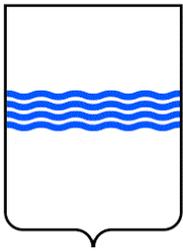


PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE EX ZUCCHERIFICIO SITO NELLA ZONA INDUSTRIALE DI MELFI (PZ) MEDIANTE REALIZZAZIONE DI IMPIANTO FOTOVOLTAICO DENOMINATO "FENIX" E DELLE RELATIVE OPERE DI CONNESSIONE ALLA RTN

POTENZA NOMINALE 70 MW

REGIONE
BASILICATA



PROVINCIA
di POTENZA



COMUNE di
MELFI



Località "Zona Industriale San Nicola di Melfi"

Scala:

Formato Stampa:

-

A4

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO

A.6

RELAZIONE TECNICA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

Progettazione:

Committenza:



R.S.V. Design Studio S.r.l.

Piazza Carmine, 5 | 84077 Torre Orsaia (SA)
P.IVA 05885970656

Tel./fax: +39 0974 985490 | e-mail: info@rsv-ds.it



VERUS S.r.l.

VERUS S.r.l.

Via Della Tecnica, 18
85100 Potenza (PZ)
P.IVA 02059170767

Indirizzo pec: verus.srl@pec.it



Speranza Carmine Antonio



Quirino Vassalli

Catalogazione Elaborato

PZ_FNX_A6_RELAZIONE TECNICA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE.pdf

PZ_FNX_A6_RELAZIONE TECNICA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE.doc

Data

Motivo della revisione:

Redatto:

Controllato:

Approvato:

Gennaio 2024

Prima emissione

LS

QV/AS

VERUS S.r.l.

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	2
2.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	2
3.	DESCRIZIONE OPERE ARCHITETTONICHE PRINCIPALI.....	4
3.1.	TRACKER MONOASSIALI	4
3.1.1	<i>Caratteristiche salienti del Tracker</i>	5
3.1.2.	<i>Specifiche tecniche</i>	8
3.1.3.	<i>Sistema di controllo SCADA</i>	9
3.2.	VIABILITA'	9
3.3.	CABINA DI CAMPO.....	11
3.4.	CABINA DI CONSEGNA	12
3.5.	CAVIDOTTO MT.....	13
3.6.	STAZIONE DI TRASFORMAZIONE AT/MT	13
3.7.	IMPIANTI DI RETE PER LA CONNESSIONE	15
3.8.	RECINZIONE PERIMETRALE.....	15
3.9.	AREA TEMPORANEA DI CANTIERE	15
4.	MISURE DI MITIGAZIONE	16
5.	CONCLUSIONI.....	17

1. INTRODUZIONE

Il progetto riguarda la realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza totale pari a circa 70 MW da installare nel comune di Melfi (PZ) in località “Zona industriale San Nicola di Melfi- Area produttiva P.R.”, e con opere di connessione ricadenti tutte nello stesso territorio comunale.

Proponente dell’iniziativa è la società Verus S.r.l. con sede a Potenza (PZ) in via Della Tecnica 18.

L’impianto fotovoltaico è costituito da circa 101’250 moduli ognuno di potenza pari a 690 Wp. L’impianto è organizzato in gruppi di stringhe collegati alle cabine di campo le quali saranno a loro volta collegate alle cabine di raccolta situate in area impianto. L’impianto è suddiviso in due macro aree, rispettivamente zona Nord e zona Sud. A loro volta si distinguono in “Area Nord 1”, “Area Nord 2”, “Area Sud 1”, “Area Sud 2” e sono prossime alla SP111; le quattro aree campo a destinazione industriale saranno delimitate da recinzione perimetrale e provviste di cancelli di accesso.

2. DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO

L’intervento di realizzazione del parco fotovoltaico prevede l’installazione di n° 101’250 pannelli fotovoltaici *Trina Solar “Vertex N” - modello Bifacial Dual Glass Module* di potenza unitaria 690 Wp e per una potenza complessiva installata pari a 70 MWp.

