

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA

RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA CHIETI – INTERPORTO D'ABRUZZO  
(LOTTO 3)

IDROLOGIA E IDRAULICA

Relazione Idraulica Attraversamenti Minori Secondari

SCALA:

-

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

IA6F 03 D 29 RI ID0002 002 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	P. Luciani	11/07/2019	M. Matteucci	12/07/2019	T. Paolenti	13/07/2019	F. Irduini 019 Direzione Tecnica Infrastrutture Centro Dott. Ing. Fabrizio Ardenti n. 18992 del 4/11/2019

File: IA6F03D29RIID0002002A

n. Elab.: 7-12

## INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO.....	4
3. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	5
4. STUDIO IDROLOGICO .....	6
5. CRITERI DI PROGETTO.....	7
6. CARATTERISTICHE DEI BACINI .....	9
7. PORTATE DI PROGETTO .....	9
8. STUDIO IDRAULICO.....	11
8.1 INQUADRAMENTO DELLE INTERFERENZE.....	11
8.2 INTERVENTI DI INALVEAZIONE E RACCORDO CON L'OPERA DI ATTRAVERSAMENTO.....	11
9. METODOLOGIE DI VERIFICHE IDRAULICHE .....	12
9.1 VERIFICHE IDRAULICHE .....	12
9.2 SISTEMAZIONI IDRAULICHE .....	12
9.3 VERIFICA IN MOTO UNIFORME .....	12

## 1. PREMESSA

Il presente studio riferisce la metodologia per effettuare le verifiche idrauliche dei corsi d'acqua minori secondari interferenti con il raddoppio della tratta ferroviaria in progetto del lotto 3 tra Chieti e Interporto D'Abruzzo. Per corsi d'acqua minori secondari si intendono quelli per i quali non vi erano dati di base e condizioni idrauliche tali da permettere e richiedere lo studio del comportamento in moto permanente.

Il progetto del raddoppio ferroviario della tratta in oggetto si sviluppa in un ambito urbano piuttosto antropizzato; la richiesta da parte della Committenza di comprimere i tempi di interruzione dell'esercizio ferroviario e cercando di salvaguardare il tessuto urbano esistente, risulta incompatibile con la necessità di innalzare il PF in modo da garantire le dimensioni minime interne previste dal MdP per i tombini (MdP 3.7.2.2.2).

L'ipotesi di innalzamento del PF avrebbe comportato la necessità di intervenire su tutte le interferenze stradali di scavalco, ad oggi non interessate da alcun intervento (Es.: Autostrade A25, A14, Asse Attrezzato PE-CH), creando notevoli disagi al traffico stradale ed un aumento ulteriore dei costi. Di conseguenza, come evidenziato nella relazione generale e, più nello specifico nella relazione idraulica di PFTE, le interferenze minori idrauliche sono state studiate puntualmente. Ad ogni modo, risultano garantiti i franchi idraulici relativi al grado di riempimento massimo e pendenza minima longitudinale, come da MdP. Nei tratti di linea ferroviaria (rilevato e trincea) interessati da livelli di piena significativi per la sicurezza della linea sono previste opere di sostegno con funzione di difesa idraulica.

Inoltre, il contesto piuttosto urbanizzato che caratterizza il progetto in oggetto comporta una difficoltà idraulica intrinseca, che consiste in un'incertezza delle condizioni al contorno, in particolare di valle, dovute all'impossibilità di ispezionare le continuità idrauliche urbane, sovente tombate. Dove non è stato possibile fare altrimenti si è quindi scelto di utilizzare come condizioni al contorno le pendenze rilevate dei tratti di monte e di valle. Nella fase esecutiva della progettazione dovrà essere meglio definito il raccordo dell'opera in progetto all'opera idraulica esistente.

Prima dell'inizio dei lavori andranno verificate puntualmente le quote precise dei recapiti, in quanto suscettibili di modifiche nel tempo.

## 2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto del raddoppio della linea ferroviaria Pescara Porta Nuova-Interporto Val Pescara si sviluppa in destra idraulica del fiume Pescara e interessa diversi corsi d'acqua minori che confluiscono poi nel fiume principale. Lo studio del fiume Pescara è oggetto di altro elaborato. Il tracciato è caratterizzato da rilevati e trincee di modesta entità.

