



COMUNI DI  
SAN SEVERO - LUCERA  
PIETRAMONTECORVINO  
TORREMAGGIORE  
CASTELNUOVO DELLA DAUNIA  
**PROVINCIA DI FOGGIA**

## PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCO EOLICO

Potenza nominale 367,2 MW (n.51 aerogeneratori da 7,2MW)

Proponente:



**NVA FENICE S.r.l.**  
P Via Lepetit, 8  
20045 Lainate (MI)  
nvafigurella@legalmail.it

PROCEDIMENTO UNICO AMBIENTALE

Art.27 D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.

# “FENICE”

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE UNICA

D.Lgs. 387/2003

**CALCOLO DELLA GITTATA MASSIMA  
PER ROTTURA DEGLI ELEMENTI ROTANTI  
VERIFICA AI SENSI DEL D.M. 10-9-2010**

Progettazione:



Tecnico Competente in Acustica:

Ing. Francesco Di Cosmo



Emissione: **Febbraio 2024**

## PREMESSA

In riferimento al D.M. 10-9-2010 "*Linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili*", allegato 4, punto 7.1 - "*Analisi dei possibili incidenti*" - riporta testualmente: "***E' opportuno prendere in esame l'idoneità delle caratteristiche delle macchine, in relazione alle condizioni meteorologiche estreme del sito. In tal senso: - andrebbe valutata la gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentate***".

La presente relazione, dunque, in ottemperanza al D.M. su citato riguarda il calcolo della gittata in caso di rottura di un frammento degli elementi rotanti nell'ipotesi che la rottura avvenga in modo fragile e che i sistemi di controllo quali freno aerodinamico e sistema parafulmine siano completamente fuori servizio.

Il frammento considerato riguarda un pezzo della pala con rottura a m.5 dalla punta della pala, condizione di calcolo che produce la massima gittata nell'ipotesi cautelativa di previsione, ma anche di bassissima probabilità di accadimento stante la tipologia costruttiva degli attuali aerogeneratori.

Per la quantificazione della gittata massima si utilizzerà il modello della "***rotazione complessa del corpo rigido***" basandosi sulle seguenti ipotesi:

1. Il distacco del frammento, e quindi la gittata, è funzione dell'angolo di distacco che l'asse della pala forma con l'orizzontale;
2. Si ipotizza che la sezione di distacco della pala dal resto della struttura sia netta, ovvero che la rottura avvenga in modo fragile senza considerare l'effettiva struttura fibrosa e filamentosa del corpo della pala, immersa in una matrice di resina epossidica.
3. Si tiene conto della resistenza indotta dall'attrito del frammento con l'aria.
4. Si tiene conto della rotazione del pezzo durante il volo.

Il calcolo che segue è stato condotto in maniera molto approfondita, considerando i diversi aspetti fisici ed è stato svolto con molto rigore, tuttavia nella realtà il verificarsi delle cause che portano ad una rottura di un frammento di pala e del conseguenziale urto sono molto improbabili. Con ciò si vuole rappresentare che diversi studi probabilistici hanno concluso che la probabilità che un veicolo possa essere colpito da un frammento di pala, a seguito della sua rottura a 5 metri dalla punta, ha valori estremamente elevati tali da rendere quasi nullo il rischio stesso.

## LE VERIFICHE E LE VALUTAZIONI

Oggetto del presente studio sono la verifica delle distanze del D.M. 10-9-2010 rispetto alle strade statali e provinciali e le valutazioni del rischio della gittata massima rispetto a ricettori e strade secondarie, si elencano nell'ordine:

- A. **la verifica** del rispetto del D.M. 10-9-2010 che con l'allegato 4, punto 7.2 impone: *"la distanza di ogni turbina eolica da una strada provinciale o nazionale deve essere superiore all'altezza massima dell'elica comprensiva del rotore e comunque non inferiore a 150 m dalla base della torre"*;
- B. la **valutazione** della gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale rispetto alle strade nazionale e provinciali;
- C. la **valutazione** della gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale rispetto ai recettori;
- D. la **valutazione** della gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale rispetto alle strade di livello inferiore alle strade provinciali – **NON è richiesta dal D.M. 10-9-2010 - poiché il rischio dovuto alla concomitanza degli eventi, rottura del frammento di pala a 5 metri dalla punta e la probabilità di caduta dello stesso su un recettore o un veicolo in transito su una strada secondaria è estremamente basso**;
- E. eventuale **valutazione del rischio** rispetto ad una rottura accidentale degli elementi rotanti e la probabilità di intercettare un recettore o un veicolo su una strada.