Ogni pannello fornisce energia elettrica alla tensione di 400 Vcc, che viene poi trasformata in CA dall’inverter, inviata al trasformatore ed elevata in MT a 30 kV prima del trasporto verso la cabina di consegna. *Dalla cabina di consegna l’energia elettrica viene convogliata direttamente verso la stazione utente 150/30 kV, mediante un elettrodotto in MT a 30 kV e successivamente, tramite collegamento in antenna a 150 kV sul futuro ampliamento della Stazione Elettrica di trasformazione (SE) a 380/ 150 kV denominata “Melfi”.*

Il progetto quindi prevede l’inserimento, nel tessuto architettonico e paesaggistico tipico dell’area, dei seguenti componenti:

- N° 101’250 pannelli fotovoltaici *Trina Solar “Vertex N” - modello Bifacial Dual Glass Module*;
- *Cavidotti BT* per il convogliamento dell’energia prodotta da ogni singola stringa che raggruppa n° 30 pannelli cadauna verso gli inverter e poi verso le cabine di trasformazione;

- *Cavidotti MT interrati* interni per il convogliamento dell'energia dalle cabine di trasformazione verso la cabina di consegna situata all'ingresso del campo fotovoltaico;
- *Cavidotto di vettoriamento* dell'energia prodotta dall'intero parco fotovoltaico alla sottostazione di smistamento;
- *Stazione utente di trasformazione* 150/30 kV;
- *Connessione aerea* tra stazione utente e sottostazione in AT a 150 kV di circa 80 m;
- Tutte le *opere civili* e di servizio per la costruzione e gestione dell'impianto quali:
 - *Piazzali* di accesso alle cabine elettriche;
 - *Adeguamento* della *viabilità* esterna per raggiungere il sito con i mezzi di trasporto dei componenti;
 - *Viabilità interna* di accesso alle singole cabine sia per le fasi di cantiere che per le fasi di manutenzione;
 - *Fondazioni* delle stringhe (comprese nella struttura dei *tracker*).

In considerazione della dimensione dell'impianto fotovoltaico proposto e delle favorevoli condizioni orografiche ed ambientali del sito, caratterizzata da superfici libere da vegetazione e prive di centri abitati nelle vicinanze, con un reticolo idrografico limitato, non sono emerse particolari criticità in fase di progettazione.

Nel complesso l'impianto si costituisce da pochi elementi da costruirsi ex-novo, ovvero di nuovi fabbricati. Tra questi la parte principale è costituita dalle stringhe di pannelli fotovoltaici costituiti completamente da elementi prefabbricati con caratteristiche funzionali standard, rispetto ai quali è possibile prevedere poche modifiche dal punto di vista architettonico, e le cui scelte progettuali sono meglio specificate di seguito. Tutti i componenti dei pannelli e della struttura di sostegno (*tracker*) sono infatti specificamente progettati e realizzati per garantire il miglior funzionamento del generatore fotovoltaico. Oltre ai pannelli fotovoltaici vi è la stazione utente di trasformazione e consegna, composta da pochi componenti assemblati ed i locali tecnici di servizio, le cui dimensioni sono state pensate per essere il più compatto possibile.

La viabilità di servizio è stata progettata in dipendenza delle esigenze di trasporto dei componenti di impianto.

La dimensione dei piazzali di accesso alle cabine è stata definita in modo da rendere agevole l'ispezione e la manutenzione delle apparecchiature ivi riposte.

Riguardo la profondità di infissione dei pali di fondazione, non è in questo momento possibile stabilirne il valore con precisione, ma si deve rimandare alla fase di progettazione esecutiva, successiva ad indagini geologiche e geotecniche di dettaglio.

Infine, riguardo le opere di rete è prevista la realizzazione, nel comune di Melfi (PZ), della futura stazione elettrica di trasformazione (SE) della RTN 150 kV da inserire in entra-esce sulle linee a 150 kV della RTN.

3. DESCRIZIONE OPERE ARCHITETTONICHE PRINCIPALI

3.1. TRACKER MONOASSIALI

I Tracker solari utilizzati per il progetto in esame sono i tracker della CONVERT di tipo monoassiale in direzione est-ovest utilizzati con lo scopo di massimizzare la captazione dell'energia solare e diminuire al contempo i costi legati al funzionamento di un campo fotovoltaico a terra costituito da pannelli di silicio cristallino.

I tracker a singolo asse orizzontale sfruttano dei dispositivi elettromeccanici che permettono di inseguire il sole durante tutto l'arco della giornata da est ad ovest su un asse di rotazione orizzontale nord-sud (con angolo di Tilt pari a 0°).

La tecnologia di *backtracking* permette di limitare il fenomeno di ombreggiamento che si può verificare tra più stringhe adiacenti limitando così la produzione; ossia nel momento in cui il sole è basso all'orizzonte, il che si verifica all'alba e al tramonto, vi può essere un ombreggiamento vicendevole limitando la produzione potenziale dell'impianto. Il sistema di backtracking (Figura 1) permette dunque di ruotare l'apertura di array lontano da sole eliminando l'effetto spiacevole appena descritto. Tale tecnologia consente dunque di:

- Limitare la superficie al suolo occupata;
- Aumentare la captazione e dunque la produzione di energia di un valore pari a 15-35%.