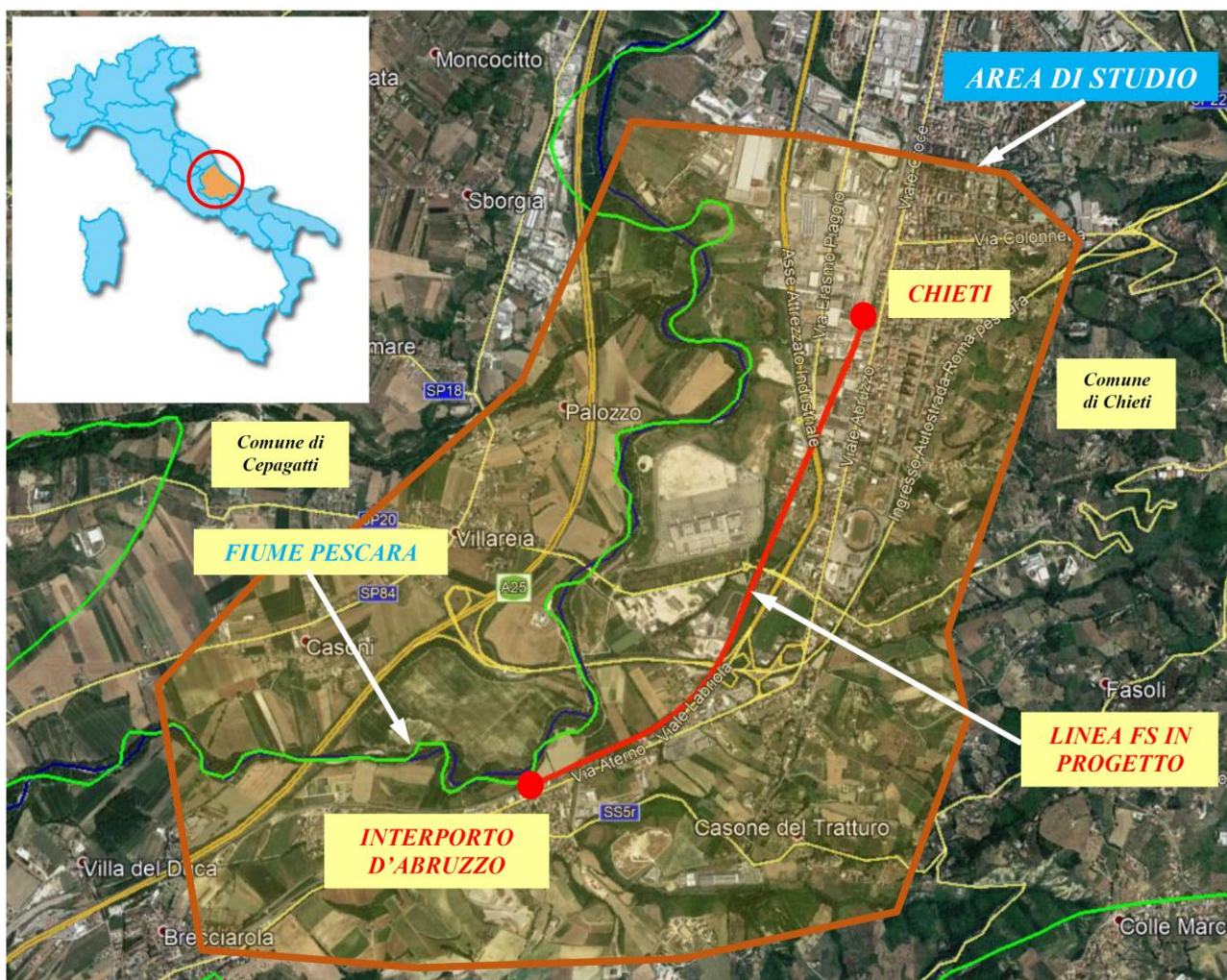


Figura 1 – Inquadramento Interventi del Lotto 3

### 3. RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regio Decreto 25/07/1904 n°523 "Testo unico delle disposizioni di alle opere idrauliche delle diverse categorie";
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico del f (P.G.R.A. 03/03/2016);
- "Manuale di Progettazione delle Opere Civili" della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) aggiornato all'anno 2018.
- Prescrizioni normative del Ministero dei Lavori Pubblici In Italia i riferimenti normativi ai quali si deve attenere il progettista
- PIANO STRALCIO DIFESA ALLUVIONI – P.S.D.A. – redatto dall’Autorità dei Bacini Regionali e Interregionali del Fiume Sangro, approvato con delibera n.6 del 31/07/2007 del Comitato Istituzionale.
- Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA) del distretto dell'appennino centrale Adottato dal Comitato Istituzionale integrato il 17 dicembre 2015 Approvato dal Comitato Istituzionale integrato il 3 marzo 2016
- NTC 17/01/2018 e Circolare Esplicativa