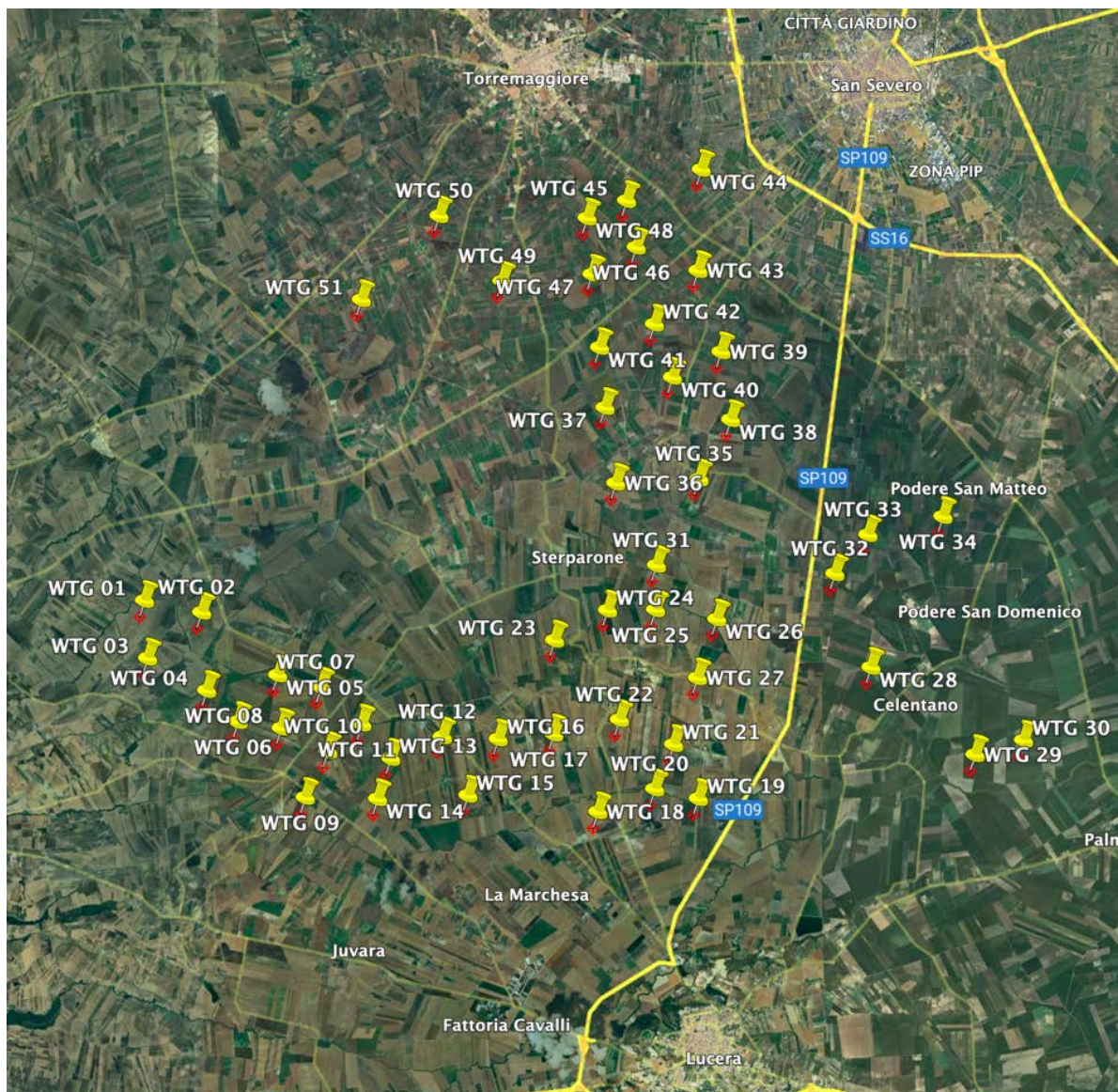
## GLI AEROGENERATORI

Lo studio che segue viene condotto per l'aerogeneratore avente le seguenti caratteristiche:

Modello	Potenza MW	Altezza mozzo m	Diametro rotore m	Numero di giri al minuto rpm	Altezza massima complessiva m
<b>Vestas V172-7.2</b>	7,2	175	172	9,5	261

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area prevista per l'installazione dell'impianto eolico è ubicata tra i centri abitati di san Severo, Lucera e Torremaggiore, interessando anche Pietramontecorvino e Castelnuovo della Daunia.

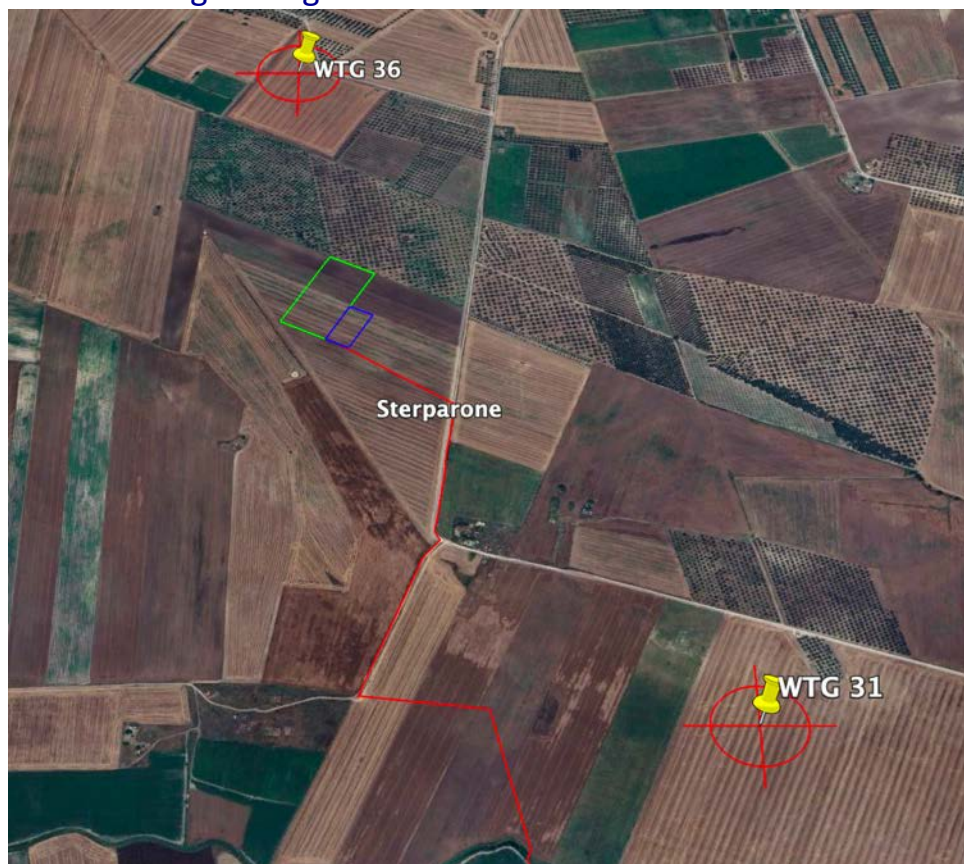


Il progetto prevede, dunque, la costruzione di:

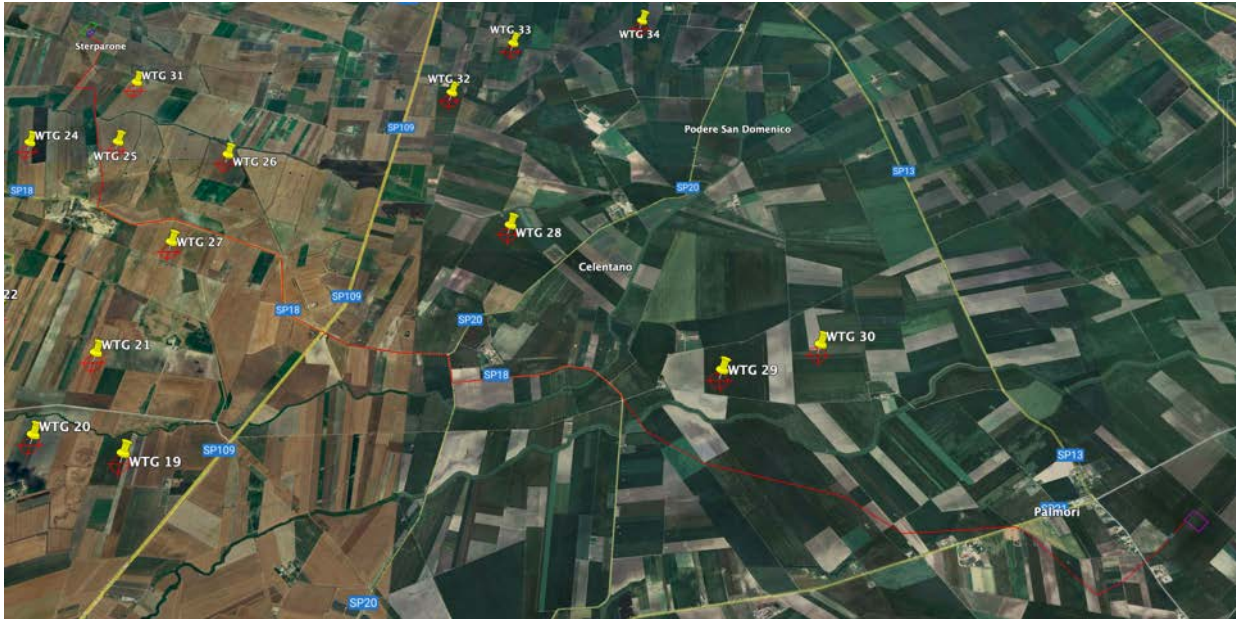
- 51 aerogeneratori con cabina di trasformazione 0,6/36kV.
- i cavidotti di interconnessione in A.T. (36kV) interni all'impianto di colore bianco nella ortofoto che segue



- una cabina utente di raccolta ed elavazione della tensione 36/380kV ubicata in prossimità degli aerogeneratori 31 e 36



- n. 1 Storage per accumulo energia elettrica (in verde)
- n.1 stazione di elevazione (in blu) della tensione 36/380kV ubicata nel Comune di Torremaggiore
- n. 1 locale misure
- il cavidotto esterno di (in rosso) nella ortofoto che segue, che parte dalla cabina di elevazione fino al punto di consegna dell'energia prodotta, previsto nella Stazione Primaria del GSE (Terna SpA) da ubicarsi in località "Palmori" in agro di Lucera (FG).