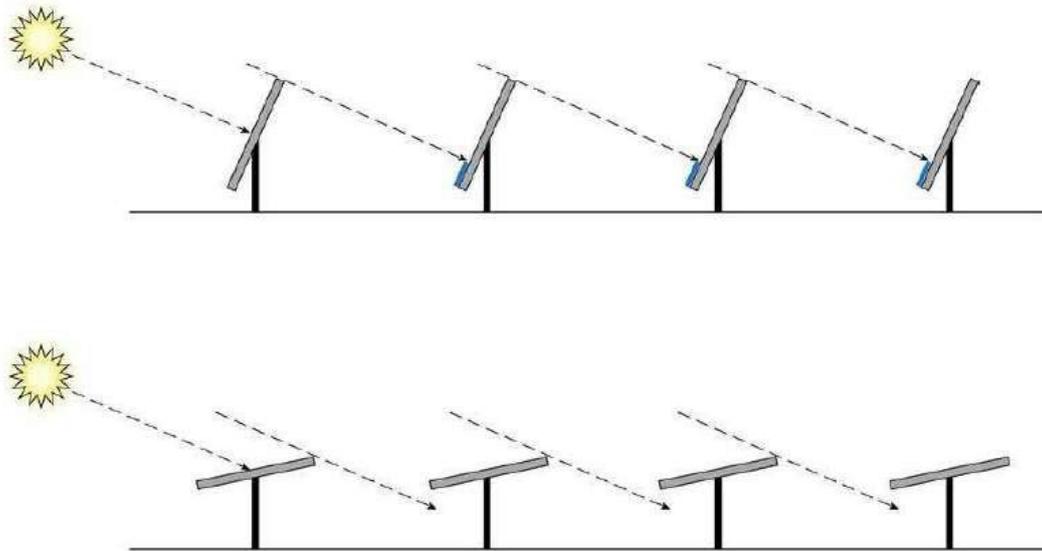


Figura 1 - backtracking

Le caratteristiche principali del tracker sono così riassumibili:

- *Completamente bilanciato e modulare*, non necessita infatti di personale specializzato per l'installazione-assemblaggio e per la manutenzione;
- *Facile da installare* con pannello di controllo auto-configurante: il GPS integrato individua sempre il sito geografico corretto grazie al tracking solare automatico;
- *Piano sferico autolubrificante* per compensare inesattezze ed errori nell'installazione della struttura meccanica;
- *motore a CA* unico con doppio anello antipolvere;
- *Basso consumo elettrico*.

3.1.1 Caratteristiche salienti del Tracker

La struttura del tracker TRJ della Convert è completamente adattabile a:

- dimensione dei pannelli;
- condizioni geotecniche del sito specifico;
- spazio disponibile per l'installazione.

DIMENSIONI

La struttura di sostegno tracker per questo progetto è presente in tre configurazioni: 15, 30, 60.

L'utilizzo all'interno del progetto in parola della tecnologia tracker monoassiale consente di aumentare l'efficienza dell'impianto di quasi il 32.17% rispetto ad un impianto con moduli installati su struttura fissa; inoltre il sistema tracker permette di avere un impianto con una produzione di potenza quasi costante per tutto il giorno, infatti tale sistema permette di avere un impianto con una potenza annua superiore del 15-16% rispetto ad un impianto a struttura fissa di pari capacità installata.

Oltre a vantaggi dal punto di vista dell'efficienza e della produzione, la scelta del sistema tracker permette di offrire la più alta densità di posizionamento dei moduli fotovoltaici per metro quadrato.



Figura 2 - Definizione delle dimensioni

DURABILITA' COMPONENTI IN ACCIAIO

Considerando che l'impianto abbia una vita nominale di circa 25 anni in un ambiente classificato come corrosivo si prevede l'uso di pali di fondazione zincati a caldo secondo normativa EN ISO 1461:2009; le altre parti saranno zincate o pre-zincate a caldo.

PALI DI FONDAZIONE

I pali di fondazione non necessitano delle fondazioni in cls infatti sono costituiti da profili omega in acciaio per massimizzare la superficie di contatto con il suolo. Viene utilizzata una flangia da 5 cm per mantenere la direzione di inserimento del palo.

