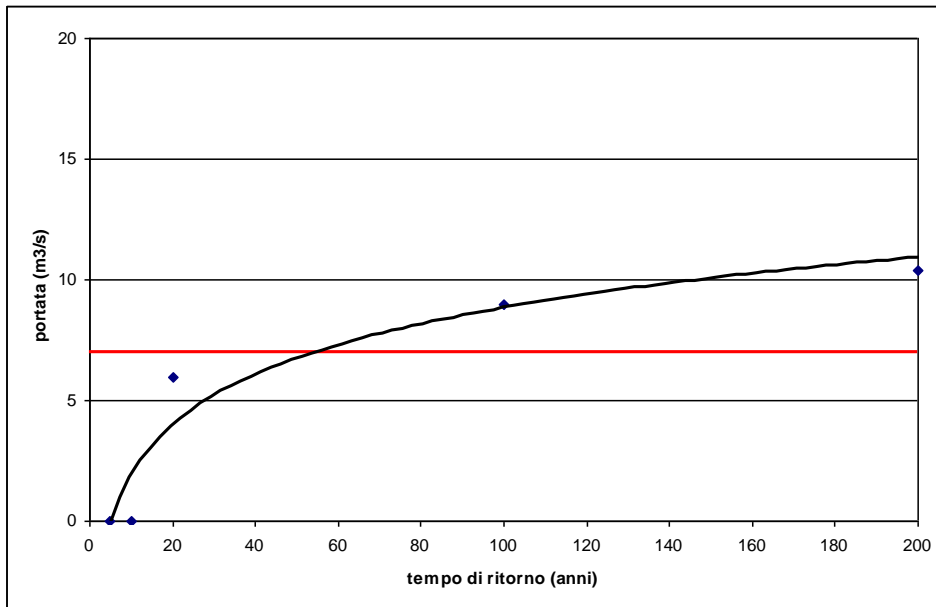


FIGURA 6-1: CANALE ANGELINO, CURVA DI DURATA

Il Canale Angelino è un canale ad uso promiscuo, le acque di scolo confluiscono, con sbocco libero, nel Canale di Cento. Nelle verifiche idrauliche si adotta, come condizione allo scarico, la totale capacità recettiva del Canale di Cento ancorché, per le portate superiori alla venticinquennale, essa presupporrebbe interventi di adeguamento dell'intera rete consorziale oggi non immaginabili. La portata massima sostenibile è relativa al tratto analizzato e rappresenta il limite oltre il quale l'acqua può fuoriuscire dalla sezione incisa in alcuni punti dello stesso.

7. VERIFICHE IDRAULICHE

7.1. ATTRAVERSAMENTO ED OPERE IDRAULICHE CONNESSE

IL Canale Angelino è attraversato dall'Autostrada Cispadana nei pressi di Cascina Fada laddove lo stesso canale è attualmente attraversato dalla SP n° 70 "Cispadana" in Comune di Poggio Renatico.

L'attraversamento in progetto avverrà con ponte a luce unica con impalcati separati per la via nord e sud, entrambi appoggiati su spalle esterne ai cigli spondali, arretrate di oltre 2m come richiesto dal Consorzio; il ponte ha luce 28m (misurata lungo l'asse di tracciamento autostradale) e l'asse di tracciamento autostradale è inclinato rispetto all'asse del canale formando un angolo di 40°.

L'intradosso dell'impalcato, a seguito delle verifiche idrauliche successivamente descritte ed in funzione della livelletta stradale, è stato imposto ad una quota di 12,82 msm garantendo un franco di circa 2.0m in linea con quanto richiesto dal Consorzio di bonifica e con quanto prescritto dalle Direttive e dalle NTC.

La continuità di passaggio dei mezzi consorziali ai fini della manutenzione delle sponde e fondo del canale non riesce ad essere garantita in modo diretto per evidenti problemi legati al contenimento dell'altezza dei rilevati; tuttavia il servizio di ispezione e manutenzione potrà essere svolto sfruttando la strada del canale Angelino e, per il passaggio nord-sud oltre l'autostrada, il sottovia di via IV Torri.

Si prevede la realizzazione di opere accessorie di difesa spondale e di fondo, opportunamente dimensionate al fine di proteggere le sponde e l'alveo da possibili erosioni localizzate; tali difese sono state prolungate a monte e valle dell'impalcato al fine di stabilizzare la sezione idraulica di progetto, modestamente risagomata, lungo tutto l'intervento. La tipologia e dimensione delle difese recepisce quanto prescritto dal Consorzio di bonifica in sede di CdS.

7.2. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA STATO DI FATTO - STATO DI PROGETTO

7.2.1. Condizioni di riferimento

Le condizioni al contorno per il calcolo dei profili di rigurgito sono le seguenti:

- rappresentazione geometrica del corso d'acqua nello stato di fatto ricavata dal rilievo topografico

composto da 30 sezioni per una lunghezza complessiva di 6100m oltre alle sezioni specifiche dei ponti esistenti;

- rappresentazione geometrica del corso d'acqua nello stato di progetto ottenuta integrando quella esistente con l'opera di scavalco e con le relative opere idrauliche a corredo, difese spondali, rialzi arginali, ecc...;
- lo scarico del Canale Angelino avviene a gravità e libero nel Canale di Cento con deflusso in condizioni di corrente lenta non rigurgitata, si assume come condizione al contorno di monte e valle, per il modello matematico, la pendenza di fondo attuale;
- portata di riferimento: $Q_{max}=7 \text{ m}^3/\text{s}$ e $Q_{100}=9 \text{ m}^3/\text{s}$;

I calcoli idraulici per la definizione del profilo di inviluppo di piena sono stati svolti con riferimento alle seguenti condizioni fisiche del corso d'acqua:

- configurazione attuale;
- configurazione di progetto con la presenza del nuovo attraversamento e delle opere idrauliche di difesa e protezione.

7.2.2. Risultati delle analisi idrauliche e verifica del franco di sicurezza dell'attraversamento

La verifica idraulica consiste nella determinazione delle principali caratteristiche con cui si propagano le onde di piena secondo la descrizione geometrica dell'alveo, sia nello stato di fatto che in quelli di progetto.

