

IL CONCEDENTE

IL CONCESSIONARIO



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

CODICE C.U.P. E81B08000060009

PROGETTO DEFINITIVO

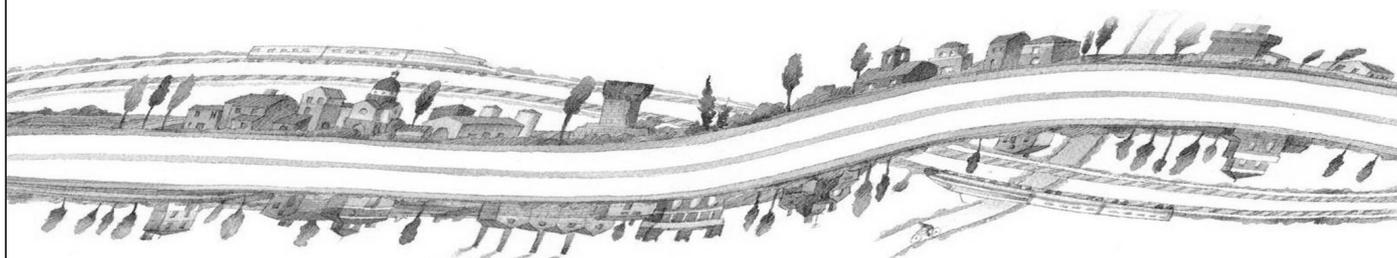
ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE)

PROGETTAZIONE STRADALE

VIABILITA' DI COLLEGAMENTO

C06 (EX MO05) INTERSEZIONE A ROTATORIA TRA LA S.S. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO",
VIA DI MEZZO E VIA CAMURANA - COMUNE DI MIRANDOLA

RELAZIONE IDRAULICA ACQUE DI PIATTAFORMA



IL PROGETTISTA

Alpina S.p.A.
Dott. Ing. Marco Bonfanti
Ordine Ingegneri di Milano
n. A/23384

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. Pattuzzi

G					
F					
E					
D					
C					
B					
A	17.04.2012	EMISSIONE	Ing. Maddalena	Ing Bonfanti	Ing. Salsi
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

NUM. PROGR.	FASE	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.
1363	PD	0	C06	CWP00	0	WW	RI	01	A

DATA: MAGGIO 2012

SCALA:

INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. CRITERI PROGETTUALI ED ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	4
3. RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI	6
4. DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI DRENAGGIO.....	7
5. ANALISI IDROLOGICHE	8
5.1. Metodologia di ricostruzione delle curve di possibilità pluviometrica per intensità di pioggia da 1, 1.5, 2, 2.5, 3, 6, 12 e 24 ore	8
5.2. Metodologia di ricostruzione delle curve di possibilità pluviometrica per intensità di pioggia inferiori a 1 ora.....	10
6. DIMENSIONAMENTO DEL SISTEMA DI DRENAGGIO	12
6.1. Calcolo del velo idrico sulla piattaforma stradale	12
6.2. Calcolo del coefficiente di deflusso	13
6.3. Dimensionamento degli elementi di drenaggio	14
6.3.1. Canaletta ad embrice	14
6.3.2. Pozzetti caditoia	15
6.3.3. Verifica degli elementi di margine.....	16
6.3.4. Dimensionamento dei collettori	18
7. ALLEGATO I – CALCOLO DEL VELO IDRICO	20
8. ALLEGATO II – INTERASSI SCARICHI.....	21
9. ALLEGATO III – DIMENSIONAMENTO COLLETTORI.....	23

1. PREMESSA

La presente relazione ha lo scopo di definire e verificare il sistema di raccolta, convogliamento e scarico nel recapito finale delle acque di piattaforma della viabilità di collegamento C06 (ex MO05) Intersezione a rotatoria tra la S.S. "dell'Abetone e del Brennero", via di Mezzo e via Camurana – Comune di Mirandola, che si configura nell'ambito del progetto definitivo della nuova Autostrada Regionale Cispadana, infrastruttura stradale di categoria A, avente origine in corrispondenza del casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 "Autostrada del Brennero" e termine al casello di Ferrara Sud sulla A13 "Autostrada Bologna-Padova.

La realizzazione della viabilità di collegamento comporta l'impermeabilizzazione delle superfici di piattaforma stradale con conseguenti problematiche connesse alla gestione delle acque meteoriche drenate dovute all'incremento delle portate idrauliche consegnate ai canali recettori.

Lo studio, che ha carattere idrologico, idraulico ed ambientale, ha portato alla definizione del sistema di raccolta, smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma e comprende:

1. reti interconnesse di raccolta, evacuazione delle acque di piattaforma;
2. presidi di sicurezza per il controllo degli sversamenti accidentali

Per il corretto dimensionamento di tali opere, è stato individuato il migliore assetto da assegnare al sistema di drenaggio tenendo conto:

- della sollecitazioni pluviometriche;
- dei vincoli normativi;
- della particolare situazione morfologica e idraulica delle aree interessate dall'infrastruttura stradale;
- dei vincoli quantitativi dei canali recettori

Il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma è caratterizzato da un sistema di tipo "aperto", dunque non viene effettuato alcun trattamento delle acque di prima pioggia. Le acque vengono quindi interamente captate mediante embrici e caditoie e convogliate ai fossi di guardia esistenti o, laddove possibile, alla rete fognaria esistente tramite collettori.