Le coordinate geografiche sono le seguenti:

TORRE	X	Y
WTG 01	516393.0254	4603930.2571
WTG 02	517571.8384	4603691.5826
WTG 03	516460.2391	4602747.0303
WTG 04	517679.2421	4602086.3775
WTG 05	519143.3717	4602406.2655
WTG 06	518326.2196	4601448.5035
WTG 07	520036.0620	4602159.2094
WTG 08	519219.0457	4601316.7805

WTG 09	519716.3419	4599896.2871
WTG 10	520177.7572	4600840.3495
WTG 11	520875.4616	4601401.9469
WTG 12	522537.4461	4601144.5822
WTG 13	521474.3400	4600700.2241
WTG 14	521207.3124	4599871.4701
WTG 15	523065.7559	4599946.2699
WTG 16	523686.2439	4601099.8199
WTG 17	524830.4074	4601204.4304
WTG 18	525740.4998	4599611.4754
WTG 19	527807.3529	4599886.7130
WTG 20	526909.4697	4600081.9887
WTG 21	527298.7471	4600993.1966
WTG 22	526181.1578	4601501.8930
WTG 23	524843.7157	4603128.4324
WTG 24	525933.8332	4603745.7501
WTG 25	526920.9500	4603756.8012
WTG 26	528182.0761	4603567.9708
WTG 27	527786.5633	4602360.0982
WTG 28	531356.8174	4602581.6296
WTG 29	533500.6383	4600795.6284
WTG 30	534498.7034	4601091.3279
WTG 31	526939.1793	4604668.8268
WTG 32	530612.3060	4604503.2577
WTG 33	531293.2036	4605304.6309
WTG 34	532836.8102	4605680.6415
WTG 35	527812.6544	4606446.1660
WTG 36	526098.5737	4606355.2498
WTG 37	525871.9507	4607907.2542
WTG 38	528464.3537	4607662.3585
WTG 39	528263.3235	4609056.4167
WTG 40	527261.2247	4608530.6142
WTG 41	525759.3293	4609143.7849
WTG 42	526889.4404	4609625.2496
WTG 43	527786.4970	4610728.5583
WTG 44	527850.9756	4612810.0779
WTG 45	526311.1525	4612168.5844
WTG 46	526510.8806	4611208.1554
WTG 47	525600.6136	4610649.4717
WTG 48	525497.6597	4611806.6965
WTG 49	523743.0375	4610505.4303
WTG 50	522441.5784	4611851.9630
WTG 51	520843.8210	4610120.1033

Le principali caratteristiche degli aerogeneratori sono:

marca Vestas V172-7.2, potenza nominale 7,2 MW, diametro rotore m.172, altezza mozzo m.175, altezza complessiva m.261, rpm 9,5.

All'interno di ogni torre è ubicato l'impianto di trasformazione per il collegamento alla cabina di raccolta e trasformazione (cabina di interconnessione), questo consentirà l'elevazione della tensione al valore di trasporto: da 720 V (tensione in uscita dal generatore) a 36 kV (tensione in uscita dal trasformatore). L'energia prodotta verrà trasportata alla cabina di interconnessione tramite cavidotti interrati (a 36kV) che saranno ubicati quasi sempre lungo la rete viaria esistente, tranne i primi tratti a partire da ogni pala e fino al raggiungimento della viabilità secondaria.

### VERIFICA A - IL RISPETTO DEL D.M. 10-9-2010

Il rispetto del D.M. 10-9-2010 che all'allegato 4, punto 7.2 impone: *"la distanza di ogni turbina eolica da una strada provinciale o nazionale deve essere superiore all'altezza massima dell'elica comprensiva del rotore e comunque non inferiore a 150 m dalla base della torre"*.

Dunque, gli aerogeneratori devono rispettare la distanza minima di m.261 dalle strade provinciali, regionali e nazionali.







Come si può vedere dalla rappresentazione delle distanze su ortofoto nessun aerogeneratore dista meno di 261 metri dalle strade provinciali, regionali o nazionali.

L'aerogeneratore più prossimo alla strada è il WTG22 che dista m.325 dalla SP12.

**Si può affermare che la prescrizione del D.M. 10-9-2010 è ampiamente rispettata.**

## CALCOLO DELLA GITTATA MASSIMA

Si calcola ora la gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale del frammento di pala, considerando tale frammento il pezzo estremo con rottura a 5 metri. Si trascuri la gittata per rottura a 10 metri o al mozzo che producono distanze inferiori e, pertanto, la valutazione risulterebbe maggiormente verificata.

Lo studio che segue considera il seguente aerogeneratore:

Modello	Potenza MW	Altezza mozzo m	Diametro rotore m	Numero di giri al minuto rpm	Altezza massima complessiva m
<b>Vestas V172-7.2</b>	7,2	175	172	9,5	261

### Equazioni del moto - rotazione complessa del corpo rigido

Le equazioni del moto di un punto materiale soggetto solo alla forza di gravità sono:

$$x = 0$$

$$y = -gt^2$$

dove  $g = 9,8\text{m/s}^2$  è l'accelerazione di gravità. La legge del moto soluzione di queste equazioni è

$$x(t) = x_0 + v_x t$$

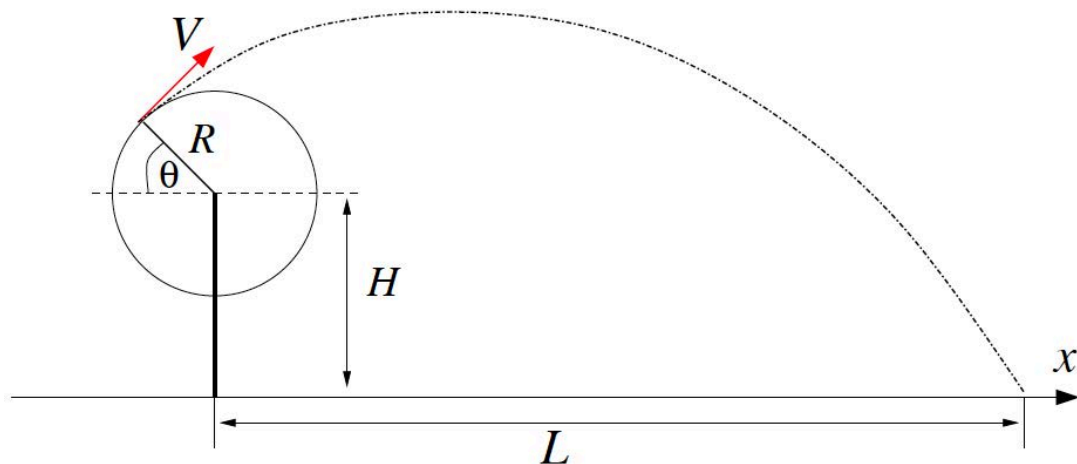
$$y(t) = y_0 + v_y t - \frac{1}{2}gt^2$$

dove  $(X_0; Y_0)$  è la posizione iniziale del punto materiale, e  $(V_x; V_y)$  è la sua velocità. La traiettoria del punto materiale intercetta il suolo al tempo  $T$  tale che  $y(T) = 0$ . Dalla legge del moto si ottiene

$$T = \frac{v_y}{g} + \frac{1}{g} \sqrt{v_y^2 + 2y_0 g}$$

dove è stata scartata la soluzione corrispondente a tempi negativi.