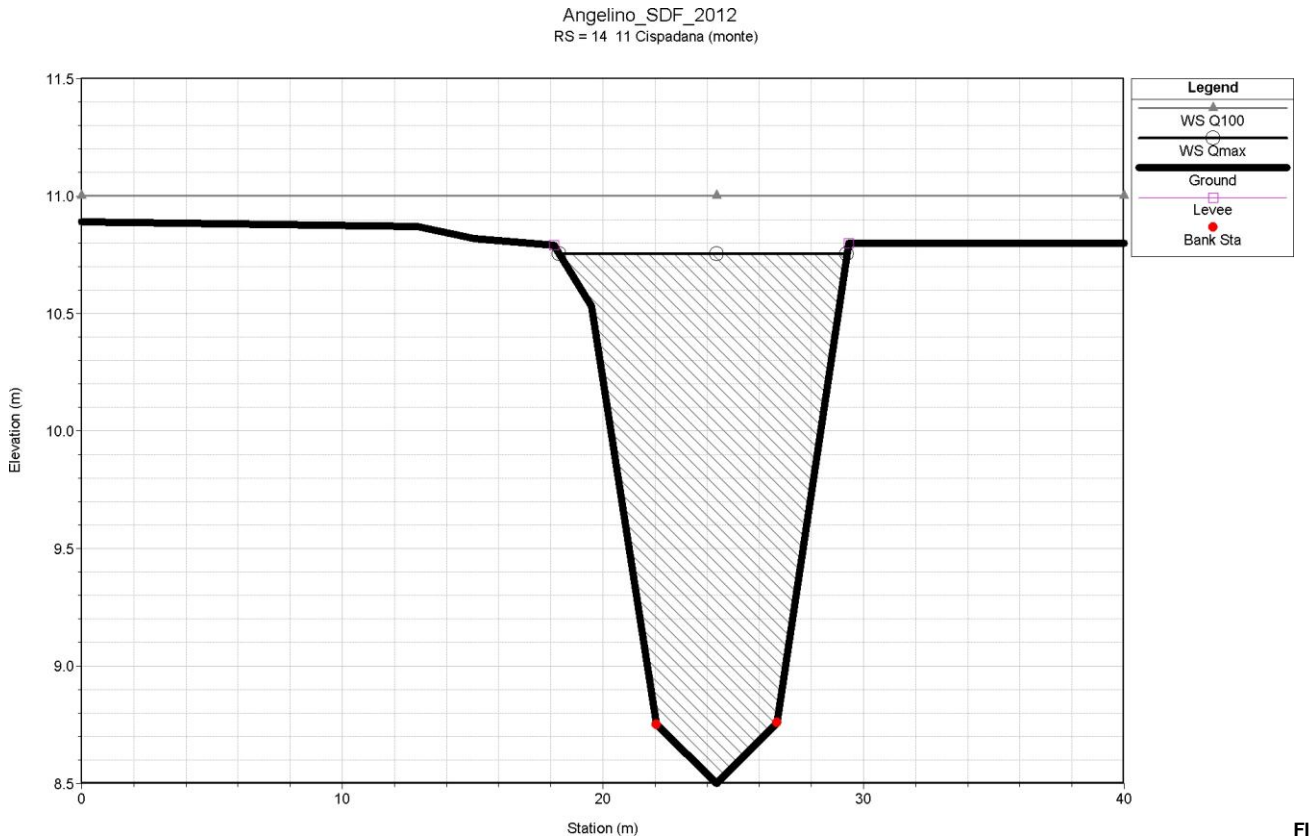
Le risultanze delle propagazioni nelle configurazioni simulate consistono nell'espore le principali grandezze idrauliche, soprattutto in termini di livelli idrometrici raggiunti durante gli eventi considerati in corrispondenza delle varie sezioni trasversali del corso d'acqua. Inoltre, risultano rilevate le velocità medie della corrente nei singoli tratti dell'alveo sia in condizioni di alveo attuale che di progetto.

Stato di fatto

Dall'analisi emerge che la portata di progetto transita nella sezione incisa del canale senza provocare fuoriuscite d'acqua, il livello raggiunto è 10.75msm inferiore alla quota spondale; la portata monosecolare raggiunge livelli di 11.00msm non contenuti in alveo con conseguenti allagamenti nelle aree circostanti. Dall'analisi dei profili di rigurgito della corrente lungo l'intero tratto simulato sono evidenti criticità idrauliche per insufficienza delle sezioni di deflusso in corrispondenza di ponti e tombini che generano rigurgiti verso monte ed allagamenti localizzati.

Il franco tra il livello idrometrico di massima piena e le sponde è negativo e si osserva dall'immagine seguente che il livello di massima piena è inferiore, di circa 5cm, rispetto alla quota spondale; viceversa il

livello della piena centennale è superiore di 20cm rispetto alla sponda.



GURA 7-1: LIVELLO IDROMETRICO RAGGIUNTO PER Q_{MAX} E Q_{100} ALLA SEZIONE TRASVERSALE IN CORRISPONDENZA DELL'ASSE DEL PONTE DI PROGETTO NELLO STATO DI FATTO

Stato di progetto

La configurazione di progetto prevede la realizzazione di un ponte a luce unica con impalcato e spalle sterni alla sezione del canale e tali da consentire il deflusso delle portate di piena in forma indisturbata e senza rigurgiti. Nella configurazione di progetto e ponendo l'intradosso del ponte a quota 12,82 msm ovvero circa 2.00 m sopra la quota spondale attuale si determina, come si evince dall'immagine seguente, che i livelli idrometrici sono contenuti in alveo sia per la portata di riferimento sia per quella centennale con significativo margine di sicurezza sul franco idraulico.

Il franco tra il livello idrometrico e l'intradosso del ponte risulta $F_{max}=2,07m$ e $F_{100}=1.82m$.