2. CRITERI PROGETTUALI ED ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

I criteri progettuali assunti derivanti dal Progetto Preliminare, sono i seguenti.

- progettazione della rete di evacuazione delle acque di piattaforma dimensionata per tempo di ritorno TR=20 anni;
- invarianza idraulica al recettore: si impongono come limite allo scarico i valori udometrici prescritti dai singoli Consorzi di Bonifica
- scarichi individuati nella rete idrica superficiale nei corsi d'acqua principali e secondari da parte dei singoli Consorzi di Bonifica ; ogni scarico è dotato di manufatto di rilascio controllato;
- evitare di riversare scarichi accidentali nei corpi recettori finali
- invarianza di bacino afferente: non si può scaricare in un fosso o canale acque a lui non deputate originariamente
- garantire sempre e ovunque la continuità idraulica dei campi sia ai fini di scolo che irrigua a monte ed a valle della infrastruttura stradale in progetto

Lo studio della rete di laminazione, trattamento ed evacuazione, delle acque di piattaforma autostradale si è articolato attraverso le seguenti fasi.

- 1) Individuazione dei recettori e dei loro limiti di portata
- 2) Analisi idrologiche: preliminarmente sono state ricavate le curve di possibilità pluviometrica caratteristiche per ogni ambito territoriale da utilizzare nel dimensionamento degli afflussi che sollecitano la rete, quindi si è proceduto alla trasformazione Afflussi/Deflussi.
- 3) Schema idraulico di funzionamento delle reti di raccolta e smaltimento: comprende l'individuazione dei manufatti elementari del drenaggio di piattaforma ed il relativo dimensionamento in funzione dei parametri di progetto assunti; comprende anche la individuazione dei tratti omogenei e dei bacini ad essi afferenti

I metodi di calcolo e di analisi adottati sono sinteticamente riportati nei singoli paragrafi, mentre si rimanda alla bibliografia di settore per gli approfondimenti teorici ed applicativi.

Nell'ambito del presente progetto non si ritiene necessario prevedere la separazione e il trattamento delle acque di prima pioggia prima della restituzione delle acque di pioggia all'ambiente naturale data la tipologia di viabilità in questione.

La predisposizione dei sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia assolve, infatti, al duplice intento di



intercettare gli eventuali sversamenti di sostanze non compatibili con la rete idrografica naturale in occasione di imprevisti inconvenienti di esercizio (ribaltamento mezzi, ecc.) e di raccogliere le inevitabili scorie prodotte da un intenso flusso veicolare. Per questa viabilità si ritiene che l'accumulo di inquinanti in tempo secco ed il loro lavaggio operato dalla pioggia sia trascurabile rispetto alle viabilità autostradali, interessate da intenso traffico veicolare e caratterizzate da superfici molto superiori.

3. RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI

Il progetto del sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma è stato redatto conformemente alla "Normativa legislativa" ed alla "Normativa tecnica" vigenti sul territorio nazionale e regionale di interesse.

Gli aspetti inerenti la raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma attraverso sistemi di fognatura canalizzata a cielo aperto od in sezioni chiuse sono stati affrontati con riferimento ai numerosi testi di norme tecniche UNI, EN, CEN, ecc... ai quali si rimanda e che per brevità non vengono riportati nel testo.

Gli aspetti inerenti il calcolo dei collettori fognari e degli impianti di depurazione sono stati sviluppati in conformità alle indicazioni tecniche riportate nel Regio Decreto n° 1265 del 27 luglio 1934 "Testo unico delle leggi sanitarie" nel Decreto Ministeriale LLPP del 12 dicembre 1985 "Normativa tecnica per le tubazioni" e nella Circolare Ministeriale LLPP n° 11633 del 7 gennaio 1974 "Istruzioni per la progettazione delle fognature e degli impianti di trattamento delle acque di rifiuto".

Gli aspetti inerenti la qualità delle acque, in particolare le problematiche connesse con la raccolta delle acque di prima pioggia sono trattate nell'ambito del Decreto Legislativo 152/99 e la successiva modifica costituita dal D.Lgs 258/00, in cui le acque di "prima pioggia" sono affrontate all'Articolo n. 39 ed esplicitati attraverso l'apposita Direttiva regionale. "Direttiva concernente indirizzi per la gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio da aree esterne" approvata con delibera della Giunta Regionale del 14 febbraio 2005, n. 286".

Si è inoltre fatto riferimento alle linee guida di progettazione emanate dalla Regione Emilia Romagna con Deliberazione della Giunta Regionale 18/12/2006 n° 1860 "Linee guida di indirizzo per la gestione acque meteoriche di dilavamento e acque di prima pioggia in attuazione della deliberazione G.R. n. 286 del 14/2/2005" e alla Legge Regionale n.4 del 6 marzo 2007.

Per un quadro esaustivo della normativa applicata si faccia riferimento all'elaborato:

PD_0_0000_0000_0_GE_KT_01 Elenco delle Normative di riferimento

4. DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI DRENAGGIO

La sicurezza del traffico e le condizioni generali dell'ambiente urbano sono affidate sia alla corretta geometria del corpo stradale che al corretto dimensionamento delle opere di drenaggio, che devono provvedere alla raccolta, all'incanalamento ed all'allontanamento delle acque che vengono intercettate dal corpo stradale.