## Geometria del problema e calcolo della gittata



La posizione e la velocità iniziale sono determinati dall'angolo  $\theta$ , dalla velocità tangenziale  $V$  del frammento di pala al momento del distacco. Essi sono legati alla posizione ed alla velocità iniziale dalle relazioni:

$$\begin{aligned}x_0 &= -R \cos(\theta) \\y_0 &= H + R \sin(\theta) \\v_x &= V \sin(\theta) \\v_y &= V \cos(\theta)\end{aligned}$$

La gittata  $L$  è la distanza dal palo del punto di impatto al suolo del frammento di pala.

Dalla legge del moto otteniamo:

$$L = x(T)$$

Sostituendo l'espressione per  $T$  ricavata sopra, otteniamo la gittata  $L$  in termini di  $V$  e di  $\theta$ :

$$L = \frac{V \sin(\theta)}{g} \left[ V \cos(\theta) + \sqrt{V^2 \cos^2(\theta) + 2(H + R \sin(\theta))g} \right] - R \cos(\theta)$$

Si noti che, fissato un generico angolo  $\theta$ , la gittata aumenta quadraticamente con  $V$ , salvo i casi particolari  $\theta = \pm 90^\circ, 0^\circ, 180^\circ$ , nei quali la gittata aumenta linearmente con  $V$ , oppure è pari ad  $R$ .

La formula sopra indicata è funzione dell'angolo di distacco al momento della rottura.

Nella ipotesi che la rottura avvenga nel punto più alto ( $\theta = 90^\circ$  nei grafici) il frammento si distaccherà con velocità parallela al suolo. Questo non è il caso della massima gittata, come si evince dalla formula, ma anche dall'analogia con

elementari problemi di balistica. Nel caso di un cannone che spara in pianura, la massima gittata si ha per  $\theta = 45^\circ$  e non quando il proiettile parte parallelamente al suolo.

Nel caso di una torre eolica la determinazione dell'angolo di massima gittata è leggermente più complesso, ma non è mai pari a  $90^\circ$ . La sua determinazione impone di trovare il massimo della funzione al variare dell'angolo  $\theta$ .

In ogni caso tale relazione è puramente teorica, poiché non tiene conto:

- 1) della riduzione di velocità del pezzo in volo per l'attrito con l'aria
- 2) della rotazione in volo del pezzo che si distacca
- 3) del vento che sposterà il pezzo secondo la sua direzione al quanto variabile spazialmente e sostanzialmente introducendo una ulteriore forza  $Z_0$  perpendicolare al piano di rotazione delle pale
- 4) delle forze che si generano al momento della rottura poiché considera una rottura istantanea
- 5) della morfologia del territorio.

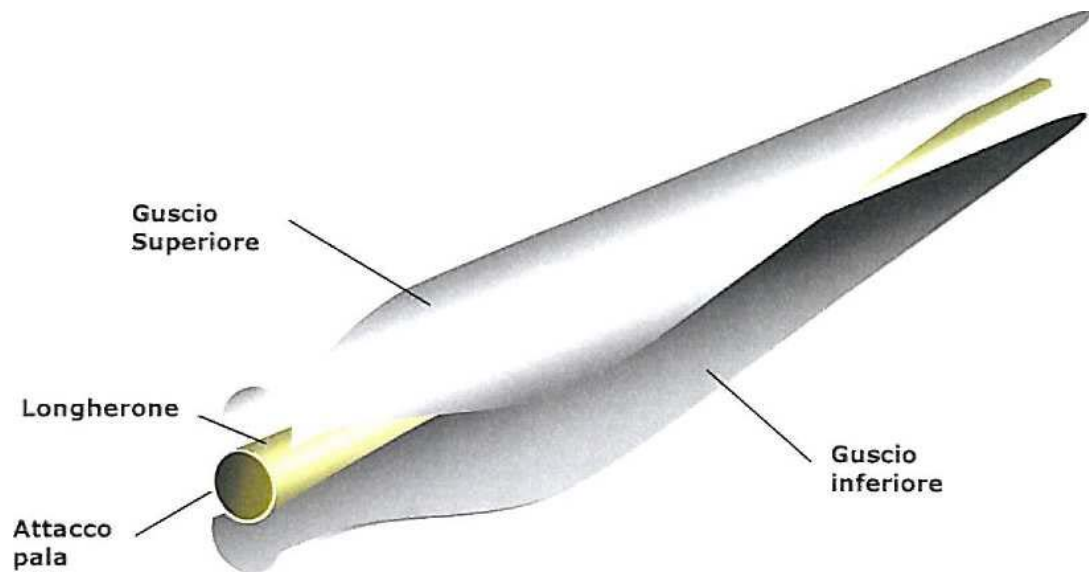
Al fine di addivenire ad una gittata massima più prossima a quella reale, tralasciando esclusivamente l'analisi del punto 5), si hanno le seguenti riduzioni, capaci di riportare il calcolo teorico ad un valore più prossimo a quello reale:

- 1) riduzione della velocità media del pezzo in volo del **30%** per attrito con l'aria;
- 2) riduzione della gittata del **10%** per tener conto della rotazione del pezzo in volo, della forza  $Z_0$  praticata dal vento e delle forze che si generano al momento della rottura che non è mai istantanea.

Nello studio che segue si opera con una riduzione del **30%** dovuta alle forze di attrito con l'aria del frammento in volo e di un ulteriore **10%** per tener conto della rotazione del pezzo in volo, della forza  $Z_0$  praticata dal vento e delle forze che si generano al momento della rottura che non è mai istantanea.

#### **Giustificazioni sull'abbattimento del 40% della velocità media del frammento.**

Le pale sono costituite da una parte strutturale (longherone) posizionata all'interno della pala e da una parte esterna (gusci) che ha sostanzialmente compiti di forma. Le tre parti, il longherone e i due gusci, sono uniti fra loro mediante incollaggio e, alla fine del processo produttivo, costituiscono un corpo unico.



La rottura all'estremità della pala non risulta che si sia mai verificata se non nella ipotesi di concomitanza di fulminazioni di natura atmosferica.

Tutte le pale prodotte sono dotate di un sistema di drenaggio della corrente di fulmine costituito da recettori metallici posti all'estremità di pala e lungo l'apertura della pala, da un cavo che collega i recettori alla radice pala e da un sistema di messa a terra. In questo modo si riesce a drenare una buona parte delle correnti indotte dalle fulminazioni atmosferiche senza danni alle pale.