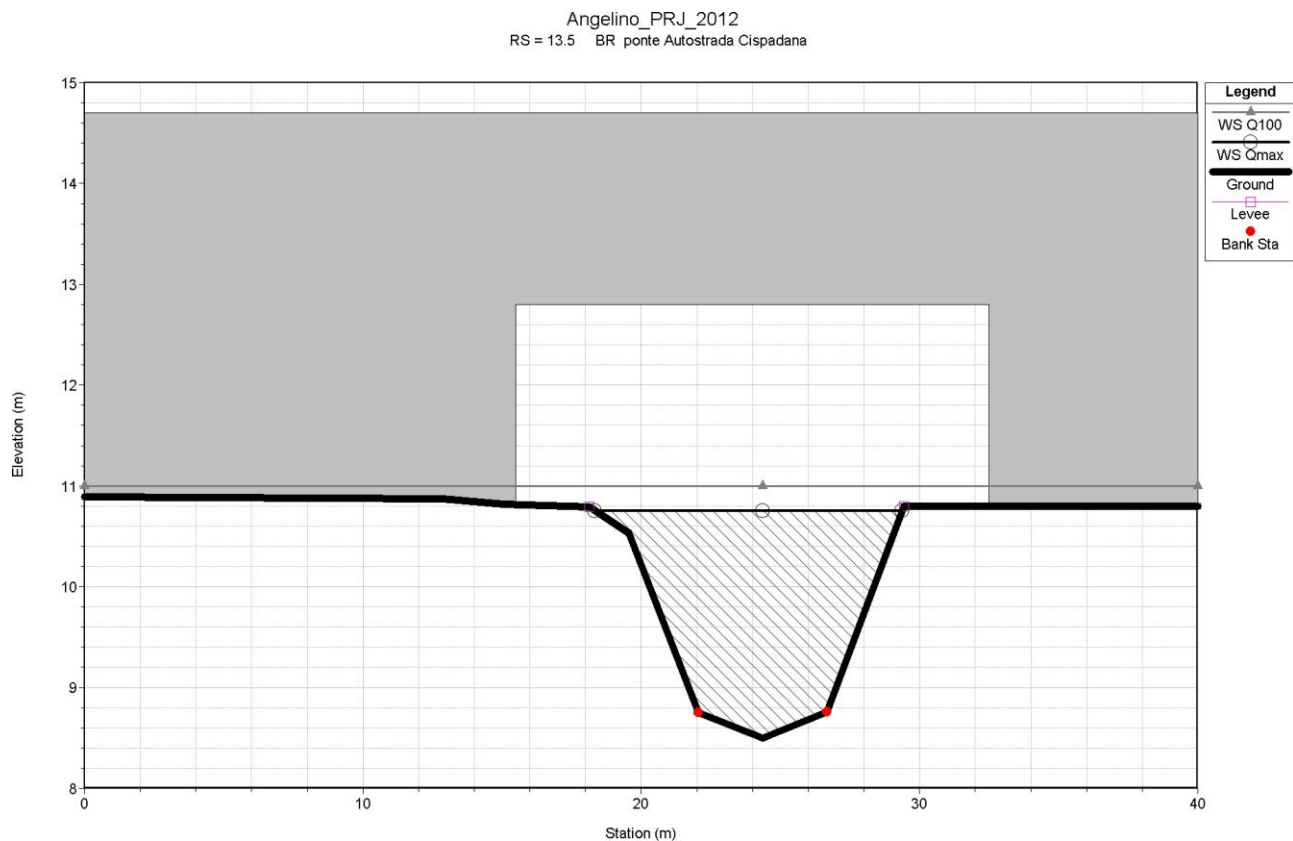


FIGURA 7-2: LIVELLO IDROMETRICO RAGGIUNTO PER Q_{MAX} E Q_{100} ALLA SEZIONE TRASVERSALE IN CORRISPONDENZA DELL'ASSE AUTOSTRADALE NELLO STATO DI PROGETTO

Confronto Stato di fatto – Stato di progetto

Di seguito si riportano i risultati delle simulazioni numeriche eseguite per portata la portata di progetto $Q_{max}=7 \text{ m}^3/\text{s}$ e per la $Q_{100}=9 \text{ m}^3/\text{s}$, rispettivamente, alla situazione attuale e di progetto. Nelle tabelle e nei grafici seguenti si riporta il confronto fra le principali grandezze idrauliche di riferimento relative alle simulazioni eseguite.

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo	Pendenza	Portata Qmax	Livello SF	Livello SP	Velocità SF	Velocità SP	Energia SF	Energia SP	Froude SF	Froude SP
			(m)		(m ³ /s)	(m)	(m)	(m/s)	(m/s)	(m)	(m)		
1	31	0	9.03	0.00%	5	11.82	11.82	0.24	0.24	11.83	11.83	0.06	0.06
ponete Pioppeti	30.5 BR U	10	9.03	0.30%	5	11.76	11.76	1.09	1.09	11.82	11.82	0.21	0.21
ponete Pioppeti	30.5 BR D	19	9.00	0.00%	5	11.72	11.72	1.06	1.06	11.78	11.78	0.21	0.21
1a	30	385	9.00	0.01%	5	11.75	11.75	0.27	0.27	11.76	11.76	0.08	0.08
2	29	390	8.95	0.00%	5	11.74	11.74	0.26	0.26	11.74	11.74	0.07	0.07
ponete S.Luigi	28.5 BR U	400	8.95	-1.10%	5	11.69	11.69	0.95	0.95	11.73	11.73	0.18	0.18
ponete S.Luigi	28.5	405	9.06	0.00%	5	11.64	11.64	1.05	1.05	11.70	11.70	0.21	0.21