Il principale obiettivo nella progettazione delle opere di drenaggio è dunque quello di garantire l'assenza di ristagni d'acqua sulla superficie di usura della strada, che potrebbero seriamente pregiudicare la sicurezza degli automobilisti.

Trattandosi di un intervento di adeguamento della strada esistente, che non comporta un incremento della superficie impermeabile rispetto allo stato di fatto, si utilizza il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma esistente; pertanto, dove possibile, verranno portate in quota le caditoie esistenti, altrimenti verranno inseriti nuovi elementi di raccolta a sostituzione degli esistenti che verranno demoliti. Il recapito delle acque meteoriche avverrà nella rete fognaria esistente, la cui posizione plano-altimetrica (e di conseguenza la possibilità di scarico) andrà verificata in fase di realizzazione degli interventi di progetto.

Il dimensionamento delle opere è stato effettuato sulla base della portata massima attesa, determinata mediante l'utilizzo di un modello di trasformazione afflussi-deflussi che consente di valutare la portata di progetto a partire dalla conoscenza della curva di possibilità pluviometrica per un tempo di ritorno di 20 anni.

Il sistema di drenaggio in progetto è caratterizzato, per tutta la sua estensione dalla tipologia di viabilità "in rilevato: a determinati intervalli l'elemento marginale di trattenuta dell'afflusso di dilavamento è interrotto da manufatti di invito in calcestruzzo che si raccordano ad una canaletta ad embrici. Le acque vengono convogliate ai fossi di guardia stradali esistenti posti al piede del rilevato.

In corrispondenza degli scarichi degli embrici è previsto un rivestimento in cls sul fondo e sulle sponde del fosso o delle aree verdi esistenti.

5. ANALISI IDROLOGICHE

Lo studio idrologico ha previsto l'indagine sul regime delle piogge di breve durata e forte intensità per un Tempo di Ritorno di 20 anni, in tutti i pluviometri situati nelle vicinanze della viabilità, finalizzata alla definizione delle curve di possibilità pluviometrica e dei relativi ietogrammi di progetto. Lo studio è stato suddiviso in due parti ciascuna influenzata dalla durata di pioggia:

- 1) verifica dei manufatti di raccolta e smaltimento sollecitata da eventi di pioggia di durata >1 ora. Rientrano tra questi i sistemi di raccolta tramite fosso di guardia che come già anticipato svolge anche la funzione laminativa
- 2) verifica dei manufatti di raccolta e smaltimento sollecitata da eventi di pioggia di durata <1 ora. rientrano tra questi manufatti gli embrici, le caditoie, i bocchettoni, ecc. che necessariamente debbono scaricare prima possibile le acque defluite.

5.1. Metodologia di ricostruzione delle curve di possibilità pluviometrica per intensità di pioggia da 1, 1.5, 2, 2.5, 3, 6, 12 e 24 ore

Per la determinazione della relazione fra altezza (h) e durata (t) dell'evento di pioggia in funzione del tempo di ritorno (TR), si fa riferimento alla legge probabilistica che meglio si adatta al campione di dati utilizzato.

Nel caso delle stazioni pluviometriche in esame, la determinazione della relazione fra altezza (h) e durata (t) dell'evento di pioggia, in funzione del Tempo di Ritorno (TR), è stata ottenuta tramite la legge probabilistica di Gumbel, stimandone i parametri a(T) ed n(T), al fine di ottenere la curva di possibilità pluviometrica nella forma:

$$h = a(T)t^{n(T)} \quad 5.1$$

L'elaborazione statistica ha portato alla definizione delle curve di possibilità climatica, dove l'altezza di pioggia espressa in millimetri è rappresentata dall'espressione:

$$h = n - \frac{\ln \left(-\ln \left(1 - \frac{1}{T_R} \right) \right)}{a} \quad 5.2$$

dove:

TR = tempo di ritorno

$$n = Y - \bar{Y}_N \cdot S_Y / S_N$$

$$a = S_N / S_Y$$

Y_N = media della variabile ridotta

S_N = deviazione standard della variabile ridotta

Y = media aritmetica delle massime altezze di pioggia osservate

S_y = scarto quadratico medio delle massime altezze di pioggia osservate.

Il valore assunto dai parametri S_x e S_n è funzione del numero di osservazioni a disposizione; tali valori sono riportati nella tabella sottostante.