REGOLAZIONE E RECUPERO ERRORI

Mentre la regolazione della posizione avviene in vicinanza ai pali di fondazione, la rotazione avviene nella parte alta della struttura. Il tracker TRJ ha una sola soluzione che permette di regolare sia il movimento di rotazione che la correzione in allineamento della posizione. Tale accortezza è possibile grazie ad uno snodo sferico incorporato che connette

i pali di fondazione alle componenti principali e che consente il recupero dell'inclinazione nord-sud.

GPS INTEGRATO

Il GPS integrato nella struttura permette l'acquisizione automatica della posizione, la data e l'ora; tali informazioni assieme agli algoritmi elaborati da un orologio astronomico sono sufficienti per tracciare in maniera corretta la posizione del sole.

Eventuali malfunzionamenti sono segnalati con un indicatore luminoso o tramite comunicazione wireless.

Il sistema è dotato di comandi manuali e control pad.

ANEMOMETRO

L'anemometro viene installato per consentire il controllo della velocità del vento; quello in dotazione del tracker ha tre coppette con dimensione 125 x 117 mm.

RESISTENZA AL VENTO

La resistenza al vento è offerta fino ad un valore di velocità di:

- 72 km/h valore valido per qualsiasi posizione ($\pm 55^\circ$);
- 120 km/h nel caso della posizione a 15° che automaticamente viene predisposta per occupare meno spazio possibile.

Il meccanismo di difesa si attiva con una velocità del vento di 60 km/h.

Il tempo che occorre per passare da un'inclinazione di $\pm 55^\circ$ a 0° (tilt) è circa pari a 100 sec.

Tutti i valori relativi alla resistenza al vento o al meccanismo di difesa devono essere considerati come valori minimi. I valori di impostazione effettivi saranno conformi alle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018).

Tutti i componenti e le strutture saranno progettati in fase esecutiva per le condizioni ambientali specifiche dei siti in base alle normative locali e in base alle richieste tecniche inclusa l'ipotesi progettuale del carico del vento

MOTORE

Un motore a CA con attuatore lineare viene predisposto su ciascuna struttura ottenendo così un'affidabilità maggiore rispetto a quella che si avrebbe con un motore commerciale a CC: l'alimentazione del motore viene infatti fornita direttamente dalla potenza dell'impianto fotovoltaico (Figura 3) attraverso le stringhe elettriche e può alimentare il motore anche nel caso di assenza di sole e di notte.

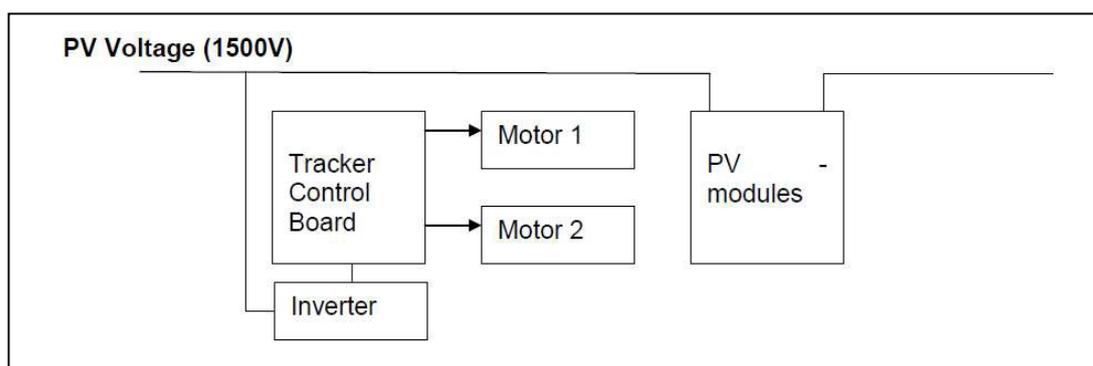


Figura 3 - Alimentazione del motore dei tracker direttamente dal campo FV

3.1.2. Specifiche tecniche

Le strutture sono guidate da motore elettrico in CA per cui sono disponibili due tensioni di alimentazione: 230 V, monofase a 50 Hz o un'opzionale di 240 V, 60 Hz; il controllo del motore è temporizzato di modo da prevenire l'usura.

Segue tabella riassuntiva con le caratteristiche del tracker (Figura 4).