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo	Pendenza	Portata Qmax	Livello SF	Livello SP	Velocità SF	Velocità SP	Energia SF	Energia SP	Froude SF	Froude SP
			(m)		(m3/s)	(m)	(m)	(m/s)	(m/s)	(m)	(m)		
	BR D												
2a	28	593	9.06	-0.01%	5	11.68	11.68	0.30	0.30	11.68	11.68	0.09	0.09
3	27	598	9.08	0.00%	5	11.66	11.66	0.38	0.38	11.67	11.67	0.10	0.10
ponte S.Giuseppe	26.5 BR U	608	9.08	0.10%	5	11.64	11.64	0.66	0.66	11.66	11.66	0.13	0.13
ponte S.Giuseppe	26.5 BR D	615	9.07	0.00%	5	11.62	11.62	0.74	0.74	11.65	11.65	0.16	0.16
3a	26	841	9.07	-0.08%	5	11.63	11.63	0.44	0.44	11.64	11.64	0.15	0.15
4	25	846	9.26	0.00%	5	11.58	11.58	0.45	0.45	11.60	11.60	0.13	0.13
ponte S.Pietro	24.5 BR U	856	9.26	4.60%	5	11.43	11.43	1.70	1.70	11.58	11.58	0.37	0.37
ponte S.Pietro	24.5 BR D	865	8.80	0.00%	5	11.39	11.39	1.36	1.36	11.48	11.48	0.27	0.27
4a	24	1176	8.80	-0.01%	5	11.44	11.44	0.43	0.43	11.45	11.45	0.13	0.13
5	23	1181	8.82	0.00%	5	11.39	11.39	0.44	0.44	11.40	11.40	0.12	0.12
ponte Buonacompra	22.5 BR U	1191	8.82	-0.50%	5	11.29	11.29	1.40	1.40	11.39	11.39	0.28	0.28
ponte Buonacompra	22.5 BR D	1206	8.87	0.00%	5	11.22	11.22	1.45	1.45	11.32	11.32	0.30	0.30
5a	22	1582	8.87	0.05%	5	11.27	11.27	0.47	0.47	11.29	11.29	0.14	0.14
6	21	2342	8.67	-0.03%	5	11.22	11.22	0.39	0.39	11.23	11.23	0.11	0.11
7	20	2497	8.87	0.12%	5	11.12	11.12	0.40	0.40	11.13	11.13	0.12	0.12
8	19	2699	8.68	0.05%	5	11.10	11.10	0.39	0.39	11.11	11.11	0.11	0.11
9	18	2704	8.57	0.00%	5	11.08	11.08	0.35	0.35	11.09	11.09	0.09	0.09
ponte S.Teresa	17.5 BR U	2714	8.57	-0.23%	5	10.96	10.96	1.51	1.51	11.08	11.08	0.31	0.31
ponte S.Teresa	17.5 BR D	2725	8.59	0.03%	5	10.87	10.87	1.53	1.53	10.99	10.99	0.32	0.32
9a	17	2849	8.59	0.18%	5	10.94	10.94	0.40	0.40	10.95	10.95	0.11	0.11
10	16	2854	8.37	0.00%	5	10.92	10.92	0.42	0.42	10.94	10.94	0.12	0.12
ponte IV Torri	15.5 BR U	2864	8.37	-2.30%	5	10.85	10.85	1.23	1.23	10.93	10.93	0.25	0.25
ponte IV Torri	15.5 BR D	2871	8.60	0.00%	5	10.77	10.77	1.38	1.38	10.87	10.87	0.30	0.30
10a	15	3261	8.60	0.03%	5	10.83	10.83	0.46	0.46	10.84	10.84	0.13	0.13
11	14	3262	8.50	0.00%	5	10.75	10.75	0.45	0.45	10.77	10.77	0.14	0.14
ponte Cispadana	13.5 BR U	3287	8.50	0.00%	5	10.75	10.75	0.46	0.45	10.76	10.77	0.14	0.14
ponte Cispadana	13.5 BR D	3288	8.50	0.00%	5	10.72	10.75	0.39	0.46	10.73	10.76	0.11	0.14
11a	13.1	3488	8.50	0.18%	5		10.75		0.46		10.76		0.14
12	13	3493	8.14	0.00%	5	10.64	10.72	1.22	0.39	10.72	10.73	0.25	0.11
ponte poderale	12.5 BR U	3503	8.14	-0.50%	5	10.60	10.64	1.21	1.22	10.67	10.72	0.25	0.25
ponte poderale	12.5 BR D	3508	8.19	0.00%	5	10.64	10.60	0.44	1.21	10.65	10.67	0.13	0.25
12a	12	3770	8.19	0.00%	5	10.59	10.64	0.46	0.44	10.60	10.65	0.19	0.13
13	11	4007	8.20	-0.04%	5	10.55	10.59	0.44	0.46	10.56	10.60	0.12	0.19
14	10	4012	8.30	0.00%	5	10.48	10.55	1.21	0.44	10.55	10.56	0.26	0.12

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo	Pendenza	Portata Qmax	Livello SF	Livello SP	Velocità SF	Velocità SP	Energia SF	Energia SP	Froude SF	Froude SP
			(m)		(m ³ /s)	(m)	(m)	(m/s)	(m/s)	(m)	(m)		
ponte Massini	9.5 BR U	4022	8.30	0.37%	5	10.47	10.48	1.16	1.21	10.54	10.55	0.25	0.26
ponte Massini	9.5 BR D	4033	8.26	0.03%	5	10.51	10.47	0.45	1.16	10.52	10.54	0.16	0.25
14a	9	4379	8.26	0.06%	5	10.46	10.51	0.30	0.45	10.47	10.52	0.20	0.16
15	8	4668	8.04	0.02%	5	10.40	10.46	0.48	0.30	10.41	10.47	0.15	0.20
16	7	5031	7.99	0.02%	5	10.32	10.40	0.50	0.48	10.34	10.41	0.13	0.15
17	6	5060	7.90	0.00%	5	10.32	10.32	0.48	0.50	10.33	10.34	0.15	0.13
17a	5	5379	7.90	0.03%	5	10.26	10.32	0.31	0.48	10.27	10.33	0.20	0.15
18	4	5657	7.82	0.04%	5	10.18	10.26	0.58	0.31	10.20	10.27	0.16	0.20
19	3	5668	7.70	-2.05%	5	10.18	10.18	0.52	0.58	10.20	10.20	0.18	0.16
	2.6	5670	7.91	0.00%	5	10.18	10.18	0.57	0.52	10.20	10.20	0.14	0.18
ponte poderale	2.5 BR U	5680	7.91	0.00%	5	10.17	10.18	0.57	0.57	10.19	10.20	0.15	0.14
ponte poderale	2.5 BR D	5683	7.91	0.00%	5	10.17	10.17	0.53	0.57	10.19	10.19	0.18	0.15
19a	2	6099	7.91	0.03%	5	10.07	10.17	0.45	0.53	10.09	10.19	0.14	0.18
20	1	6099	7.78	0.03%	5	10.17	10.07	0.53	0.45	10.19	10.09	0.18	0.14

TABELLA 7-1: CANALE ANGELINO, PRINCIPALI GRANDEZZE IDRAULICHE A CONFRONTO NELLO STATO DI FATTO (SF) E DI PROGETTO (SP) CON PORTATA QMAX