TABELLA 5.1– VALORI DEI PARAMETRI (Y_N) E S_N SECONDO GUMBELL

N	Media ridotta \bar{Y}_N %									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	0,4952	0,4996	0,5035	0,5070	0,5100	0,5128	0,5154	0,5177	0,5198	0,5217
20	0,5236	0,5252	0,5268	0,5282	0,5296	0,5309	0,5321	0,5332	0,5343	0,5353
30	0,5362	0,5371	0,5380	0,5388	0,5396	0,5403	0,5411	0,5417	0,5424	0,5430
40	0,5436	0,5442	0,5448	0,5453	0,5458	0,5463	0,5468	0,5472	0,5477	0,5481
50	0,5485	0,5489	0,5493	0,5497	0,5501	0,5504	0,5508	0,5511	0,5515	0,5518
60	0,5521	0,5524	0,5527	0,5530	0,5532	0,5535	0,5538	0,5540	0,5543	0,5545
70	0,5548	0,5550	0,5552	0,5555	0,5557	0,5559	0,5561	0,5563	0,5565	0,5567
80	0,5569	0,5571	0,5573	0,5574	0,5576	0,5578	0,5580	0,5581	0,5583	0,5584
90	0,5586	0,5588	0,5589	0,5591	0,5592	0,5593	0,5595	0,5596	0,5598	0,5599
100	0,5600	0,5602	0,5603	0,5604	0,5605	0,5606	0,5608	0,5609	0,5610	0,5611
N	Deviazione standard ridotta S_N %									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	1,0010	1,0148	1,0270	1,0378	1,0476	1,0564	1,0644	1,0717	1,0785	1,0847
20	1,0904	1,0958	1,1008	1,1055	1,1098	1,1140	1,1178	1,1215	1,1250	1,1283
30	1,1314	1,1344	1,1372	1,1399	1,1425	1,1449	1,1473	1,1496	1,1518	1,1538
40	1,1559	1,1578	1,1597	1,1614	1,1632	1,1649	1,1665	1,1680	1,1696	1,1710
50	1,1724	1,1738	1,1752	1,1765	1,1777	1,1789	1,1801	1,1813	1,1824	1,1835
60	1,1846	1,1856	1,1866	1,1876	1,1886	1,1895	1,1904	1,1913	1,1922	1,1931
70	1,1939	1,1947	1,1955	1,1963	1,1971	1,1978	1,1986	1,1993	1,2000	1,2007
80	1,2014	1,2020	1,2027	1,2033	1,2039	1,2045	1,2052	1,2057	1,2063	1,2069
90	1,2075	1,2080	1,2086	1,2091	1,2096	1,2101	1,2106	1,2111	1,2116	1,2121
100	1,2126	1,2130	1,2135	1,2139	1,2144	1,2148	1,2153	1,2157	1,2161	1,2165

Per stimare la CPP rappresentativa di ogni singolo tratto stradale di sviluppo medio di 4 km si è proceduto nel seguente modo: si sono prese in esame le 3 stazioni pluviometriche prossime all'infrastruttura stradale, associando ad ognuna di esse un peso, calcolato con il metodo dell'inverso della distanza, si ricavano le intensità di pioggia per assegnato TR all'interno di ogni singolo tratto.

Il metodo delle distanze quadratiche inverse si basa sull'ipotesi che in ciascun punto del bacino la precipitazione possa essere stimata sulla base di tutte le precipitazioni misurate, attribuendo ad esse un peso pari all'inverso della distanza tra il punto e la stazione pluviometrica. Frequentemente si fa riferimento alla distanza al quadrato.

Indicato con k il generico elemento della griglia, essendo $k = 1, \dots, K$, il peso w_{ki} del pluviometro i nella maglia k risulta:

$$w_{ki} = \frac{\frac{1}{d_i^2}}{\sum_{j=1, \dots, M} \frac{1}{d_j^2}} \quad 5.3$$

dove d_j indica la distanza tra l'elemento della griglia ed il pluviometro i ed M è il numero complessivo di pluviometri considerati.

Si riportano di seguito, per il TR20 anni le tabelle riassuntive dei valori dei parametri delle CPP per i diversi tratti della viabilità in questione.

TABELLA 5.2 PARAMETRI DELLE CPP PER DURATE DI PIOGGIA SUPERIORI ALL'ORA

Km 19	
a	45,621
n	0,171

5.2. Metodologia di ricostruzione delle curve di possibilità pluviometrica per intensità di pioggia inferiori a 1 ora

Per la verifica dei sistemi di raccolta, per i quali la risposta al deflusso è immediata, si deve necessariamente calcolare la sollecitazione più gravosa durante eventi di pioggia intensi e di durata inferiore ad 1 ora.

Il calcolo dei parametri delle CPP per durate inferiori all'ora è stato effettuato mediante la formula di Bell a partire dalle CPP per durate superiori all'ora.

$$\frac{h_{d,T}}{h_{60,T}} = 0.54d^{0.25} - 0.5 \quad 5.4$$

Con essa è possibile calcolare la pioggia di durata $d < 60$ minuti e tempo di ritorno T, in funzione del valore $h_{60,T}$ fornito dalla CPP relativa allo stesso periodo di ritorno.

I risultati ottenuti sono riportati nella sottostante tabella.

TABELLA 5.3 PARAMETRI DELLE CPP PER DURATE DI PIOGGIA INFERIORI ALL'ORA

Km 19	
a	47,571
n	0,469

6. DIMENSIONAMENTO DEL SISTEMA DI DRENAGGIO

6.1. Calcolo del velo idrico sulla piattaforma stradale

Il processo di deflusso dalla sede stradale agli elementi marginali è da considerare con attenzione, dato i problemi che il velo liquido può porre per il traffico veicolare.

Le precipitazioni che si abbattano sulla sede stradale, soprattutto se brevi ed intense, possono produrre un deflusso superficiale di non trascurabile entità, il quale se non controllato con adatte disposizioni, può causare inconvenienti di rilievo.