Tipologia di Tracker	Monoassiale, 0° - Tilt
Angolo di Tracking	±55°
Tipologia di controllo	Orologio astronomico (nessun sensore necessario)
Errore di tracking (consentito)	±2° (0.030% di perdita di potenza con errore max)
Architettura del sistema di controllo	Operazione su 10 tracker con un solo pannello elettronico con GPS annesso per l'acquisizione dei parametri dall'orologio astronomico (posizione del

	sole; data e ora)
Motore	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Temporizzato (minimizzazione usura); ▪ 5.6 kWh/anno di consumo di potenza.
Pannello di controllo (per 10 motori)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 kWh/anno di consumo di potenza; ▪ interfaccia di diagnostica RS232 con software su PC; ▪ avviso anomalie tramite contatto privo di tensione; ▪ Anemometro (ritorno in posizione orizzontale in caso di eventi di forte vento); ▪ Trasmettitore wireless integrato.
Max consumo elettrico	<0.016 kWh/giorno (per tracker)

Figura 4 - Caratteristiche del tracker

3.1.3. Sistema di controllo SCADA

Il sistema di controllo dei tracker è concesso a mezzo del programma di controllo PV SUPERVISOR sviluppato da Convert per monitorare da remoto in tempo reale la comunicazione con i tracker installati nell'impianto FV.

Il sistema è in grado di comunicare:

- Eventuali malfunzionamenti o allarmi;
- Comandi remoti per ciascun tracker.

3.2. VIABILITA'

L'impianto è distinto in campi accessibili tramite una viabilità interna costituita sia da aree transitabili, sfruttando quelle che erano le strade asfaltate/pavimentazioni a servizio dell'ex zuccherificio, sia da strade di progetto da realizzare sfruttando il materiale stoccato a disposizione e in stabilizzato ecologico composto da frantumato di cava dello stesso colore del terreno.

L'utilizzo delle strade esistenti, consente di ridurre al minimo l'impatto ambientale dell'opera, limitando al minimo la realizzazione di strade ex-novo.

La parte di viabilità già esistente, in base alle specifiche condizioni, sarà oggetto di manutenzione straordinaria al fine di adattarla alle caratteristiche di portanza necessarie

al transito dei mezzi di cantiere e di trasporto. Dove dovessero mancare tali caratteristiche, si provvederà all'adeguamento tramite ricarica, come descritto in seguito. Per la progettazione della pista di cantiere sono state considerate le prescrizioni previste per il trasporto ed il montaggio dei pannelli fotovoltaici e relative strutture: visti gli ingombri delle componenti, è infatti indispensabile che le strade presentino una larghezza minima atta all'esecuzione in sicurezza dei trasporti. Le piste di cantiere saranno utilizzate in fase di esercizio come strade di accesso al campo per consentire la regolare manutenzione ed il monitoraggio periodico di stringhe e cabine elettriche.

In fase di cantiere saranno utilizzati, per quanto possibile, i materiali provenienti dalle attività di escavazione. Lo strato in misto stabilizzato sarà opportunamente compattato con rullo pesante o vibrante mediante cilindatura a strati sino al raggiungimento di un idoneo livello di compattazione.

Si considera di realizzare un cassonetto di stabilizzato misto con cunetta laterale di scolo e drenaggio delle acque meteoriche. E' stata prevista una pendenza longitudinale del 2% per favorire il drenaggio delle acque meteoriche.

Le strade esterne al parco seguono la viabilità esistente e permettono di raggiungere i fondi destinati ad ospitare il campo ma sono ad oggi utilizzati dai braccianti locali e dagli stessi proprietari terrieri che in molti casi non risiedono nella zona.

Dunque, vista la situazione riscontrata in sito, si prevede:

- l'adeguamento e la ristrutturazione parziale (pulizia e ripristino del manto stradale) delle strade vicinali e comunali esistenti (in particolar modo se sterrate);
- la realizzazione ovvero l'adeguamento di nuova viabilità interna al parco, ove necessaria, per consentire di raggiungere i vari punti dell'impianto durante la fase di esercizio dello stesso, per le attività di ordinaria e straordinaria manutenzione.

In relazione alla pendenza ed alla copertura vegetale del terreno, si prevede un intervento di preparazione del fondo stradale e stesura del manto della carreggiata, per i nuovi percorsi, secondo le caratteristiche di seguito riportate, che sono anche da utilizzarsi per la realizzazione delle varianti e per la ristrutturazione dei percorsi esistenti.

Caratteristiche tecniche dei percorsi interni:

- Larghezza della carreggiata: 5 m;
- Manto stradale sterrato con strato compattato di almeno 30 cm;

- Materiale suddiviso in 2/3 di pietrisco a pezzatura grossa ed 1/3 di pietrisco a pezzatura fine.

Una volta terminati i lavori di costruzione degli impianti, attenta cura sarà posta alla sistemazione ambientale dei siti.