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo	Pendenza	Portata Q100	Livello SF	Livello SP	Velocità SF	Velocità SP	Energia SF	Energia SP	Froude SF	Froude SP
			(m)		(m ³ /s)	(m)	(m)	(m/s)	(m/s)	(m)	(m)		
1	31	0	9.03	0.00%	8.9	11.96	11.96	0.16	0.16	11.96	11.96	0.07	0.07
ponte Pioppeti	30.5 BR U	10	9.03	0.30%	8.9	11.96	11.96	0.23	0.23	11.96	11.96	0.04	0.04
ponte Pioppeti	30.5 BR D	19	9.00	0.00%	8.9	11.96	11.96	0.16	0.16	11.96	11.96	0.03	0.03
1a	30	385	9.00	0.01%	8.9	11.96	11.96	0.13	0.13	11.96	11.96	0.05	0.05
2	29	390	8.95	0.00%	8.9	11.94	11.94	0.19	0.19	11.95	11.95	0.10	0.10
ponte S.Luigi	28.5 BR U	400	8.95	-1.10%	8.9	11.94	11.94	0.27	0.27	11.94	11.94	0.05	0.05
ponte S.Luigi	28.5 BR D	405	9.06	0.00%	8.9	11.93	11.93	0.40	0.40	11.94	11.94	0.08	0.08
2a	28	593	9.06	-0.01%	8.9	11.93	11.93	0.26	0.26	11.94	11.94	0.17	0.17
3	27	598	9.08	0.00%	8.9	11.91	11.91	0.23	0.23	11.92	11.92	0.14	0.14
ponte S.Giuseppe	26.5 BR U	608	9.08	0.10%	8.9	11.91	11.91	0.30	0.30	11.92	11.92	0.06	0.06
ponte S.Giuseppe	26.5 BR D	615	9.07	0.00%	8.9	11.91	11.91	0.31	0.31	11.91	11.91	0.06	0.06
3a	26	841	9.07	-0.08%	8.9	11.90	11.90	0.24	0.24	11.91	11.91	0.14	0.14
4	25	846	9.26	0.00%	8.9	11.88	11.88	0.27	0.27	11.88	11.88	0.15	0.15
ponte S.Pietro	24.5 BR U	856	9.26	4.60%	8.9	11.87	11.87	0.46	0.46	11.88	11.88	0.09	0.09
ponte S.Pietro	24.5 BR D	865	8.80	0.00%	8.9	11.85	11.85	0.49	0.49	11.86	11.86	0.10	0.10
4a	24	1176	8.80	-0.01%	8.9	11.85	11.85	0.28	0.28	11.86	11.86	0.16	0.16

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo	Pendenza	Portata Q100	Livello SF	Livello SP	Velocità SF	Velocità SP	Energia SF	Energia SP	Froude SF	Froude SP
			(m)		(m ³ /s)	(m)	(m)	(m/s)	(m/s)	(m)	(m)		
5	23	1181	8.82	0.00%	8.9	11.80	11.80	0.42	0.42	11.82	11.82	0.20	0.20
ponte Buonacompra	22.5 BR U	1191	8.82	-0.50%	8.9	11.64	11.64	1.77	1.77	11.80	11.80	0.34	0.34
ponte Buonacompra	22.5 BR D	1206	8.87	0.00%	8.9	11.56	11.56	1.35	1.35	11.69	11.69	0.31	0.31
5a	22	1582	8.87	0.05%	8.9	11.63	11.63	0.38	0.38	11.64	11.64	0.24	0.24
6	21	2342	8.67	-0.03%	8.9	11.59	11.59	0.24	0.24	11.59	11.59	0.13	0.13
7	20	2497	8.87	0.12%	8.9	11.51	11.51	0.33	0.33	11.52	11.52	0.15	0.15
8	19	2699	8.68	0.05%	8.9	11.49	11.49	0.39	0.39	11.50	11.50	0.11	0.11
9	18	2704	8.57	0.00%	8.9	11.48	11.48	0.34	0.34	11.48	11.48	0.12	0.12
ponte S.Teresa	17.5 BR U	2714	8.57	-0.23%	8.9	11.28	11.28	1.92	1.92	11.46	11.47	0.37	0.37
ponte S.Teresa	17.5 BR D	2725	8.59	0.03%	8.9	11.14	11.14	1.94	1.94	11.33	11.33	0.39	0.39
9a	17	2849	8.59	0.18%	8.9	11.26	11.26	0.43	0.43	11.27	11.27	0.12	0.12
10	16	2854	8.37	0.00%	8.9	11.23	11.23	0.42	0.42	11.25	11.25	0.22	0.22
ponte IV Torri	15.5 BR U	2864	8.37	-2.30%	8.9	11.11	11.11	1.57	1.57	11.24	11.24	0.30	0.30
ponte IV Torri	15.5 BR D	2871	8.60	0.00%	8.9	10.99	10.99	1.76	1.76	11.14	11.14	0.36	0.36
10a	15	3261	8.60	0.03%	8.9	11.08	11.08	0.50	0.50	11.10	11.10	0.14	0.14
11	14	3262	8.50	0.00%	8.9	11.00	11.00	0.39	0.39	11.02	11.02	0.24	0.24
ponte Cispadana	13.5 BR U	3287	8.50	0.00%	8.9		11.00		0.46		11.02		0.12
ponte Cispadana	13.5 BR D	3288	8.50	0.00%	8.9		11.00		0.46		11.01		0.12
11a	13.1	3488	8.50	0.18%	8.9	10.99	10.99	0.39	0.39	11.01	11.01	0.25	0.25
12	13	3493	8.14	0.00%	8.9	10.97	10.97	0.30	0.30	10.98	10.98	0.18	0.18
ponte poderale	12.5 BR U	3503	8.14	-0.50%	8.9	10.95	10.95	0.59	0.59	10.98	10.98	0.13	0.13
ponte poderale	12.5 BR D	3508	8.19	0.00%	8.9	10.84	10.84	1.17	1.17	10.93	10.93	0.27	0.27
12a	12	3770	8.19	0.00%	8.9	10.89	10.89	0.41	0.41	10.91	10.91	0.28	0.28
13	11	4007	8.20	-0.04%	8.9	10.85	10.85	0.29	0.29	10.86	10.86	0.21	0.21
14	10	4012	8.30	0.00%	8.9	10.80	10.80	0.39	0.39	10.82	10.82	0.22	0.22
ponte Massini	9.5 BR U	4022	8.30	0.37%	8.9	10.70	10.70	1.45	1.45	10.81	10.81	0.30	0.30
ponte Massini	9.5 BR D	4033	8.26	0.03%	8.9	10.70	10.70	0.75	0.75	10.74	10.74	0.20	0.20
14a	9	4379	8.26	0.06%	8.9	10.71	10.71	0.37	0.37	10.73	10.73	0.28	0.28
15	8	4668	8.04	0.02%	8.9	10.66	10.66	0.27	0.27	10.67	10.67	0.15	0.15
16	7	5031	7.99	0.02%	8.9	10.62	10.62	0.32	0.32	10.63	10.63	0.16	0.16
17	6	5060	7.90	0.00%	8.9	10.57	10.57	0.31	0.31	10.58	10.58	0.18	0.18
17a	5	5379	7.90	0.03%	8.9	10.56	10.56	0.31	0.31	10.57	10.57	0.17	0.17
18	4	5657	7.82	0.04%	8.9	10.52	10.52	0.27	0.27	10.53	10.53	0.13	0.13
19	3	5668	7.70	-2.05%	8.9	10.45	10.45	0.63	0.63	10.47	10.47	0.18	0.18
	2.6	5670	7.91	0.00%	8.9	10.45	10.45	0.37	0.37	10.47	10.47	0.24	0.24
ponte poderale	2.5 BR U	5680	7.91	0.00%	8.9	10.45	10.45	0.42	0.42	10.47	10.47	0.11	0.11