Il velo idrico sulla sede stradale deve, infatti, essere contenuto entro prefissati valori (esso non dovrebbe superare i 6 mm [Rooseboom ed altri, 1986]), per non condizionare l'aderenza degli pneumatici, per questo motivo è necessario assegnare un'opportuna pendenza trasversale alla sede stradale.

L'altezza del velo liquido dipende, oltre che dalla pendenza trasversale, dall'intensità di precipitazione, dal percorso che compie l'acqua per raggiungere il bordo della carreggiata e dalla larghezza della strada e dunque dalla circostanza che il tratto stradale sia in rettilineo (in genere scola metà carreggiata per lato) o in curva (scola solo da una parte).

Il valore del velo idrico massimo h_{\max} [mm], viene determinato attraverso un'espressione derivata da alcune esperienze condotte in Gran Bretagna dal Road Research Laboratory nella seguente forma:

$$h_{\max} = 0.0474 \cdot \sqrt{L_{\text{eff}} \cdot p \cdot i^{-0.2}} \quad 6.1$$

Dove:

- L_{eff} : lunghezza del percorso dell'acqua prima di raggiungere le canalizzazioni a lato della carreggiata [m], può essere calcolata sulla base della seguente formula:

$$L_{\text{eff}} = L_c \left[1 + \left(\frac{i_t}{i_l} \right)^2 \right]^{0.5} \quad 6.2$$

- i : pendenza della strada lungo la linea di corrente ricavata come risultante delle pendenze trasversali e longitudinali i_t e i_l ;

$$i = (i_l^2 + i_r^2)^{0.5}$$

6.3

- L_c : larghezza della carreggiata [m];
- p : intensità di pioggia [mm/h];

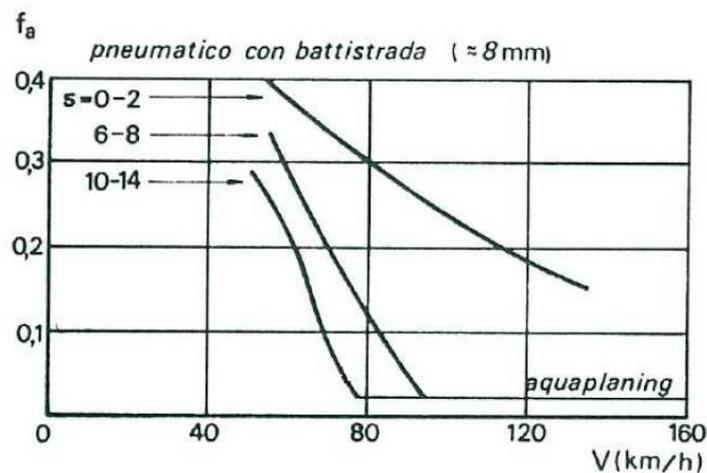


FIGURA 6.1 RAPPORTO VELO IDRICO/ADERENZA

L'ALLEGATO I – CALCOLO DEL VELO IDRICO riporta i calcoli per la determinazione di h_{max} , da cui si evince come i valori massimi raggiunti, assumono valori ovunque inferiori al valore limite assunto pari a 6 mm.

6.2. Calcolo del coefficiente di deflusso

Nei modelli di trasformazione dell'afflusso meteorico in deflusso, la precipitazione va depurata della componente destinata ad infiltrarsi nel terreno. La valutazione della portata infiltrata può essere effettuata attraverso il coefficiente di afflusso ϕ che rappresenta il rapporto tra il volume della pioggia netta ed il volume della pioggia totale. Tale coefficiente dipende da diversi fattori, alcuni dei quali variabili nel tempo. Nel presente progetto, per semplicità, il coefficiente ϕ verrà considerato costante per tutta la durata della pioggia.

Di seguito, vengono riportati i coefficienti di deflusso in funzione della superficie scolante:

TABELLA 6.1 COEFFICIENTI DI DEFLUSSO.

TIPO DI PAVIMENTAZIONE	COEFFICIENTE DI DEFLUSSO
Pavimentazione stradale	0.90
Scarpata erbosa	0.50

Il valore relativamente elevato assunto per le superfici erbose è giustificato dalla notevole pendenza delle scarpate.

Detto φ_i il coefficiente di deflusso relativo alla superficie S_i il valore medio del coefficiente, relativo ad aree caratterizzate da differenti valori, si ottiene dalla seguente media ponderata:

$$\varphi = \frac{\sum_i (S_i \cdot \varphi_i)}{\sum_i (S_i)} \quad 6.4$$

I bacini contribuenti considerati sono quelli corrispondenti alle superfici di competenza dei differenti recapiti finali.

6.3. Dimensionamento degli elementi di drenaggio

Nei paragrafi successivi si riportano i criteri generali di dimensionamento di tutti gli elementi che costituiscono il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma.

Il sistema è del tipo aperto, risulta perciò costituito da un sistema di canalette ad embrici che raccolgono le acque di piattaforma e che le immettono nei fossi esistenti/di progetto. Nei tratti in cui non è possibile lo scarico delle acque direttamente nei fossi di guardia, verranno posizionati pozzetti con griglia 40x40cm collegati tra loro da tubazioni in PEAD. Nel primo punto utile tali acque verranno scaricate nel recapito finale.