3.3. CABINA DI CAMPO

La cabina di campo è adibita all'allocazione di una serie di apparecchiature elettriche responsabili della trasformazione e della successiva elevazione di tensione dell'energia elettrica da 400 V a 30 kV; nel dettaglio vi sono:

- Quadri elettrici di parallelo inverter per il raggiungimento della potenza nominale di cabina e per la protezione con fusibile di ogni singolo arrivo;
- trasformatori di cabina necessari alla elevazione della tensione dai valori di uscita degli inverter al valore di tensione di distribuzione;
- quadri in MT per la protezione e il trasporto dell'energia d'impianto fino alla sottostazione di elevazione;
- armadi servizi ausiliari per alimentare i servizi di cabina; i servizi ausiliari dell'impianto sono derivati da un trasformatore dedicato connesso alla linea di distribuzione MT a 30 kV interna al campo; in caso di necessità può essere richiesta, ad E-Distribuzione, una connessione in prelievo in BT;
- armadi di misura dell'energia elettrica prodotta e armadi di controllo contenenti tutti le apparecchiature in grado di monitorare le sezioni di impianto.

L'alimentazione del sistema di controllo è provvista di gruppi di continuità (UPS18) dedicati.

Per esigenze di conformazione orografica e per semplificazione nell'installazione dei cavi di cablaggio il campo fotovoltaico viene suddiviso in sotto-campi o sezioni ognuno dei quali avrà la propria cabina o box di campo.

A ciascuna cabina di campo convogliano le linee in BT provenienti dagli inverter responsabili della trasformazione dell'energia elettrica prodotta in CC in CA per il successivo invio ai trasformatori. A ciascun inverter fanno capo n.177 stringhe di n° 30 pannelli fotovoltaici per una potenza complessiva di 4500 MW.

L'energia in CA così ottenuta dagli inverter, attraverso linee in BT, viene convogliata verso il quadro posizionato all'interno della cabina elettrica di campo.

All'interno di ciascuna cabina di campo si trova n° 1 trasformatore della potenza di 4500 kVA a ciascuno dei quali è collegato n° 1 inverter.

A ciascun trasformatore, installato su platea in cemento all'interno della cabina, viene generalmente installata la protezione sia sul lato BT a 400 V che sull'uscita in MT a 30 kV. Le cabine di campo MT/BT sono realizzate con l'assemblaggio di monoblocchi consistenti in container ossia strutture in acciaio prefabbricato e fondazione anch'essa prefabbricata (in cls vibrato confezionato con cemento ad alta resistenza su geo-tessuto); per il montaggio degli stessi si prevedono le seguenti fasi:

- Scavo e costipazione del terreno fino ad una profondità di 30 cm rispetto alla quota finita;
- Getto di una soletta in c.a. con rete elettrosaldata spianata e lisciata in modo da garantire una base in piano idonea al montaggio dei monoblocchi;
- Rinterro lungo il perimetro con il terreno (sabbia e/o ghiaia) proveniente dagli sbancamenti.

L'utilizzo di strutture di copertura si rende necessario per:

- mimetizzare visivamente la presenza delle apparecchiature elettriche;
- risparmiare sui costi necessari per il raffrescamento qualora le apparecchiature non fossero riparate dalla radiazione solare diretta, specie nella stagione estiva.

3.4. CABINA DI CONSEGNA

La cabina di consegna viene allestita generalmente all'ingresso del campo fotovoltaico per convogliare l'energia prodotta dallo stesso e proveniente dalle varie cabine di campo di modo da facilitare poi il collegamento, mediante unico cavidotto interrato in MT, alla stazione utente 150/30 kV.

Il cavedio ospita in ingresso i cavi provenienti dalla cabina di trasformazione e in uscita quelli che si dirigono verso la stazione utente 150/30 kV.

All'interno della stessa sono allocati anche le celle di MT, il trasformatore MT/BT ausiliari, l'UPS¹, il rack dati, la centralina antintrusione, gli apparati di supporto e controllo dell'impianto di generazione ed il QGBT² ausiliari e il locale misure con i contatori dell'energia scambiata.

¹ Uninterruptible Power Supply (UPS): garantisce l'alimentazione elettrica per il riavvio dopo la disconnessione dalla rete

² QGBT - Quadro Generale di Bassa Tensione.

Le cabine di consegna sono realizzate mediante l'assemblaggio di prefabbricati in stabilimento completi di fondazioni del tipo vasca, anch'esse prefabbricate.

Le fasi di montaggio previste per l'assemblaggio sono le stesse descritte per le cabine di campo al paragrafo "3.3. Cabine di campo".