Sezioni	Sezioni H-C	Progressive	Quota fondo (m)	Pendenza	Portata Q100 (m3/s)	Livello SF (m)	Livello SP (m)	Velocità SF (m/s)	Velocità SP (m/s)	Energia SF (m)	Energia SP (m)	Froude SF	Froude SP
ponete poderale	2.5 BR D	5683	7.91	0.00%	8.9	10.44	10.44	0.43	0.43	10.46	10.46	0.11	0.11
19a	2	6099	7.91	0.03%	8.9	10.44	10.44	0.38	0.38	10.46	10.46	0.24	0.24
20	1	6099	7.78	0.03%	8.9	10.35	10.35	0.39	0.39	10.36	10.36	0.20	0.20

TABELLA 7-2: CANALE ANGELINO, PRINCIPALI GRANDEZZE IDRAULICHE A CONFRONTO NELLO STATO DI FATTO (SF) E DI PROGETTO (SP) CON PORTATA Q100

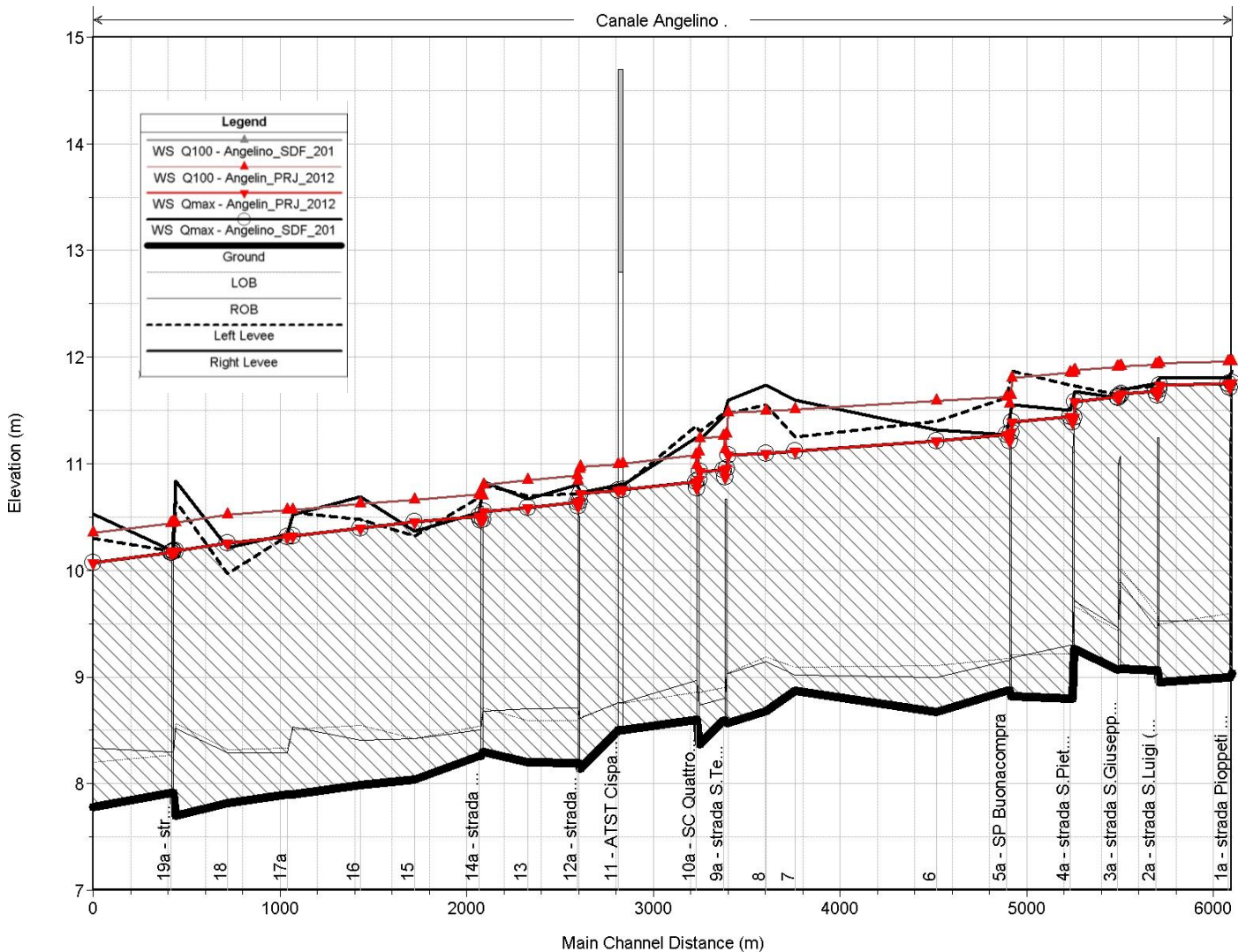


FIGURA 7-3: CANALE ANGELINO, CONFRONTO TRA I PROFILI DI RIGURGITO PER LE PORTATE QMAX E Q100 NELLO STATO DI FATTO E DI PROGETTO.