6.3.1. Canaletta ad embrice

L'allontanamento delle acque dalla sede stradale al fosso al piede del rilevato è affidato alle canalette ad embrice disposte ad interassi regolari lungo la scarpata.

Il funzionamento idraulico di un embrice può essere assimilato a quello di una soglia sfiorante; la portata sfiorata Q [m^3/s] può essere definita come:

$$Q = C_q L h \sqrt{2gh} \quad 6.5$$

nella quale:

- $C_q = 0,385$ è il coefficiente di deflusso;
- L [m] rappresenta la larghezza dell'embrice
- h [m] rappresenta l'altezza del velo liquido all'imbocco dell'embrice.

Nell'ALLEGATO II – INTERASSI SCARICHI, sono state riportate le tabelle di dimensionamento degli embrici. In particolare è stata calcolata la portata sfiorata e, dal rapporto tra quest'ultima e la portata drenata determinata con la formula razionale per unità di lunghezza, il passo minimo degli embrici al variare del tracciato.

6.3.2. Pozzetti caditoia

Nei tratti lungo i quali non è possibile scaricare le acque di dilavamento mediante embrici, verranno posizionati in banchina pozzetti caditoia 40x40, sovrastati da una griglia, collegati da tubazioni in PEAD, le cui modalità di dimensionamento sono descritte nel successivo paragrafo 6.3.4. Il recapito finale della rete di tubazioni in PEAD sarà costituito dalla rete fognaria esistente, le cui quote dovranno essere oggetto di indagine in fase di Progetto Esecutivo.

La verifica delle caditoie con funzionamento sotto battente si avvale della seguente formula [McGhee, 1991] tramite la quale si ottiene la portata transitabile Q [m^3/s]:

$$Q = K A h^{1/2} \quad 6.6$$

nella quale:

- A [m^2] rappresenta l'area libera della luce;
- h [m] il battente idrico che insiste sulla caditoia;
- K è un coefficiente pari a 2,96 nel sistema S.I.

Nell'ALLEGATO II – INTERASSI SCARICHI, sono state riportate anche le tabelle di dimensionamento delle caditoie. Dal rapporto tra la portata captata e la portata meteorica determinata con la formula razionale per

unità di lunghezza, si ricava il passo minimo delle caditoie al variare del tracciato e la relativa efficienza.

6.3.3. Verifica degli elementi di margine

La conformazione della piattaforma stradale consente il deflusso delle acque meteoriche verso il margine della carreggiata stradale, presso il ciglio si origina quindi un'area di deflusso a forma triangolare che interessa la banchina stradale. Le condizioni di deflusso idrico lungo il margine stradale sono determinate dalle pendenze longitudinali e trasversali del corpo stradale, tali parametri individuano quindi la capacità di deflusso che può ottenersi lungo il ciglio. La capacità idraulica lungo il margine stradale è limitata dalla larghezza massima ammissibile per il velo idrico in piattaforma che evidentemente non deve interessare in alcun modo la parte carrabile della piattaforma stradale. La verifica degli elementi di margine consiste quindi nel rapportare la capacità idraulica del margine stradale per i diversi sottotratti stradali, distinti sulla base dei valori di pendenza longitudinale e alla larghezza di piattaforma drenata, all'apporto meteorico specifico, ovvero alla stima della portata meteorica afferente per metro lineare di piattaforma stradale; dagli esiti di tale raffronto si ricava l'interasse massimo al quale devono porsi gli elementi di raccolta delle acque meteoriche (embrici, caditoie) per evitare il rischio che il deflusso idrico possa interessare anche il traffico veicolare.

Il calcolo del deflusso idrico in banchina viene eseguito considerando una sezione di deflusso triangolare, delimitata dal cordolo laterale e dal piano stradale inclinato, Figura 6.2.

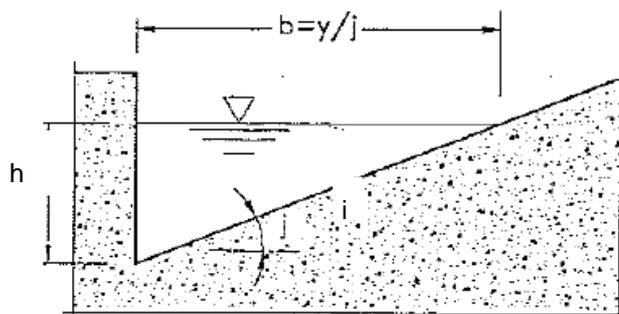


FIGURA 6.2 - SEZIONE TIPICA DI UNA BANCHINA LATERALE.

Il moto che si instaura viene assimilato al moto uniforme, con riferimento alla portata Q [m^3/s] che compete alla sezione terminale del tratto compreso tra due scarichi. Indicando con A [m^2] e R [m] rispettivamente area e raggio idraulica della sezione, con i la pendenza longitudinale e con K_s [$m^{1/3}/s$] il coefficiente di scabrezza secondo Gauckler - Strickler si ha la ben nota formula di Chézy:

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

6.7

Considerando la geometria della sede stradale e ipotizzando un allagamento della sede stradale che

interessi l'intera banchina, si ottiene la portata convogliabile per ogni tratto stradale.

