

Regione: PUGLIA
Provincia: BRINDISI
Comune: BRINDISI

IMPIANTO AGROFOTOVOLTAICO DELLA POTENZA NOMINALE DI 50,62 MWp

CODICE IDENTIFICATIVO PRATICA AUTORIZZAZIONE UNICA REGIONALE: 1G8YS61

BETA LIBRA S.r.l.
Via Mercato, 3
20121 Milano (MI)
P.IVA: 11039750960

Titolo dell'Elaborato:

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA DELL'INTERFERENZA n. 3

Denominazione del file dell'Elaborato:

REL35.pdf

Elaborato:

REL35

Progettista:

ing. Gianluca PANTILE
Ordine Ing. Brindisi n. 803
Via Del Lavoro, 15/D
72100 Brindisi
pantile.gianluca@ingpec.eu
tel. +39 347 1939994
fax +39 0831 548001

Visti / Firme / Timbri:



SVILUPPO PROGETTO

NEXTA PROJECT HOLDCO
2 Hilliards Court, Chester Business Park
Chester, United Kingdom, CH4 9PX



APULIA ENERGIA S.r.l.
Via Sasso, 15
72023 Mesagne (BR)



Formato di stampa: A4 - Scala N.A.

Data	Revisione	DESCRIZIONE	Elaborazione	Verifica e controllo
22.06.2021	0	PRIMA EMISSIONE	ing. Gianluca PANTILE	ing. Gianluca PANTILE
REVISIONI				

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DESCRIZIONE DELL'INTERFERENZA 3	4
3	DESCRIZIONE DELLA TECNICA RISOLUTIVA DELL'INTERFERENZA.....	7

1 PREMESSA

La Società **BETA LIBRA S.r.l.**, con sede in Via Mercato, 3 – 20121 Milano (MI) risulta soggetto Proponente di una iniziativa finalizzata alla realizzazione e messa in esercizio di un **Impianto Agrofotovoltaico della potenza nominale di 50,62 MWp** integrato sul lato di Media Tensione da un Sistema di Accumulo della potenza di 10 MW (41,60 MWh) in agro del Comune di Brindisi (BR), con impianti di utenza, inclusa la necessaria Sottostazione Elettrica Utente (SSEU) di elevazione M.T./A.T., e di rete per la connessione alla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) ricadenti anch'essi nel Comune di Brindisi (BR).

L'intera opera consiste dunque nell'impianto di produzione agrofotovoltaico, nell'elettrodotto di vettoriamento dell'energia elettrica in M.T., nel Sistema di Accumulo e negli impianti di utenza per la connessione (Sottostazioni Elettriche Utente in condivisione, collegamenti in A.T.) e di rete per la connessione (Ampliamento della Stazione Elettrica RTN e Stallo in Stazione Elettrica RTN). Sono state pertanto progettate le seguenti opere principali:

- Impianto di produzione;
- Elettrodotto di vettoriamento dell'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico
- Sistema di Accumulo;
- Opere di utenza per la connessione alla RTN.