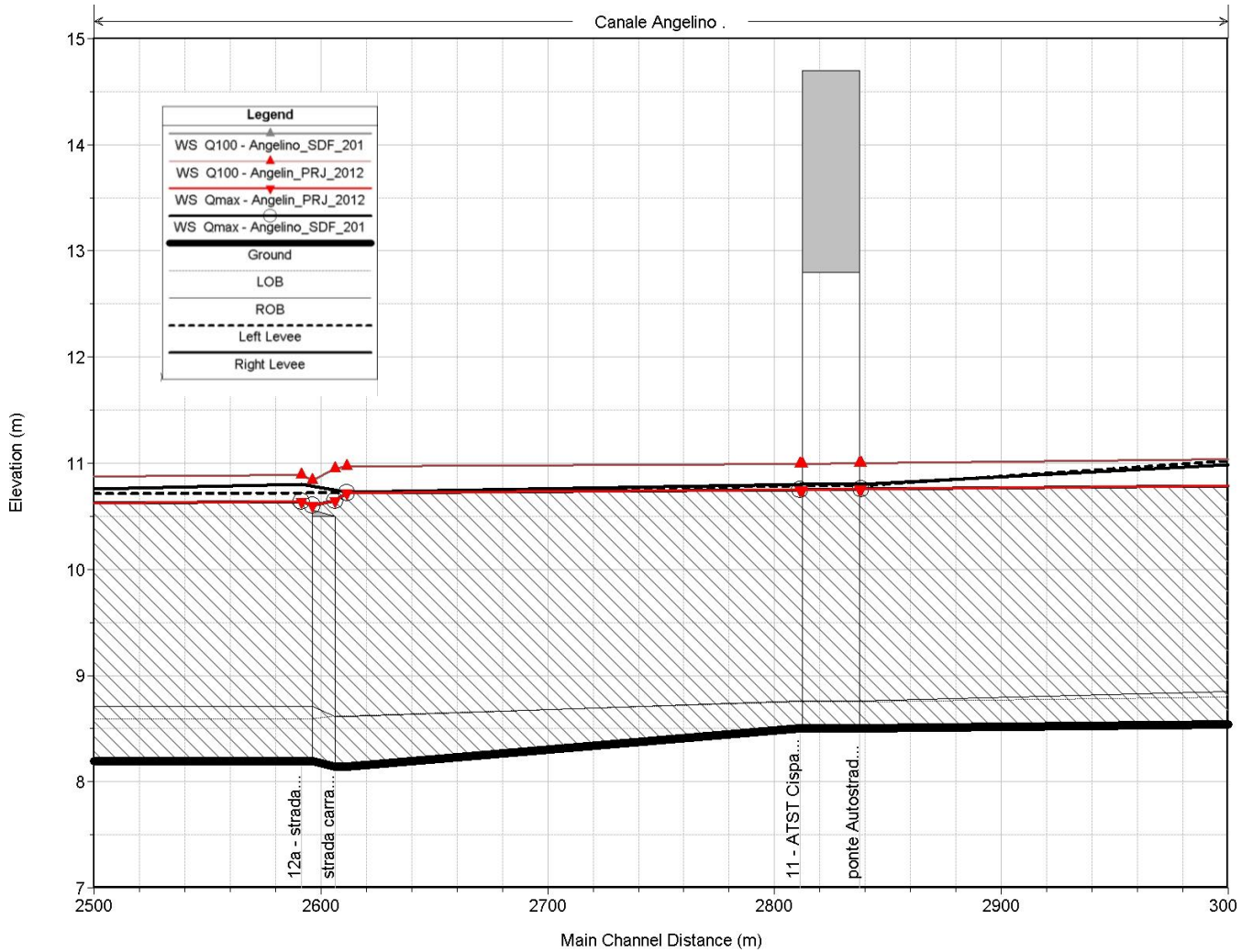


FIGURA 7-4: CANALE ANGELINO, CONFRONTO TRA I PROFILI DI RIGURGITO PER LE PORTATE Q_{MAX} E Q₁₀₀ NELLO STATO DI FATTO E DI PROGETTO (DETTAGLIO NEI PRESSI DEL PONTE DI PROGETTO)

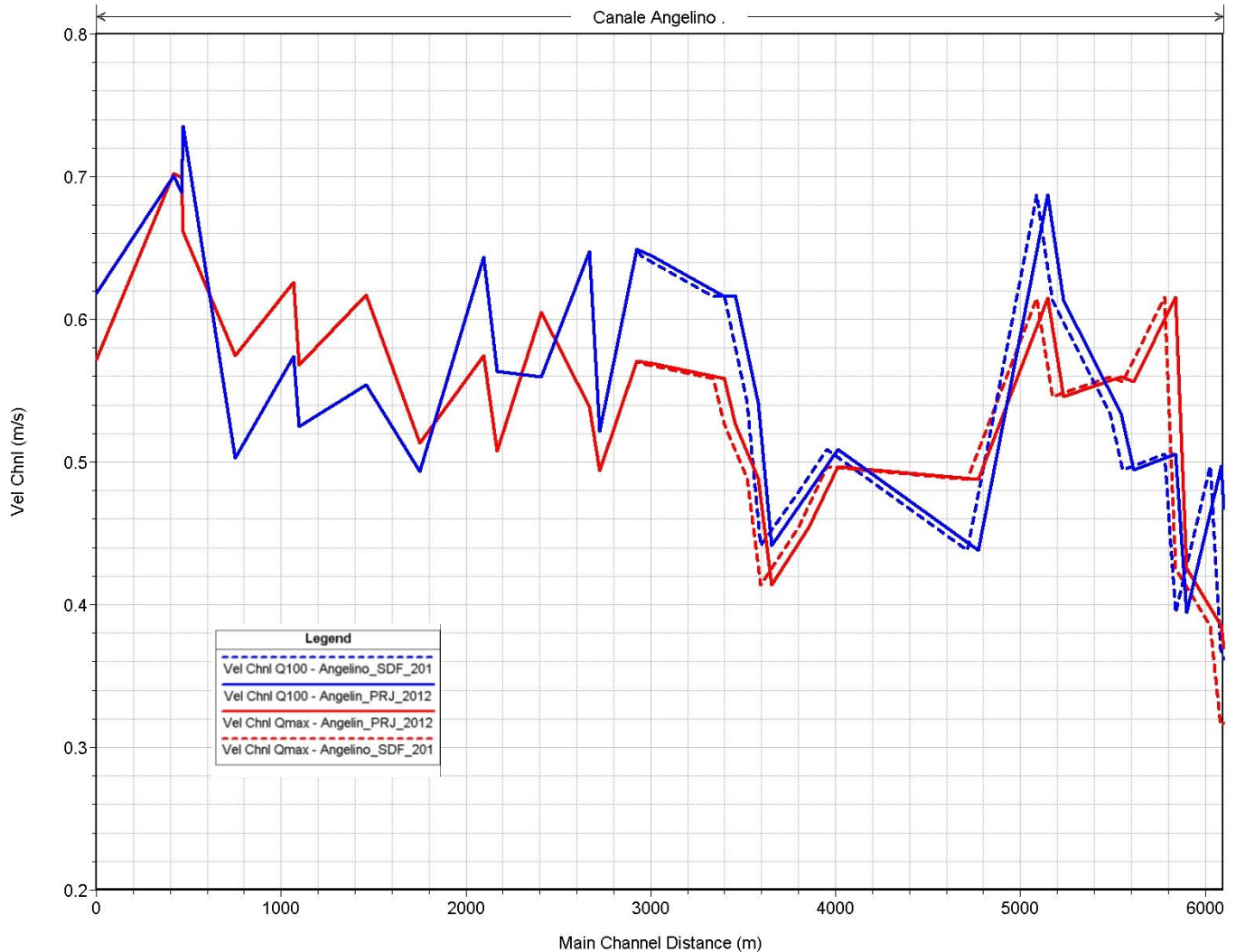


FIGURA 7-5: CANALE ANGELINO, ANDAMENTO DELLA VELOCITÀ MEDIE DELLA CORRENTE PER LE PORTATE NELLO STATO DI FATTO E DI PROGETTO.