La portata drenata viene determinata tramite il metodo razionale. Considerando i parametri delle CPP forniti dall'analisi idrologica, un coefficiente di laminazione ε pari a 0.9 e un coefficiente di efflusso φ pari a 0.5 (superficie impermeabile), in funzione del tempo di corrivazione t_c [h], si ottengono l'intensità di precipitazione massima prevista i [mm/h], il coefficiente udometrico u [l/s/ha] e la portata drenata dalla piattaforma stradale $Q_{drenata}$ [l/s]. La 4-13 rappresenta la formula razionale.

$$i = a \cdot t_c^{n-1} \quad 6.8$$

$$u = 2.78 \cdot \varphi \cdot \varepsilon \cdot i \quad 6.9$$

$$Q_{drenata} = u \cdot A \quad 6.10$$

Dividendo il valore della massima portata transitabile in banchina per la portata drenata, si ottiene l'interasse tra gli scarichi.

Tale interasse deve essere tale per cui gli elementi di raccolta (embrici e caditoie) siano in grado di smaltire la portata in arrivo, come spiegato nei precedenti paragrafi.

In Tabella 7.2 sono riassunti i risultati ottenuti, riportati nell' ALLEGATO II – INTERASSI SCARICHI.

TABELLA 7.2 INTERASSE E TIPOLOGIA ELEMENTI DI RACCOLTA ACQUE DI PIATTAFORMA LUNGO LE INTERSEZIONI

INTERSEZIONE	ELEMENTO DI RACCOLTA ACQUE DI PIATTAFORMA	INTERASSE [m]
R1 – innesto A	Embrice/caditoia	20
R1 – innesto B	Caditoia	20
R1 – innesto C	Caditoia	20
R1 – innesto D	Caditoia	20

6.3.4. Dimensionamento dei collettori

La verifica per il dimensionamento dei collettori, viene effettuata ipotizzando che ciascun tratto di collettore, sia percorso tutto dalla stessa portata e in condizioni di moto uniforme, utilizzando la formula di Gauckler – Strickler, riportata nell'equazione

$$Q = AK_s R^{2/3} i^{1/2} \quad 6.7.$$

Il valore del coefficiente di scabrezza assunto è $K_s=75 \text{ m}^{1/3}/\text{s}$ per le tubazioni in PVC, $K_s=80 \text{ m}^{1/3}/\text{s}$ per le tubazioni in PEAD.

Fissati un coefficiente di scabrezza K_s e una pendenza longitudinale i , si è in grado, con la formula precedente, di determinare la combinazione di diametro e grado di riempimento che danno luogo ad una portata Q pari a quella massima di progetto.

La verifica consisterà nel rispettare le seguenti condizioni:

- $h/D < 0,70$, il grado di riempimento delle condotte deve essere tale che il rapporto tra la sezione bagnata e la sezione piena della condotta sia minore di 0,70.
- $0,60 < v_{\text{eff}} < 5,00 \text{ m/s}$, relazione valida per le fognature bianche e miste.

Nel caso in esame, trattandosi di un adeguamento della strada esistente con pendenze longitudinali e trasversali modeste, si è utilizzato come limite inferiore di velocità un valore di 0.30 m/s, al di sotto del quale si ha sedimentazione e deposito di materiali

Il dimensionamento dei collettori viene effettuato mediante il “Metodo di corrivazione” o “Metodo razionale”.

Questo metodo si basa sulla considerazione che le gocce di pioggia cadute in punti diversi del bacino nel medesimo istante, impiegano tempi differenti per arrivare alla sezione di chiusura e che ogni bacino ha un tempo caratteristico, detto “tempo di corrivazione”, che rappresenta il tempo necessario affinché la goccia caduta nel punto idraulicamente più lontano del bacino raggiunga la sezione di chiusura dello stesso.

La durata di pioggia critica per il bacino (o tempo di corrivazione) si determina mediante la seguente formula:

$$t_c = t_a + t_r \quad 6.11$$

dove t_c [h] è la durata critica di pioggia; t_a è il tempo di entrata in rete, ossia il tempo massimo necessario alle gocce d'acqua per raggiungere la rete di drenaggio dal punto di caduta (il tempo di entrata è funzione, generalmente, della densità della rete di drenaggio e della natura delle superfici scolanti); infine t_r è il tempo di traslazione lungo i rami costituenti il percorso idraulicamente più lungo (“asta principale”).

Il tempo di ingresso in rete t_a viene posto pari a 5 minuti per tenere in conto il forte effetto d'invaso che si ha all'inizio della precipitazione, mentre il tempo di traslazione t_r alla generica sezione può essere valutato con la seguente relazione:

$$t_r = \sum_{i=1}^N \frac{L_i}{v_i} \quad 6.12$$

dove:

- N: numero dei tronchi della rete a monte della generica sezione facenti parte dell'asta principale;
- L_i : lunghezza del tronco i-esimo;
- v_i : velocità nel tronco i-esimo.

Nota la curva di possibilità pluviometrica per il tempo di ritorno T prefissato, la massima portata di piena può essere calcolata per ogni sezione di progetto partendo da monte verso valle, determinando per ciascuna di esse l'area drenata e il tempo di corrivazione.

Il calcolo del deflusso sostenuto dalla condotta è eseguito mediante la formula di Gaukler-Strikler precedentemente descritta.

Nell'ALLEGATO III – DIMENSIONAMENTO COLLETTORI, sono riportate le verifiche idrauliche relative al dimensionamento delle condotte.