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – INTERPORTO VAL PESCARA. LOTTO 3: TRATTA CHIETI – INTERPORTO VAL PESCARA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione Idraulica Attraversamenti Minori Secondari	COMMESSA IA6F	LOTTO 03 D 29	CODIFICA RI	DOCUMENTO ID0002 002	REV. A	FOGLIO 6 di 13

#### 4. STUDIO IDROLOGICO

Lo studio idrologico IA6F03D09RIID0001001A e al quale si rimanda per i dettagli, allegato al progetto, è stato caratterizzato dalle seguenti fasi:

- analisi pluviometrica per la definizione dell'altezza totale di precipitazione,
- definizione della precipitazione netta, ovvero la componente di precipitazione che partecipa al deflusso, pari alla precipitazione totale depurata da quella che risulta persa in conseguenza a perdite idrologiche (immagazzinamento superficiale, vegetazione, evaporazione, infiltrazione)
- trasformazione afflussi-deflussi per il calcolo delle caratteristiche dell'onda di piena, per vari tempi di ritorno;
- analisi statistica delle registrazioni idrometriche, con determinazione/stima "diretta" delle portate al colmo di progetto;
- applicazione delle procedure di regionalizzazione delle piogge (VA.PI.) e delle portate (P.S.D.A. – Piano Stralcio Difesa Alluvioni della Regione Abruzzo) disponibili.

Lo studio idrologico allegato al progetto ha dapprima calcolato le caratteristiche morfometriche dei bacini. Successivamente ha stimato le portate in progetto partendo dal tempo di corrivazione calcolato con la media tra i metodi Kirpich, Ventura, Pasini, Puglisi, Pezzoli. Le piogge sono il risultato delle analisi statistiche eseguite con il metodo di Gumbel delle registrazioni pluviometriche delle stazioni di misura per vari tempi di ritorno, relativi alle stazioni pluviometriche considerate.

La portata al colmo è stata calcolata con il metodo razionale e il coefficiente di deflusso  $\varphi$  è stato valutato applicando il metodo del Curve Number CN (SCS method), sulla base della copertura del suolo (all'interno del bacino in esame) riportata nel Corine Land Cover (CLC) al 4° Livello (Ispra, 2012): in particolare, ad ogni codice del CLC relativo ad una specifica copertura del suolo è stato assegnato il relativo CN, dedotto da tabelle disponibili in letteratura e applicando il modello SCS-CN.

Per l'elaborazione dei dati idrologici si rimanda all'elaborato IA6F03D09RIID0001001A allegato al progetto mentre nel presente studio si allega la sola sintesi delle elaborazioni.

## 5. CRITERI DI PROGETTO

Lo studio idraulico è finalizzato al dimensionamento delle sezioni di deflusso dei manufatti e degli eventuali accorgimenti da mettere in opera per consentire lo smaltimento delle acque meteoriche intercettate dal rilevato e, più in generale, alla risoluzione delle problematiche connesse con il regime idraulico dell'area interessata dalla nuova linea ferroviaria in progetto.

Come previsto dal Manuale di Progettazione RFI/Italferr ogni tipo di manufatto idraulico verrà verificato utilizzando i seguenti tempi di ritorno  $T_r$  (essendo  $S$  la superficie del bacino):

a) Manufatti di attraversamento (ponti e tombini):

- linea ferroviaria  $T_r = 300$  anni per  $S \geq 10 \text{ km}^2$
- linea ferroviaria  $T_r = 200$  anni per  $S < 10 \text{ km}^2$

b) Inalveamenti:

- tratti a monte e a valle della linea ferroviaria  $T_r = 300$  anni per  $S \geq 10 \text{ km}^2$
- tratti a monte e a valle della linea ferroviaria  $T_r = 200$  anni per  $S < 10 \text{ km}^2$

Da Manuale RFI, per i tombini deve essere inoltre garantito un grado di riempimento massimo del 70% ed una pendenza minima dello 0.2%. Sono state inoltre prese in considerazione le prescrizioni della Circolare Esplicativa NTC 2018, che richiede per i tombini un grado di riempimento massimo pari a 2/3 dell'altezza, ed in ogni caso un franco minimo di 0.5m.