Nel dettaglio la cabina di consegna si compone di un modulo prefabbricato standard avente dimensioni in pianta pari a 7.50 x 2.50 m.

3.5. CAVIDOTTO MT

Il tracciato del cavidotto di collegamento tra la cabina di consegna (posta all'ingresso del campo fotovoltaico) ed il punto di consegna dell'energia è stato definito in base ai seguenti criteri:

- Seguire il tracciato delle strade;
- Ridurre le interferenze con altre infrastrutture esistenti e con aree vincolate o a rischio;
- Minimizzare la lunghezza.

Nel definire le caratteristiche di posa (sezione, materiali ecc...) ci si è attenuti alla normativa di settore ed alle richieste che generalmente vengono avanzate degli enti gestori delle strade.

3.6. STAZIONE DI TRASFORMAZIONE AT/MT

La stazione di trasformazione AT/MT sarà realizzata nel comune di Melfi in provincia di Potenza, in adiacenza ai futuri impianti di rete in programma per la connessione.

La zona interessata dalla realizzazione della stazione di trasformazione suddetta presenta un'orografia regolare ed un profilo praticamente pianeggiante. Risulta situato a Nord-est rispetto al centro urbano del comune di Melfi.

Nella progettazione della sottostazione si cercherà di ridurre al minimo le dimensioni, collocandola in zona facilmente accessibile con la viabilità esistente ed al contempo adiacente al punto di connessione, cercando una zona il più possibile pianeggiante al fine di ridurre i movimenti terra.

Per contenere le dimensioni della stazione si è deciso di installare un solo trasformatore, realizzando un unico stallo di trasformazione ed evitando l'installazione di sbarre.

L'orientamento delle attrezzature è stato scelto in dipendenza dell'accesso stradale e della posizione del punto di connessione.

L'accesso stradale avrà le caratteristiche minime richieste per consentire il passaggio dei mezzi pesanti:

- larghezza minima senza ostacoli per tutta l'altezza del carico = 4 - 4.5 m;
- pendenza massima = 8/9%;
- rispetto di raggi di curvatura minimi secondo quanto riportato di seguito:
 - raggio libero da ostacoli in elevazione pari a 9,458 m;
 - raggio minimo misurato all'asse centrale del convoglio 15,412 m;
 - raggio minimo di curvatura su lato esterno del convoglio 19,146 m.

Per le strade asfaltate, dopo la preparazione del sottofondo, verrà realizzata la pavimentazione sovrastante in conglomerato bituminoso, atta a sopportare i carichi di transito veicolare. Il pacchetto stradale completo prevede:

- 20 cm di misto per sottofondi compattato;
- 10 cm di strato di base di conglomerato bituminoso;
- 4 cm di strato di base di conglomerato bituminoso tipo binder;
- 2 cm di tappeto d'usura.

La realizzazione della sottostazione prevede l'allestimento di una serie di opere civili che dovranno essere eseguite conformemente a quanto prescritto dalle Norme di riferimento vigenti nel pieno rispetto di tutta la normativa vigente in materia e che comprendono indicativamente:

- fondazioni per sostegno alle apparecchiature;
- fondazioni per gli edifici di stazione;
- rete interrata di distribuzione dei cavi elettrici MT ed AT;
- vasche di raccolta olio;
- strade e piazzali;
- recinzione esterna di delimitazione e cancelli di accesso;
- edificio o shelter metallico.

Le acque meteoriche di superficie all'interno della stazione verranno smaltite naturalmente con un sistema di drenaggio, costituito da pozzetti in calcestruzzo collegati con tubazioni in PVC poste a profondità opportuna e con pendenza convogliante le acque al punto di scarico.

Nelle zone interne ed esterne alle apparecchiature, i piazzali saranno realizzati gettando, sopra al sottofondo innanzi descritto, un massetto in conglomerato cementizio armato con rete elettrosaldata. La superficie avrà pendenza verso i pozzetti di smaltimento delle

acque piovane. Successivamente, sul massetto sarà posato uno strato di ghiaietto opportunamente livellato e compattato.

Su di un lato della stazione verranno realizzati dei locali atti ad ospitare gli apparati elettrici che per il loro funzionamento devono essere al coperto. In particolare, saranno realizzati dei locali distinti per le apparecchiature di comando e controllo dei pannelli fotovoltaici, per i quadri di media tensione, per le misure e per l'alloggio delle altre apparecchiature di controllo.

In un angolo della stazione è prevista inoltre l'installazione di antenne di telecomunicazione e pertanto sarà installato un apposito sostegno, da dimensionarsi in fase esecutiva.