7. ALLEGATO I – CALCOLO DEL VELO IDRICO

Rotatoria R1							
Descrizione				Innesto A	Innesto B	Innesto C	Innesto D
Larghezza falda stradale	W_F		m	4,5	10,0	8,5	4,5
Pendenza longitudinale	S_L		m/m	0,0043	0,01	0,0275	0,0051
Pendenza trasversale	S_T		m/m	0,025	0,025	0,025	0,025
Calcolo del percorso del ruscellamento	L_{eff}		m	4,6	10,8	12,6	4,6
Calcolo della pendenza fittizia	i		m/m	0,025	0,027	0,037	0,026
Altezza velo liquido in assenza afalto drenante	h_{max}		mm	2,8	4,3	4,3	2,8

8. ALLEGATO II – INTERASSI SCARICHI

			Rotatoria R1			
			Innesto A	Innesto B	Innesto C	Innesto D
Pk inizio tratto -fine tratto						
Larghezza piattaforma drenata media	W		4,5	10,0	8,5	4,5
Pendenza stradale trasversale	i		0,025	0,025	0,025	0,025
Angolo sulla verticale	θ		88,57	88,57	88,57	88,57
Larghezza banchina allagata	b		1	1	1	1
Altezza d'acqua massima ammissibile	h		0,025	0,025	0,025	0,025
Pendenza stradale longitudinale media	p		0,0043	0,01	0,0275	0,0051
Area di deflusso	Ad		0,013	0,013	0,013	0,013
Raggio idraulico banchina	R		0,012	0,012	0,012	0,012
Coefficiente di Strickler	Ks		75	75	75	75
Portata longitudinale convogliata dalla banchina	Q		3,26	4,97	8,24	3,55
Velocità di deflusso in cunetta	v		0,26	0,40	0,66	0,28
Verifica dimensioni caditoia (raccolta mista)						
Larghezza caditoia sull'orizzontale	l'	m			0,40	
Efficienza della caditoia (solo contributo frontale)	Eo				0,744	
Portata Laterale	Q ₂	l/s			2,109	
Battente a fine caditoia	h ₁	m			0,015	
Larghezza residua	b-l	m			0,6	
Area di deflusso Q2	A ₂	m ²			0,0045	
Velocità deflusso Q2	V ₂	m/s			0,469	
Rendimento captazione portata laterale	R ₂				0,13	
Efficienza totale della caditoia (con il contributo laterale)	E	l/s			0,776	
Verifica interasse caditoie						
Battente idrico che insiste sulla caditoia	h	mm	0,03	0,03	0,03	0,03
Portata intercettata	Q	l/s	37,441	37,441	37,441	37,441
Portata intercettata ridotta del 30%	Q _r	l/s	26,209	26,209	26,209	26,209
Passo delle caditoie raccolta mista	X _c		130,786	58,854	69,240	130,786

C06 (EX MO05) INTERSEZIONE A ROTATORIA TRA LA S.S. "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO", VIA DI MEZZO E VIA CAMURANA

Coefficiente udometrico	u	l/s/ha	445	445	445	445
Portata drenata/m	Q	l/sm	0,200	0,445	0,379	0,200
Interasse scarichi		m	21,457	18,124	21,756	17,697
Verifica interasse embrici						
Carico idrico	h	m	0,03			
Portata sfiorata embrice	Q	l/s	12,277			
Interasse embrici	X _e		61,262			
Progetto						
interasse elementi raccolta mista	m		20	20	20	20

9. ALLEGATO III – DIMENSIONAMENTO COLLETTORI

Ramo	Area imp (m ²)	Diametro Nominale (m)	Pendenza	Lunghezza (m)	T ingresso (min)	Max T traslaz. (min)	T corrivaz. (min)	Qcritica (m ³ /s)	Qmax riempim. (m ³ /s)	h riempim. (m)	Rapporto di riempim.	Velocità (m/s)
Innesto A - Anello - Lato Nord-Ovest												
1	157,1	315	0,002	20,00	5,0	0,60	5,40	0,007	0,032	0,084	0,31	0,44
2	344,4	315	0,002	20,00	5,0	1,19	5,80	0,014	0,032	0,126	0,46	0,54
3	544,5	315	0,002	13,00	5,0	1,58	6,05	0,022	0,032	0,164	0,60	0,60
Innesto A - Anello - Lato Nord-Est												
1	147,3	250	0,004	20,00	5,0	0,49	5,33	0,006	0,025	0,074	0,34	0,57
2	377,3	250	0,004	20,00	5,0	0,98	5,65	0,016	0,025	0,124	0,57	0,72
3	516,2	250	0,004	6,90	5,0	1,15	5,76	0,021	0,025	0,153	0,70	0,76
Innesto C												
1	106,7	250	0,002	12,90	5,0	0,45	5,30	0,005	0,018	0,075	0,35	0,40
2	202,0	250	0,002	10,00	5,0	0,79	5,53	0,009	0,018	0,106	0,48	0,48
3	274,1	250	0,002	14,70	5,0	1,30	5,87	0,011	0,018	0,125	0,57	0,51
4	626,6	315	0,002	13,10	5,0	1,69	6,13	0,025	0,032	0,179	0,66	0,62