In qualche caso, in cui la corrente di fulmine ha presumibilmente ecceduto i limiti progettuali (fissati dalle norme internazionali) si può manifestare un danneggiamento all'estremità di pala che si apre per la separazione dei due gusci, ma che, normalmente, non si distacca dal corpo della pala. E' possibile che frammenti di guscio possano staccarsi, ma si tratta comunque di parti molto leggere in confronto alla resistenza che oppongono all'aria e che quindi non possono essere oggetto di calcoli di gittata come quelli che si possono effettuare sul corpo pala.

Nel calcolo che segue si applicherà la relazione teorica con la sola riduzione del 40% della velocità media del frammento, per tener conto della rotazione del pezzo in volo, della forza  $Z_0$  praticata dal vento e delle forze che si generano al momento della rottura che non è mai istantanea.

L'aggiornamento tecnologico da parte dei produttori nella costruzione della pala ha ridotto il rischio di rottura accidentale della pala e/o frammento di essa attraverso l'utilizzo di soluzioni costruttive e materiali speciali innovativi tendenti a ridurre la rottura della pala attraverso uno stacco netto della stessa dal mozzo o di porzione di essa. Tra queste soluzioni e materiali annoveriamo l'utilizzo delle resine più recenti, di tutti i tipi, che ha migliorato le proprietà

rispetto a quelle usate in passato, riducendo le possibilità di incidente in generale per le pale; per ridurre anche gli effetti delle conseguentemente più rare rotture i produttori hanno aumentato la plasticità del materiale base e la resistenza della tessitura delle fibre di vetro di rinforzo. In questo modo si riduce anche la caratteristica di fragilità della rottura.

L'incidente per rottura dell'estremità della pala è escluso dai calcoli svolti secondo la norma IEC61400-1, ma si considera per assurdo che possa avvenire in circostanze eccezionali al di fuori dei quelle normate.

L'effetto è, una volta assorbita l'energia necessaria per produrre la rottura, che quella rimanente generi per la parte eventualmente distaccata una traiettoria che, dall'intorno del punto più basso, parte in direzione circa orizzontale.

Il percorso in queste condizioni non può che essere una frazione, approssimativamente diminuita del 70% di quanto sarebbe stato quello per lancio balistico dalla parte superiore della rotazione. In questo la resistenza dell'aria offre il suo contributo .

Si ritiene quindi che l'abbattimento della velocità media del frammento del 40% per tener conto dell'attrito con l'aria, della rotazione del pezzo in volo, della forza  $Z_0$  praticata dal vento e delle forze che si generano al momento della rottura che non è mai istantanea, sia più che ragionevole e ampiamente motivata dall'utilizzo delle nuove soluzioni tecnologiche e di materiali costruttivi della pala innanzi suddette, oltre che dall'analisi delle probabilità che tale evento di rottura del frammento, già di per se legato alla probabilità di fulminazione, sia tale da produrre anche un possibile incidente dovuto alla concomitanza di cadere proprio sul recettore, o ancora peggio, sul veicolo di passaggio sulla strada secondaria.

Le forze di attrito, come noto, dipendono da due componenti: una resistenza da attrito viscoso ed una resistenza da pressione.

$$F_{attr.int.} = F_{skin\ friction} + F_{Pressure\ drag}$$

La prima è determinata dalle forze di attrito interne dovute all'elevato gradiente di velocità nello strato di contorno presso il corpo in moto (gli strati di fluido adiacenti al corpo hanno la velocità del corpo mentre gli strati più laterali rispetto al corpo sono in quiete).

La seconda è determinata dalla differenza di pressione tra la parte anteriore e quella posteriore del corpo in moto immerso nel fluido, cioè, è dovuta al fatto che il corpo penetrando nel fluido lo comprime ed il fluido esercita una sorta di risposta a questa compressione forzata.

## LA RESISTENZA DA PRESSIONE

La resistenza alla penetrazione di un corpo in un fluido che deriva dalla differenza di pressione tra la parte anteriore e quella posteriore del corpo dipende dalla densità del fluido, dalla velocità  $V$  relativa tra il corpo ed il fluido e dalla sezione trasversale perpendicolare al flusso  $A$  secondo la relazione:

$$F_{\text{pressure drag}} = - C_d \frac{1}{2} \rho v^2 A$$

dove:

$F_{\text{pressure drag}}$  = Forza di attrito da pressione [N]

$C_d$  = drag coefficient

$\rho$  = densità aria [Kg/m<sup>3</sup>]

$v$  = velocità relativa all'aria [m/s]

$A$  = area frontale caratteristica del frammento di pala [m<sup>2</sup>]

## LA RESISTENZA VISCOSA

La forza di attrito viscoso dipende dalla viscosità del mezzo, dalla velocità relativa e da un elemento di tipo lineare del corpo:

$$F_{\text{skin friction}} = K \mu v l$$

dove:

$K$  = una costante adimensionale dipendente dalla forma del corpo

$\mu$  = viscosità del mezzo

$l$  = dimensione lineare caratteristica dell'oggetto

$v$  = velocità relativa al mezzo

## LA COMBINAZIONE DEI DUE EFFETTI

La forza di resistenza subita dal corpo in moto nel fluido è data da una combinazione complicata dei due effetti di resistenza alla pressione e resistenza viscosa.

Ma, nel caso di basse velocità, la componente di attrito, che dipende dalla prima potenza della velocità, sarà preponderante rispetto alla resistenza alla pressione che dipende dal quadrato della velocità. Ad alte velocità, ovviamente, accadrà l'opposto.

Poiché i concetti di alta e bassa velocità, sono piuttosto generici, per stabilire in quale delle due situazioni ci si trovi, si introduce un criterio di valutazione basato sul rapporto dei due effetti (numero di Reynolds):

$$Re = (\rho v l) / \mu$$

Il numero adimensionale ( $Re$ ), detto numero di Reynolds, gioca un ruolo assolutamente fondamentale in aerodinamica perché è il termine che determina il tipo di regime nel quale ci si trova ad operare.

Quindi, per movimenti lenti, quando  $Re < 1$  (regime laminare) si trascura la resistenza alla pressione e si tiene conto solo della viscosità mentre, al contrario, per grandi numeri di Reynolds ( $>100$ ) (regime turbolento) si prende in considerazione solo la resistenza alla pressione e si trascura l'attrito interno.

Nel caso specifico, ossia di una pala eolica, il numero di Reynolds viene così calcolato:

$$Re = (\rho v_{\max} c) / \mu$$

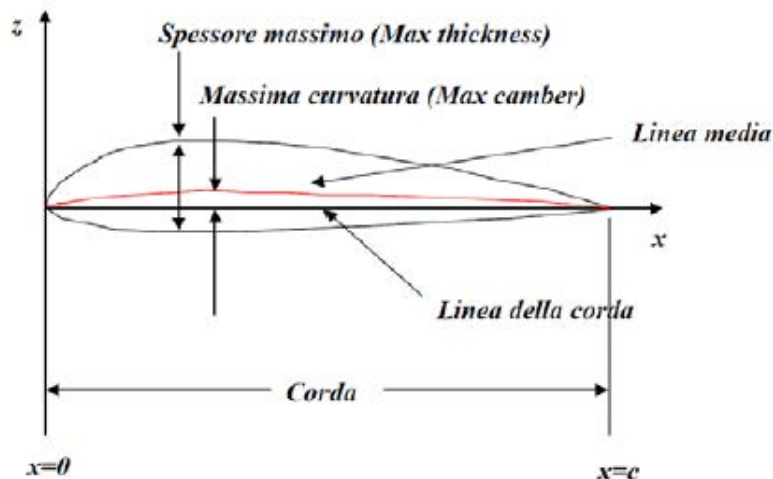
dove:

$$\rho = 1.174 \text{ [kg/m}^3\text{]}$$

$$v_{\max} \cong 40,5 \text{ [m/s]} \text{ (pala intera) - } 97,8 \text{ [m/s]} \text{ (frammento 5 m)}$$

$$c \text{ (corda alare)} \cong 3,7 \text{ [m]} \text{ (pala intera) - } 1,2 \text{ [m]} \text{ (frammento 5 m)}$$

$$\mu = 1.85 \cdot 10^{-5} \text{ [kg/(s m)]}$$



per un valore pari, considerando la temperatura di 25 °C:

$$Re = 9,5E 10^6 \text{ - distacco della pala intera}$$

$$Re = 7,4E 10^6 \text{ - distacco frammento 5 m}$$

Appare evidente come ci troviamo abbondantemente, per entrambi i casi, in regime turbolento, quindi va considerata esclusivamente la resistenza alla pressione ( $F_{\text{pressure drag}}$ ) che corrisponde ad una riduzione della velocità teorica di oltre il 40% come si evince dalla forza di pressione che si oppone.

$$F_{\text{pressure drag}} = - C_d \frac{1}{2} \rho v^2 A$$

dove:

$$F_{\text{pressure drag}} = \text{Forza di attrito da pressione [N]}$$

$$C_d = \text{drag coefficient}$$

$$\rho = \text{densità aria [Kg/m}^3\text{]}$$

$$v = \text{velocità relativa all'aria [m/s]}$$

$$A = \text{area frontale caratteristica del frammento di pala [m}^2\text{]}$$



Il calcolo per rottura a m.5 dalla punta della pala e per l'aerogeneratore da installare.

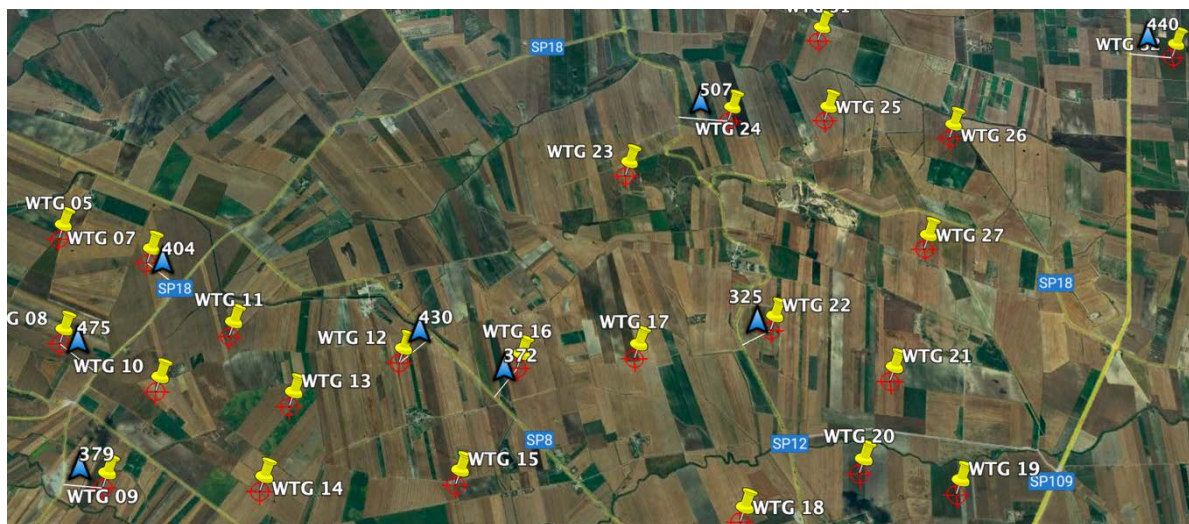
Modello	Potenza MW	Altezza mozzo m	Diametro rotore m	Numero di giri al minuto rpm	Altezza massima complessiva m
<b>Vestas V172-7.2</b>	7,2	175	172	9,5	261

Angolo al momento del distacco	Altezza mozzo	lunghezza a pala	distanza baricentro del pezzo staccato a 5m dalla punta	raggio al punto di rottura	velocità massima di rotazione e delle pale	tempo per effettuare un giro completo alla massima velocità	velocità iniziale del frammento	coeff. ridotto per attrito con aria	velocità del frammento ridotta per l'attrito con l'aria	forza di gravità	Gittata
$\theta$	H	l	d	R	rpm	t	V1		v	g	L
gradi	m	m	m	m	giri al min	60/giri al min	m/s		m/s		m
5,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	0
10,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	29
15,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	84
20,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	137
25,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	186
30,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	232
35,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	272
40,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	307
45,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	336
50,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	360
55,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	377
60,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	388
65,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	393
70,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	394
75,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	390
80,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	382
85,00	175,00	86,00	3,33	82,67	9,50	6,32	82,20	0,40	49,32	9,80	371

Dunque, nella peggiore delle ipotesi, **la gittata massima** assume un valore per rottura del frammento a 5 metri dalla punta della pala di **394 metri**.

## VALUTAZIONE B – LA GITTATA RISPETTO AL D.M. 10-9-2010

Gli aerogeneratori sono tutti ad una distanza dalle strade nazionali, regionali e provinciali maggiore di m. 394, con eccezione dell'aerogeneratore **WTG22** che dista m.325 dalla S.P.12 dell'aerogeneratore **WTG16** che dista m.372 dalla S.P.8 e dell'aerogeneratore **WTG9** che dista m.379 dalla S.P.18.



In questo caso remoto, di rottura a 5 metri dalla punta della pala, gli aerogeneratori rispettano le distanze di sicurezza con eccezione degli aerogeneratori **WTG9**, **WTG16** e **WTG22**.

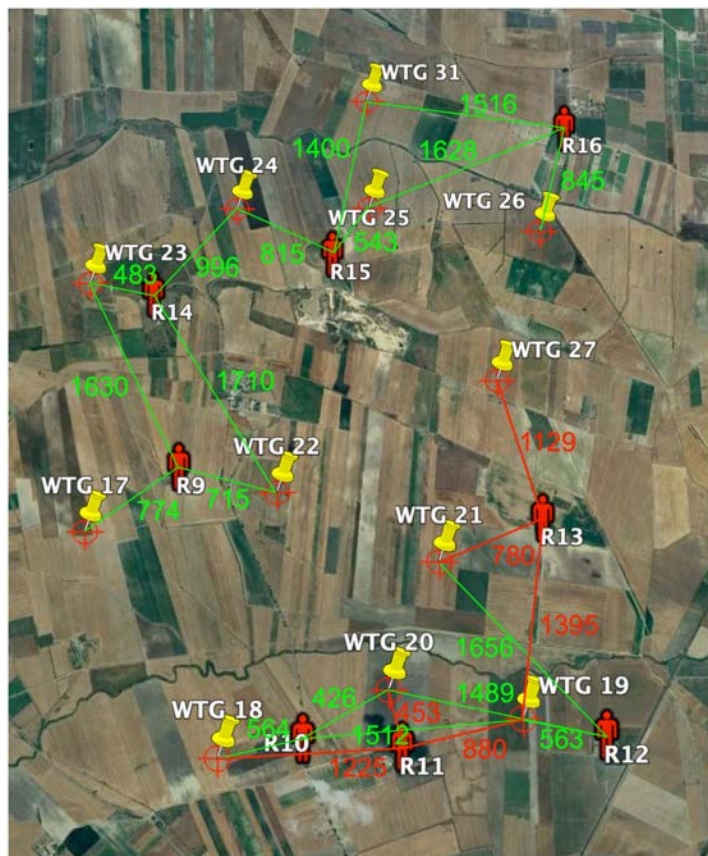
Va evidenziato che il D.M. 10-9-2010 prescrive solo una distanza minima pari alla lunghezza delle eliche con il rotore che al massimo è m.261.