Riassumendo:

- Riempimento massimo 66%
- Franco minimo 0.5m
- Pendenza minima tombino 0.2%
- Velocità massime 6 m/s

A monte e valle delle opere sono sempre previsti dei tratti di raccordo sistemati idraulicamente con massi annegati nel calcestruzzo o con canali artificiali (ad "U"), in modo da regolarizzare il flusso in ingresso ed uscita dal tombino stesso; tombino che funge spesso da recapito per i fossi a protezione della linea e per le acque di piattaforma.

Le dimensioni delle opere esistenti, larghezza e profondità dei canali sono state desunte sulla base della cartografia e dei rilievi disponibili nella presente fase progettuale.

In fase di progettazione esecutiva dovranno essere meglio definiti i raccordi delle opere in progetto ai corsi d'acqua (artificiali e non) esistenti.

Prima dell'inizio dei lavori andranno verificate puntualmente le quote di fondo (scorrimento) dei recapiti individuati, in quanto suscettibili di modifiche nel tempo (geomorfologia dinamica delle aste fluviali in ambito vallivo). È necessario prevedere interventi di manutenzione (straordinaria) e di riprofilatura e pulizia dei fossi allo scopo di diminuirne la scabrezza, garantire una pendenza minima ed un pacchetto minimo al di sopra dell'intradosso dell'opera idraulica.



## 6. CARATTERISTICHE DEI BACINI

In questo capitolo vengono espone le risultanze fondamentali relativamente all'analisi probabilistica degli estremi idrologici sviluppate nell'ambito dello studio idrologica descritto nella relazione tecnica specialistica allegata al presente PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA IA6F03D09RIID0001001A.

*Tabella 1 – Bacini Idrografici minori: dati morfometrici*

Id.	Area	Lunghezza asta principale	Altitudine massima	Altitudine minima	Altitudine media	Pendenza media
bacino	Km <sup>2</sup>	Km	m s.l.m.	m s.l.m.	m s.l.m.	m/m
41bis	0.52	1.9	254	208	116.8	0.024
42	0.62	1.2	235	44	94.2	0.159
43	2.1	2.3	348	46	154.7	0.131
44	0.5	0.8	138	45	64.6	0.116
45	0.96	1.7	303	47	116.7	0.151
46	1.9	2.9	303	41	147.1	0.090
47	1.04	1.8	238	41	90.2	0.109

## 7. PORTATE DI PROGETTO

Nella tabella seguenti si riassumono le portate principali di dimensionamento delle opere di attraversamento.

Tabella 2 – Corsi d'acqua minori: valori di portata al colmo al variare del tempo di ritorno, secondo la metodologia VAPI

Id. bacino	Metodologia VAPI				Portate al colmo (VAPI)			
	50 $i_{TC,TR}$ (mm/h)	100 $i_{TC,TR}$ (mm/h)	200 $i_{TC,TR}$ (mm/h)	300 $i_{TC,TR}$ (mm/h)	Q (Tr 30) (mc/s)	Q (Tr 100) (mc/s)	Q (Tr 200) (mc/s)	Q (Tr 300) (mc/s)
41bis	61.94	70.42	78.91	83.88	3.71	4.65	5.63	6.22
42	104.64	118.97	133.31	141.69	5.57	7.22	8.96	10.03
43	82.23	93.49	104.76	111.35	12.26	16.23	20.51	23.12
44	106.22	120.77	135.33	143.84	5.16	6.59	8.10	9.01
45	94.42	107.36	120.30	127.86	5.88	7.87	10.02	11.34
46	71.30	81.07	90.84	96.56	12.23	15.75	19.48	21.74
47	85.30	96.98	108.67	115.50	6.69	8.79	11.04	12.42

## 8. STUDIO IDRAULICO

### 8.1 Inquadramento Delle Interferenze

I tombini definiti come attraversamenti minori secondari, appartenenti al lotto 3, sono 2: IN31 e IN33.

