

CITTÀ' DI VENARIA REALE

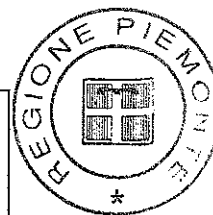
REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO

REVISIONE DEL PRGC

(PRGC approvato con DGR n. 73-22028 del 5/07/1988)

PROGETTO DEFINITIVO



REGIONE PIEMONTE
ASSESSORATO URBANISTICA
COPIA DEL DOCUMENTO
FIRMATO DAL DIRETTORE

in data 27 APR. 2005

2. ALLEGATI TECNICI

Approvato con D.G.R. n. 32 - 14962

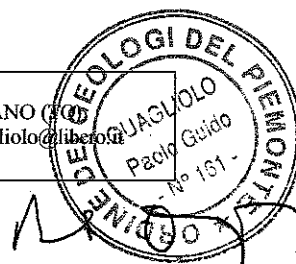
IL DIRIGENTE
Arch. ANTONIO MARINI

2.7 "RELAZIONE GEOLOGICO - TECNICA"

Integrazione a seguito delle Osservazioni della Regione Piemonte

Dott. Paolo QUAGLIOLO - Geologo

C.na La Benedetta - 10088 VOLPIANO (TO)
Tel/fax 011.9952421 e-mail: paoloquagliolo@libero.it



PROGETTISTI: DEL PRGC

Arch. Flavia BIANCHI
Studio Bianchi e Malacrino Architetti Associati
Via Principi d'Acaja, 6 - 10143 TORINO
Via San Francesco da Paola, 22 - 10123 TORINO
tel. 011 - 482826 - 547370 (tel./fax)
e-mail bianchi.malacrino@tin.it

Arch. Raffaele RADICIONI
Studio Tecnico Associato
"Collettivo di Architettura"
Via San Francesco da Paola, 22 - 10123 TORINO
tel. 011 - 540218 - 547370 (tel./fax)
e-mail collettivo.arch@libero.it

Il Sindaco

IL SINDACO
Dott. GIUSEPPE CATANIA



Il Segretario Generale

IL SEGRETARIO GENERALE
(Emanuele MIRABILE)

Dicembre 2001

Aggiornamento maggio 2004

Il Responsabile del Procedimento

IL DIRIGENTE
AREA GOVERNO TERRITORIO
(DELFONTE mon. Claudio)

Di seguito si riporta il paragrafo 3.2 dell'elaborato 2.7 Relazione geologico-tecnica, che si intende integralmente sostituito dal presente.

3.2 ASPETTI PRESCRITTIVI DI CARATTERE GEOLOGICO-TECNICO

3.2.1 Analisi delle aree di Variante

Sono state nel seguito esaminate puntualmente le parti della Variante che hanno rilevanza con le problematiche di carattere geologico-tecnico, con riferimento alle tavole di Piano, anche richiamando la Relazione di esame della Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica della Regione.

- Area normativa FI a destinazione residenziale, sita tra c.so Macchiavelli, v. Don Sapino e v. Barbicinti.

Si tratta di area priva di problematiche di carattere geologico, inserita in una vasta zona in classe I, caratterizzata da buone condizioni geotecniche dei terreni di fondazione e con falda acquifera attestata ad oltre 10 m dal piano di campagna.

Le prescrizioni possono essere ricondotte ai seguenti punti:

- rispetto e miglioramento funzionale del reticolato irriguo/smaltitore esistente;
- osservanza dell'art. 12 "Limiti alle portate scaricate dalle reti di drenaggio artificiali" delle Norme di attuazione del P.A.I.;
- scrupolosa osservanza della fascia di rispetto di 10 m lungo il tracciato dei canali cartografato negli elaborati 2.1.3 e 2.1.5, ai sensi Circolare del P.G.R. 8/10/1998 n° 14/LAP/PET "*Determinazione delle distanze di fabbricati e manufatti dai corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 96, lett. f) del T.U. approvato con R.D. 25/7/1904 n° 523*".

- Area normativa Csr 13/1 in DR5 di nuovo impianto, sita a Sud della Tangenziale Nord, nelle vicinanze della stessa ed al confine con il Comune di Torino.

Si tratta di area priva di problematiche di carattere geologico, inserita in una vasta zona in classe I, caratterizzata da buone condizioni geotecniche dei terreni di fondazione e con falda acquifera attestata ad oltre 10 m dal piano di campagna.

Le prescrizioni possono essere ricondotte ai seguenti punti:

- rispetto e miglioramento funzionale del reticolato irriguo/smaltitore esistente, rappresentato localmente dalla Gora Barola – Ramo Druento (v. *Rilievo canali irrigui*, redatto dallo Studio Tecnico del Geom. Giuseppe Gatti nell'aprile 2000);
- osservanza dell'art. 12 "Limiti alle portate scaricate dalle reti di drenaggio artificiali" delle Norme di attuazione del P.A.I.;
- scrupolosa osservanza della fascia di rispetto di 10 m lungo il tracciato dei canali cartografato negli elaborati 2.1.3 e 2.1.5, ai sensi Circolare del P.G.R. 8/10/1998 n° 14/LAP/PET "*Determinazione delle distanze di fabbricati e manufatti dai corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 96, lett. f) del T.U. approvato con R.D. 25/7/1904 n° 523*".