Per impedire l'accesso al personale non autorizzato e per ovvie ragioni di sicurezza, verrà realizzata su tutto il perimetro della sottostazione una recinzione, di altezza pari a circa 3 m.

3.7. IMPIANTI DI RETE PER LA CONNESSIONE

Con la STMG il gestore di rete ha prescritto che l'impianto venga collegato in antenna a 150 kV sul futuro ampliamento della Stazione Elettrica di trasformazione (SE) a 380/150 kV denominata "Melfi".

3.8. RECINZIONE PERIMETRALE

La recinzione, consistente in paletti in acciaio zincato collegati ad una rete metallica a maglia, viene posta perimetralmente al campo fotovoltaico per evitare a monte eventuali intrusioni e furti.

L'altezza della rete metallica a maglia è di circa 2 m lasciando al di sotto uno spazio di circa 10 cm per non intralciare il passaggio della piccola fauna selvatica autoctona.

Per mitigare l'inevitabile impatto percettivo del campo fotovoltaico nei confronti delle immediate vicinanze si può ricorrere ad una rete metallica in maglia di colorazione verde oppure prevedere la piantumazione di specie floristiche autoctone e/o siepi.

3.9. AREA TEMPORANEA DI CANTIERE

In fase di cantiere è prevista l'esecuzione di un'area per l'alloggio dei mezzi e delle baracche degli operai e della direzione lavori. Benché si tratti di un'opera temporanea, da rimuovere al termine dei lavori, si è cercato di collocarla in area il più possibile pianeggiante ed adiacente alla viabilità esistente. La collocazione è baricentrica rispetto

all'area del parco, di modo da ridurre i costi di trasporto interni, sia nel corso dei lavori stessi che nella fase posteriore a questi ultimi.

4. MISURE DI MITIGAZIONE

Le misure di mitigazione hanno lo scopo di ridurre e/o eliminare gli effetti negativi dell'intervento antropico sottoposto, sia in fase stessa di progettazione che durante la fase di realizzazione (fase di cantiere) e, se opportunamente applicate, limitano la portata degli impatti e la necessità di eventuali successive opere di compensazione.

Sono state adottate pertanto le seguenti misure mitigative:

- collocazione dei pannelli fotovoltaici seguendo le linee naturali del passaggio e le infrastrutture esistenti;
- interrare i cavidotti ed evitare la realizzazione di strutture accessorie (cabine di trasformazione) all'interno del parco;
- utilizzare vegetazione autoctona, mantenere in ordine e pulito il sito, scegliere colori in grado di ridurre l'impatto visivo e mantenere un'armonia dimensionale tra generatori ed ambiente circostante;
- minimizzare gli sbancamenti per evitare erosione del suolo, minimizzare la realizzazione di strade di accesso e piazzole;
- utilizzare una recinzione perimetrale di colore verde e/o procedere alla piantumazione di specie floristiche autoctone per nascondere il parco fotovoltaico dalle immediate vicinanze;
- le operazioni di costruzione non verranno effettuate durante il periodo più significativo per la nidificazione e riproduzione della fauna e dell'avifauna, saranno svolte solo nelle ore diurne, in tempi il più possibile ristretti e con mezzi che non determinino impatti acustici significativi;
- le opere di cantiere saranno minime e provvisorie, smantellate subito dopo la realizzazione dell'impianto;
- sarà evitata l'occupazione temporanea o permanente di suolo destinato a colture agricole di pregio;
- ove possibile il suolo vegetale, prima dell'avvio dei lavori, verrà prelevato e gestito in cumuli di dimensioni adeguate ad evitare fenomeni degenerativi e posto a dimora una volta effettuati i lavori;
- di norma non saranno abbattuti alberi di nessuna specie.

Le scelte assunte in sede progettuale, con riferimento al tipo di pannelli fotovoltaici ed alla loro posizione, così come l'ubicazione delle opere accessorie e soprattutto della viabilità da utilizzare, costituiscono già una modalità attraverso la quale si evitano o si riducono gli impatti sul paesaggio inteso, da una parte, come insieme degli elementi strutturali e caratterizzanti, e dall'altra considerato per gli aspetti della sua percezione.

5. CONCLUSIONI

Il presente documento descrive le principali criticità e le soluzioni adottate, descrivendo le caratteristiche funzionali delle opere e scelte progettuali, in relazione al parco fotovoltaico proposto. Si evince come le scelte effettuate siano mirate alla riduzione degli impatti, riuscendo al contempo a garantire elevati standard tecnici e qualitativi.