7.2.3. Valutazione della compatibilità idraulica

Effetto E.1. Modifiche indotte sul profilo involuppo di piena.

Fattori determinanti: restringimenti di sezioni o ostacoli al deflusso nel tratto di corso d'acqua interessato.

Modalità di quantificazione: confronto tra il profilo di piena in condizioni indisturbate e ad intervento realizzato.

Dai risultati esposti precedentemente, sia in forma tabellare sia in forma grafica, dei profili di rigurgito calcolati per la portata di progetto Qmax ed a confronto anche per la portata Q100 nelle condizioni attuali e di progetto si evince che nelle sezioni interessate dalla costruzione del nuovo ponte i profili di piena sono identici nella simulazione Ante opera ed in quella Post opera. Per quanto riguarda i livelli idrometrici non si

osservano variazioni sui profili di rigurgito, per tutte le configurazioni analizzate.

Effetto E.2. Riduzione della capacità di invaso dell'alveo.

Fattori determinanti: riduzioni delle superfici allagabili causate dalla realizzazione dell'intervento e l'effetto delle stesse in termini di diminuzione della laminazione in alveo lungo il tratto fluviale.

L'opera in progetto non comporta alcuna variazione delle superfici allagabili che per altro, per la specificità del corso d'acqua, sono limitate al solo alveo inciso.

Effetto E.3. Interazioni con le opere di difesa idrauliche (opere di sponda e argini) esistenti.

Fattori determinanti: localizzazione e caratteristiche strutturali degli elementi costituenti parte delle opere in progetto.

Modalità di quantificazione: valutazioni idrodinamiche sugli effetti idrodinamici indotti.

La situazione di progetto non determina variazioni idrodinamiche apprezzabili delle caratteristiche della corrente di piena rispetto alla situazione attuale; come si osserva dal precedente grafico sull'andamento medio delle velocità non si notano in corrispondenza del ponte variazioni apprezzabili e si verifica che la velocità si mantiene sempre inferiore a 0.65m/s.

Effetto E.4. Modifiche indotte sull'assetto morfologico planimetrico e altimetrico dell'alveo inciso e di piena.

Non si segnala alcuna modifica sostanziale dal punto di vista planimetrico né altimetrico dell'alveo né in regime ordinario né in piena.

Effetto E.5. Modifiche indotte sulle caratteristiche naturali e paesaggistiche della regione fluviale.

Fattori determinanti: opere in progetto e soluzioni di inserimento delle stesse nel sistema fluviale. L'inserimento del ponte non implica una modificazione delle attuali caratteristiche ambientali del corso d'acqua fatto salvo l'inserimento localizzato delle opere di difesa e protezione spondale.

Effetto E.6. Condizioni di sicurezza dell'intervento rispetto alla piena.

Fattori determinanti:

- condizioni di stabilità delle opere costituenti l'intervento in relazione alle sollecitazioni derivanti dalle condizioni di deflusso in piena con riferimento in particolare agli effetti connessi ai livelli idrici di piena

e a quelli derivanti dell'azione erosiva della corrente sulle strutture e sulle fondazioni;

- tipologia funzionale dell'intervento.

Il franco idraulico tra l'intradosso del ponte ed il livello idrometrico raggiunto dalla portata di progetto è superiore a 2.0m; il franco idraulico relativo alla portata centennale è superiore a 1.8m.

7.3. Verifica di compatibilità idraulica in presenza di opere provvisionali

La realizzazione del ponte non richiede la predisposizione di opere provvisionali in quanto la costruzione delle spalle avviene dall'esterno senza interessare il corso d'acqua la cui funzionalità verrà mantenuta inalterata.

Non essendo previsti interventi di riduzione della sezione di deflusso durante la costruzione non risulta necessario sviluppare verifica di compatibilità idraulica per la fase provvisoria.

8. INTERVENTI DI SISTEMAZIONE IDRAULICA

Sulla base di quanto già previsto in fase di Progetto Preliminare e di quanto prescritto dal Consorzio di bonifica della Pianura di Ferrara in sede di CdS nonché durante la fase di Progettazione Definitiva, si è proceduto alla progettazione dei presidi difensivi da apporre a protezione delle sponde e del fondo alveo sia sotto la luce del ponte di progetto sia fuori l'ombra del ponte per un conveniente intorno a monte e valle.

Gli interventi previsti sono suddivisi in 2 categorie:

- 1) difese longitudinali volte a contenere i processi erosivi sulle sponde e di fondo;
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita;
- 3) realizzazione di ripristino delle aree di intervento.

La difesa spondale e di fondo si ottiene attraverso la realizzazione di una mantellata continua in massi di cava non gelivi di dimensioni 40-60cm/cad corrispondenti ad elementi variabili in peso da 100 a 300kg adottando massi di peso specifico dell'ordine dei 2400 kg/m³. La mantellata verrà realizzata sia sul fondo sia sulle sponde del canale garantendo uno spessore minimo omogeneo di 1m. Successivamente con il fine sia di stabilizzare i massi posati sia di preservare l'integrità delle sponde si provvederà all'intasamento della mantellata mediante getto di calcestruzzo magro a parziale intasamento delle fessure avendo cura di chiudere le porosità profonde e mantenendo liberi da calcestruzzo il paramento esterno ed i primi 20cm in modo da favorire l'inserimento ambientale e percettivo della difesa nel contesto naturale. Le opere di difesa saranno estese a monte ed a valle per 10m; la difesa è ovviamente prevista anche sotto l'ombra del ponte.

Il mantenimento della continuità delle piste di manutenzione avverrà con ausilio di viabilità esterna in sottopasso all'autostrada; verranno realizzati collegamenti tra la via Canale Angelino e la capezzagna est esistenti con il sottopasso di via IV Torri a cui sono collegate le strade tramite nuove piste di servizio. Essendo inoltre esistenti numerosi ponticelli di attraversamento del canale sia a sud sia a nord dell'intervento di progetto si è ritenuto che il passaggio dei mezzi dalla sponda destra a quella sinistra potrà avvenire attraverso tali opere senza pertanto realizzare nuovi attraversamenti sul canale.

Una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare il ripristino delle aree di intervento mediante sistemazione del terreno movimentato con opportune lavorazioni e con la finale semina a spaglio delle superfici lavorate. Per la semina saranno utilizzate rigorosamente solo essenze erbacee autoctone.