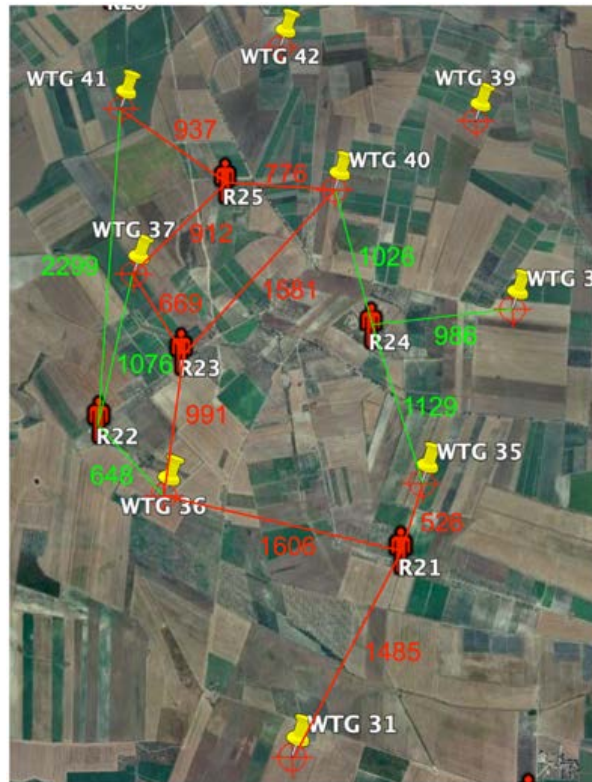
Nel seguito trattandosi di sicurezza e, dunque, di un bersaglio non stabile ma mobile quale deve considerarsi una autovettura in transito su una strada provinciale, si procederà ad una valutazione del rischio di collisione, verificando la sua percentuale di probabilità.

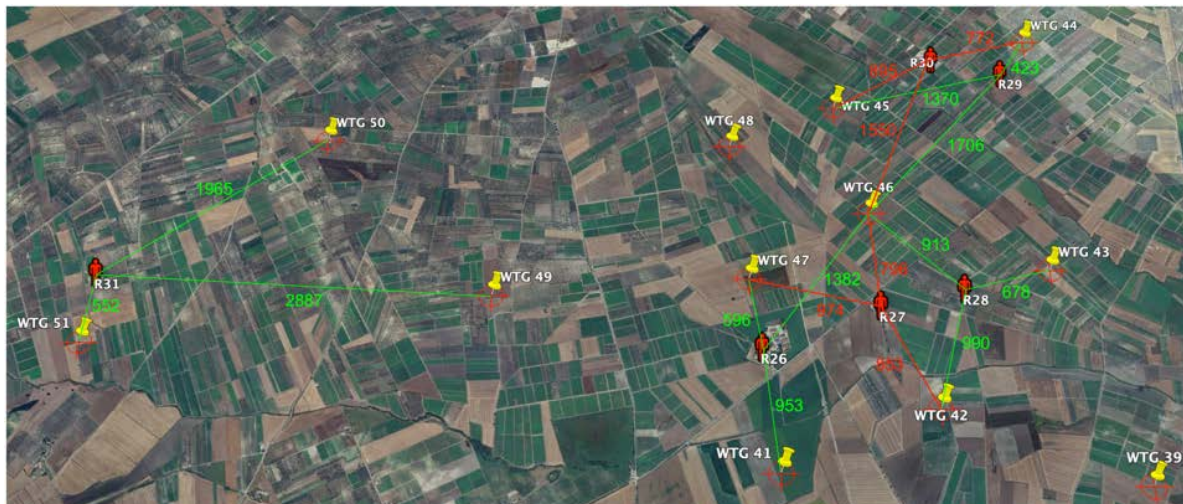
Dunque la valutazione della gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale è sicuramente positiva rispetto alle strade nazionali, regionali e provinciali. Si dimostrerà nel proseguo che anche per gli aerogeneratori **WTG9**, **WTG16** e **WTG22** la sicurezza è garantita trattandosi di un rischio altamente accettabile.

## VALUTAZIONE C – LA GITTATA RISPETTO AI RECETTORI

La **valutazione** della gittata massima del frammento degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale rispetto ai ricettori vede la seguente situazione.







Per ogni ricettore, nelle precedenti ortofoto, sono evidenziate le distanze dagli aerogeneratori più vicini.

Dalla verifica delle distanze degli aerogeneratori dai ricettori si osserva che non vi sono situazioni critiche per nessuno degli aerogeneratori. Nessun aerogeneratore dista meno di **m. 394** da qualsiasi ricettore. L'aerogeneratore più prossimo ad un ricettore è il WTG02 che dista m.421 del ricettore R1.

Considerato che il valore calcolato della gittata massima è **m.394** si può affermare che non vi sono rischi e che il punto 7.1, dell'allegato 4, al D.M. 10-9-2010 è rispettato.

## VALUTAZIONE D – LA GITTATA RISPETTO ALLE STRADE SECONDARIE

La **valutazione** della gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale (del frammento a 5 metri dalla punta della pala), rispetto alle strade di livello inferiore alle strade provinciali – **NON è richiesta dal D.M. 10-9-2010** - poiché il rischio dovuto alla concomitanza degli eventi, rottura del frammento di pala a 5 metri dalla punta e caduta dello stesso sul punto in cui transita il veicolo in una strada scarsamente percorsa è estremamente basso.

## VALUTAZIONE E – VALUTAZIONE DEL RISCHIO

L'obiettivo di questa sezione del documento è quello di effettuare un confronto con i criteri di accettabilità del rischio che vengono comunemente adottati.

Il rischio non è una grandezza fisica misurabile di tipo tradizionale ma può, tuttavia, essere assimilata ad una grandezza di natura deterministica, probabilistica o possibilistica.

La classica definizione di Rischio Individuale (RI) che si trova in letteratura è la seguente:

*“frequenza a cui ci si aspetta che un individuo sia sottoposto a un certo livello di danno a causa di un incidente in un’industria a rischio di incidente rilevante”.*

Di solito si considera il rischio di morte e normalmente è espresso come morti all’anno per persona, ossia come numero di impatti con esiti fatali all’anno. Il RI è quello a cui è sottoposto un singolo individuo in un dato periodo di tempo e riflette la severità del pericolo e il tempo in cui l’individuo è in prossimità dell’impianto. La valutazione e limitazione del rischio individuale è molto simile in molti Paesi Europei e non Europei e, in particolare, il valore di RI accettabile varia tra valori di  $10^{-5}$  morti/anno e  $10^{-6}$  morti/anno (impatti fatali/anno).