Le dimensioni di progetto e le portate afferenti dei tombini sono riassunte in Tabella 3.

*Tabella 3 – Tombini Attraversamenti Minori Principali – Lotto 3*

<b>Tombino</b>	<b>Km</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Base (m)</b>	<b>Altezza (m)</b>	<b>Portata (m3/s)</b>	<b>Bacino</b>
IN31	13+015.61	Scatolare	3.00	1.50	5.63	41bis
IN33	14+182.73	Scatolare	3.50	3.50	20.51	43

I manufatti di imbocco e sbocco variano a seconda della morfologia del territorio e della posizione del singolo tombino; coerentemente con il contesto urbano che presenta strade e tratti tombati, ogni tombino ha una sua propria sistemazione di imbocco e sobocco a seconda delle sue peculiarità specifiche. In tutti i casi si è comunque cercato di garantire l'allineamento con il fondo esistente.

### 8.2 Interventi di inalveazione e raccordo con l'opera di attraversamento

Sono stati previsti raccordi tra incisione naturale e manufatto in c.a., realizzati in massi annegati. Rivestimento fondo e sponde canale con massi annegati in cls  $d/50 = 0.3m$ . La sezione è trapezoidale con le sponde a pendenza pari a 3/2 con larghezza di fondo ed altezza variabili in funzione delle dimensioni dell'incisione naturale, o di forma "ad U".

La sezione rivestita di progetto è descritta dettagliatamente negli elaborati grafici specifici ed è caratterizzata a monte ed a valle, da un taglione di ammorsamento in riprap all'ingresso e all'uscita del tombino. Al di sotto dei massi è previsto un geotessuto 400g/m<sup>2</sup>.

In tutti i casi è da prevedersi una pulizia dei corsi d'acqua, generalmente nei 10m antecedenti e successivi alla ricongiunzione con la linea di deflusso esistente.

## 9. METODOLOGIE DI VERIFICHE IDRAULICHE

Per gli attraversamenti oggetto della presente relazione è stato implementato un modello in moto uniforme, così come da premessa alla presente.

### 9.1 Verifiche idrauliche

I criteri di progettazione sono stati precedentemente esposti nel paragrafo 5.

### 9.2 Sistemazioni idrauliche

Nel proporzionamento delle opere di attraversamento e presidio in corrispondenza dei corsi d'acqua minori realizzati con tombini sono stati fissati i seguenti criteri:

- Evitare di rigurgiti (grado di riempimento contenuto e pendenza del fondo costante);
- Evitare l'innescò di fenomeni effossori in prossimità dell'opera prevedendo nei raccordi a monte ed a valle, la realizzazione di opere di presidio e rivestimenti del fondo (velocità massime basse).

### 9.3 Verifica in moto uniforme

La verifica idraulica degli attraversamenti con tombini è stata condotta nelle ipotesi di raggiungimento del moto uniforme con l'espressione di Chezy:

$$V = K \sqrt{Ri}$$

e l'equazione di continuità:

$$Q = \sigma V$$

dove K, il coefficiente di scabrezza, è stato valutato secondo la formula di Manning:

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

ottenendo:

$$Q = 1/n \cdot R^{2/3} \cdot i^{1/2} \cdot \sigma$$

dove:

Q, portata [m<sup>3</sup>/s];

R, raggio idraulico [m];

σ, sezione idraulica [m<sup>2</sup>];

i, pendenza [m/m]

n, coefficiente di scabrezza [m<sup>-1/3</sup>s] – per il cls 1/n=70

Nella tabella seguente sono riportati i principali risultati dello studio idraulico dei tombini previsti in progetto.

*Tabella 4 – Verifiche Idrauliche Tombini Attraversamenti Minori Secondari – Lotto 3*

Tombino	Pk	TIPOLOGIA	DIMENSIONI	VERIFICA MOTO UNIFORME		NTC		
				GR [%]	v [m/s]	franco	0.5m	2/3h
IN31	13+015.61	Scatolare	3.00x1.50	61%	2.05	0.58	OK	OK
IN33	14+182.73	Scatolare	3.50x3.50	39%	4.32	2.14	OK	OK

dove:

GR: grado di riempimento [%]

V: velocità [m/s]