- Fascia edificata lungo il terrazzo fluviale alla confluenza del T. Ceronda nel T. Stura, in Altessano.

Si tratta di area che presenta problematiche di carattere geologico, ai margini di una vasta zona in classe I, caratterizzata da buone condizioni geotecniche dei terreni di fondazione e con falda acquifera attestata ad oltre 10 m dal piano di campagna, ma che può risentire, anche nel lungo periodo, di possibili effetti legati alla marcata tendenza erosiva dei corsi d'acqua in destra orografica.

La ricostruzione storica delle modificazioni subite dai corsi d'acqua principali (vedi elaborato 2.1.1) e la tendenza osservata nel corso del lavoro ed ancora decisamente attiva (vedi elaborato 2.1.4), impongono la predisposizione di adeguate misure per la messa in sicurezza della scarpata di terrazzo.

La Variante di P.R.G.C. prevede la realizzazione di una efficiente difesa del piede dell'alta scarpata di terrazzo fluviale mediante un insieme sistematico di opere che potranno contestualmente supportare un tracciato viario esterno all'abitato di Altessano.

Le prescrizioni possono essere ricondotte ai seguenti punti:

- il progetto dell'opera dovrà rispondere ai requisiti richiesti nell'ambito della normativa del P.A.L., in particolare per quanto riportato agli art. 14, 15, 16 e 36, e dovrà comprendere tutta la fascia fino alle sponde del corso d'acqua;
- si richiama, per la sua fondamentale valenza, l'obiettivo della rinaturazione del corso d'acqua, che deve guidare l'intervento progettuale;
- al fine di un più completo raggiungimento degli obiettivi di difesa, dovranno essere previste misure volte al mantenimento ed ampliamento delle aree di esondazione (art. 36 Norme P.A.L.) del corso del T. Stura a monte. A grandi linee possono essere indicati interventi volti all'adeguamento della sezione di deflusso al ponte ferroviario della Linea Torino-Lanzo, eliminazione degli impedimenti alla divagazione del corso d'acqua soprattutto in sponda sinistra (area del Parco Cico-Mendel) al fine di consentire una maggiore dissipazione dell'energia idraulica, evitare nel modo più assoluto la creazione di tratti di difese spondali rettilinee, ecc.

3.2.2 Aree interessate da opere pubbliche di particolare importanza

Sono state nel seguito esaminate le opere pubbliche di rilievo nell'ambito della Variante, che riguardano essenzialmente interventi di viabilità.

- Progetto di nuova viabilità provinciale

La Provincia di Torino sta predisponendo la progettazione della nuova viabilità di collegamento denominata "Circonvallazione di Venaria Reale e Borgaro Torinese", con incarico al Raggruppamento Temporaneo di Imprese Progin S.p.A. (Mandataria), Fiatengineering S.p.A., Alpina S.p.A., Ing. G. De Michelis, Ing. F. Giovannini (Mandanti). Nell'anno 2003 è stato redatto il Progetto definitivo, sottoposto ad alcune modifiche a causa dell'inadeguatezza rispetto alle problematiche idrauliche e geomorfologiche della fascia fluviale del T. Stura di Lanzo e del sistema dei corsi d'acqua minori della sponda destra, riscontrate in sede di Conferenza di servizi.

E' stata svolta la procedura di V.I.A., alla quale si rimanda per un esame della documentazione prodotta, a conclusione della quale non è stato individuato il tracciato a minore impatto complessivo riguardo le diverse componenti esaminate, ed in particolare per quanto riguarda gli aspetti geologici, con particolare riferimento alle problematiche legate al sistema idrografico sia principale che secondario. Permangono comunque perplessità sulla scelta del tracciato definitivo, rispetto alle diverse possibili soluzioni alternative, peraltro considerate nella procedura di V.I.A., in relazione alle ricadute complessive sulla complessa realtà locale di riassetto della funzionalità idraulica del sistema idrografico principale e secondario (naturale ed artificiale) e di recupero del relativo assetto geomorfologico secondo i principi indicati nelle norme P.A.L.

- Progetto di nuova viabilità comunale

Le problematiche inerenti il tracciato viario previsto sono riconducibili al deflusso di acque in occasione di eventi alluvionali, provenienti sia dal T. Ceronda che dal reticolato idrografico minore, che potrebbero essere ostacolate in quanto la nuova viabilità risulterebbe tagliare il territorio ortogonalmente alla direzione di deflusso principale delle acque di esondazione (v. Tav. 2.1.2 *Carta geologica, geomorfologica e dei dissesti*). Ne consegue che il corpo stradale dovrà essere realizzato in modo da non creare ostacolo al deflusso delle acque di esondazione, che tendono a muoversi da Ovest verso Est, evitando la creazione dell'effetto diga, che potrebbe risultare piuttosto dannoso per gli edifici allineati lungo v. Stefanat..