In tale panorama il livello di riferimento per valutare l’alterazione delle condizioni di sicurezza è il rischio naturale, cioè quello cui è esposto ogni individuo per il solo fatto di vivere a contatto con il mondo naturale. Secondo lo studio citato, analizzando i dati e partendo da un valore di rischio (espresso in morti per anno) di circa  $10^{-6}$  /  $10^{-5}$  per catastrofi naturali,  $10^{-6}$  /  $10^{-3}$  per attività non lavorative,  $10^{-5}$  /  $10^{-3}$  per attività lavorative,  $10^{-4}$  /  $10^{-2}$  per senescenza e malattie, si è arrivati all’adozione piuttosto comune di un livello di riferimento del rischio individuale tollerabile generato da attività umane create da terzi pari a  $10^{-6}$ .

Nella tabella seguente sono riassunti i valori di RI considerati accettabili e non accettabili per i Paesi che hanno deciso di adottare un criterio basato sul rischio. Dall’analisi di questa tabella si evince come la maggior parte dei Paesi presi in esame consideri accettabile un valore di rischio individuale inferiore a  $10^{-6}$  morti/anno (impatti fatali/anno). Questo non stupisce anche perché

secondo uno studio di G. Bello il livello di riferimento per l'accettabilità dei rischi individuali dovrebbe essere dell'ordine di  $10^{-6}$  in quanto questo valore è inferiore da 1 a 10 volte al rischio di morire a causa di una catastrofe naturale, da 1 a 100 volte inferiore al rischio di essere vittima di un'attività non lavorativa, da 10 a 1000 volte inferiore al rischio lavorativo, da 100 a 1000 volte inferiore al rischio di senescenza e malattia per soggetti nella fascia d'età media. Sul valore limite di inaccettabilità, invece, il valore varia tra  $10^{-3}$  e  $10^{-5}$  e in alcuni Paesi il limite non è specificato.

	RI (morti/anno/per sona) Soglia di Accettabilità	RI (morti/anno/persona) Soglia di Non Accettabilità
Olanda	$10^{-6}$	$10^{-5}$
UK	$10^{-6}$	$10^{-4}$ (pubblico)- $10^{-3}$ (lavoratori)
Canada	$10^{-6}$	$10^{-4}$
Australia	$10^{-6}$	Non Utilizzato
Russia	$10^{-6}$	$10^{-4}$
Hong Kong	$10^{-5}$	Non Utilizzato

Per la situazione italiana, riassumendo, la soglia di accettabilità per il rischio individuale pari a  $10^{-6}$  morti/anno, già utilizzata negli altri Paesi, si può considerare abbastanza ragionevole, basti pensare che in Italia ogni anno, solo per l'incidentalità stradale, si ha in media un rischio individuale di morte pari a circa  $2 \times 10^{-4}$  morti/anno/persona (dati ISTAT per il 2001).

In considerazione di tutto quanto sopra, e della scelta di procedere all'analisi del rischio mediante la definizione del rischio individuale, si precisa che i valori di rischio individuale cui si farà riferimento sono quelli che esprimono la stima del pericolo che un individuo corre a seconda della sua posizione nella zona d'impatto determinata dal raggio di massima gittata per un elemento di 5 m dalla punta ed il valore di soglia di accettabilità del rischio individuale, andando quindi a determinare l'area di raggio, dalla base torre, entro la quale il rischio eccede tale valore ( $10^{-6}$  morti/anno).

Poiché trattasi di calcoli che, seppure non complessi, risultano lunghi e con una elevata mole di variabili, l'esito degli stessi viene riportata in forma tabellare.

### Valutazione della collisione con bersaglio mobile (veicolo su strada)

Gli aerogeneratori sono tutti ad una distanza dalle strade nazionali, regionali e provinciali maggiore di m. 394, con eccezione dell'aerogeneratore **WTG22** che dista **m.325 dalla S.P.12** dell'aerogeneratore **WTG16** che dista **m.372 dalla S.P.8** e dell'aerogeneratore **WTG9** che dista **m.379 dalla S.P.18**.

Considerato che tra tutti gli aerogeneratori il più prossimo ad una strada è il **WTG22** che dista **m.325 dalla S.P.12**, si procederà alla valutazione del rischio per il suddetto aerogeneratore.

L'analisi delle probabilità che si verifichi la collisione frammento di pala su strada e che questo colpisca un veicolo in transito, deve contemplare la probabilità che si producono contemporaneamente tutti i seguenti eventi:

1. Probabilità che il fulmine colpisca la pala
2. Probabilità che il fulmine colpisca la pala a 5 metri dalla punta
3. Probabilità che il frammento si rompa per rottura improvvisa (nella realtà ciò non avviene)
4. Probabilità che il frammento colpisca la strada provinciale o nazionale
5. Probabilità che il frammento colpito da fulminazione cada nel punto in cui nello stesso istante transita il veicolo.

Si comprende facilmente l'eccezionalità di un simile evento o meglio della concomitanza di 5 fattori che contestualmente devono accadere affinché si verifichi la collisione.

Tutte le pale prodotte dai maggiori produttori di aerogeneratori, comunque, sono dotate di un sistema di drenaggio della corrente di fulmine, costituito da recettori metallici posti all'estremità di pala e lungo l'apertura della pala, da un cavo che collega i recettori alla radice pala e da un sistema di messa a terra. In questo modo, si riesce a drenare una buona parte delle correnti indotte dalle fulminazioni atmosferiche senza danni alle pale.

Frammenti di pala, infatti, solitamente di piccole dimensioni, per la maggior parte staccatisi a causa di azioni esterne (tipica la fulminazione atmosferica) o imperizia umana, sono stati ritrovati a non più di 60-70m dalla base dell'aerogeneratore.

L'aerogeneratore dove il rischio risulta più alto è rappresentato dall'aerogeneratore **WTG 22** per una distanza di **m.325 dalla SP12**. Trattandosi in tutti i casi di strade provinciali, si conduce la verifica per l'aerogeneratore **WTG 22** maggiormente a rischio. Qualora la tipologia di strada cambi si sarebbe verificato anche il rischio in tale evenienza.

La valutazione del rischio per l'aerogeneratore **WTG n.22 e la SP12** ha prodotto i seguenti valori:

Distanza dalla Torre	325	m	WTG 22	SP 12
N. Veicoli/h =	50	veic./h		
Numero Occupanti/Veicolo =	2			
Lunghezza tratto stradale inter. =	730	m		
Larghezza tratto stradale inter. =	4	m		
Velocità veicoli =	60	km/h		
Area unitaria impatto (25)=	25	mq		
Impulso della Forza =	4,62E+04	N		
<b>Risck of Impact</b>	<b>7,60E-12</b>	N. impatti anno	<	<b>1,00E-06</b>



Il rischio che il frammento ha di incontrare un'auto in transito lungo la [S.P.12](#) risulta inferiore a  $10^{-6}$ , dunque un rischio ampiamente trascurabile per l'aerogeneratore [WTG 22](#).

**In conclusione, da quanto sopra, discende che gli aerogeneratori non destano il ben che minimo rischio relativo a possibili incidenti per distacco di pala o frammenti di essa.**