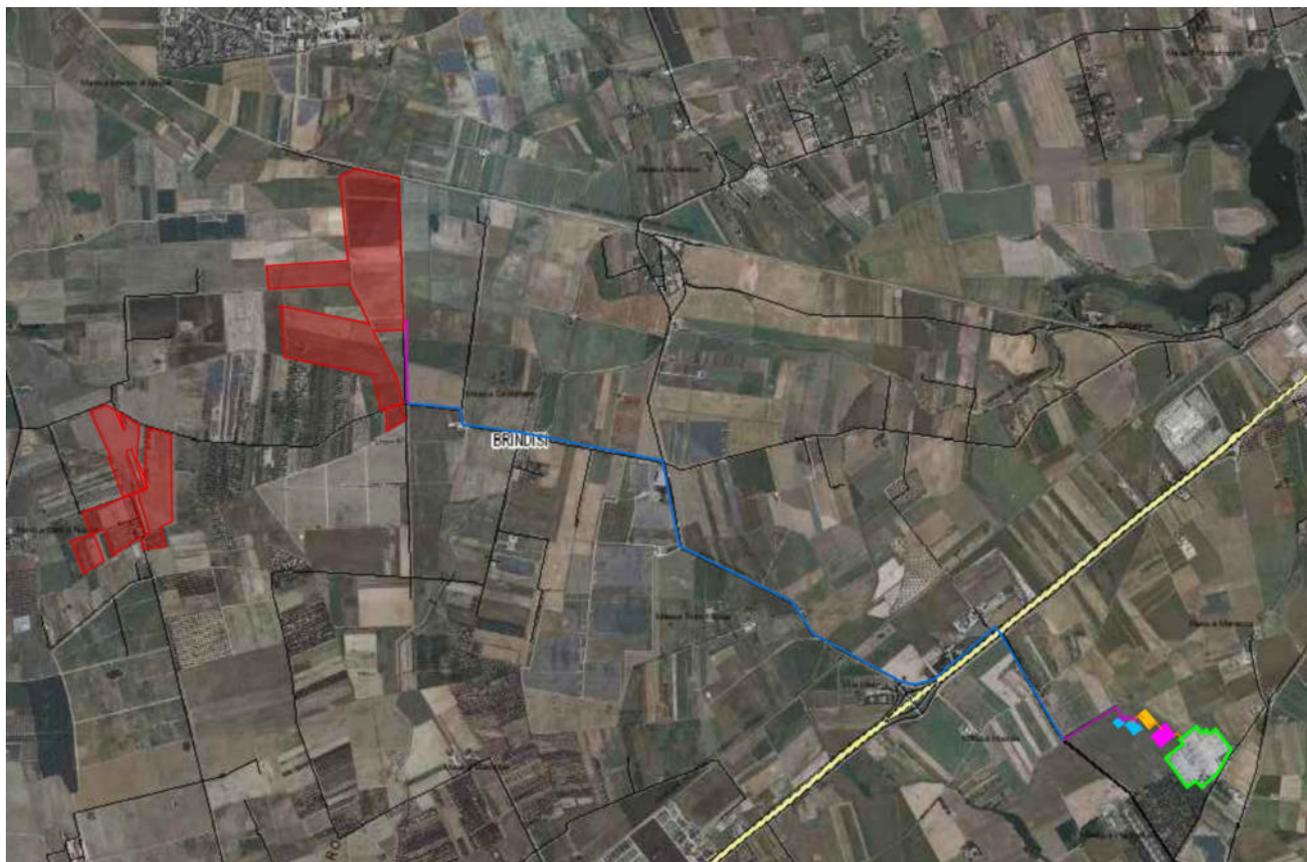
In particolare, nella presente relazione, forniremo la descrizione di una delle interferenze dell'elettrodotto di vettoriamento dell'energia e precisamente dell'Interferenza n. 3.

Preme ricordare che l'elettrodotto di vettoriamento è stato progettato per il collegamento elettrico della Cabina di Smistamento alla apposita Sottostazione Elettrica Utente (SSEU) per la trasformazione della tensione di esercizio in M.T. a 30 kV alla tensione di consegna a 150 kV lato RTN. Tale elettrodotto sarà del tipo interrato e prevede n. 2 terne di cavi ciascuno di sezione 500 mm² che viaggiano per una tratta di circa 6.720 metri di lunghezza di cui circa 1.560 metri sotto terreno internamente all'impianto e sotto terreni o strade sterrate esterne (Strade Comunali n. 50 e n. 14) e circa 5.160 metri sotto la sede stradale della S.P. 43 per Restinco.

Il percorso dell'elettrodotto esterno di vettoriamento dell'energia elettrica dalla Cabina di smistamento alla Sottostazione Elettrica Utente, è stato volutamente individuato evitando il più possibile di realizzare scavi e posa di cavi in zone in precedenza non interessate da tali opere, ma anzi privilegiando la posa interrata dei cavi sotto la sede stradale relativa a viabilità asfaltata già esistente e di una certa importanza.

Tale opera è interamente ubicata nel territorio del Comune di Brindisi (BR).

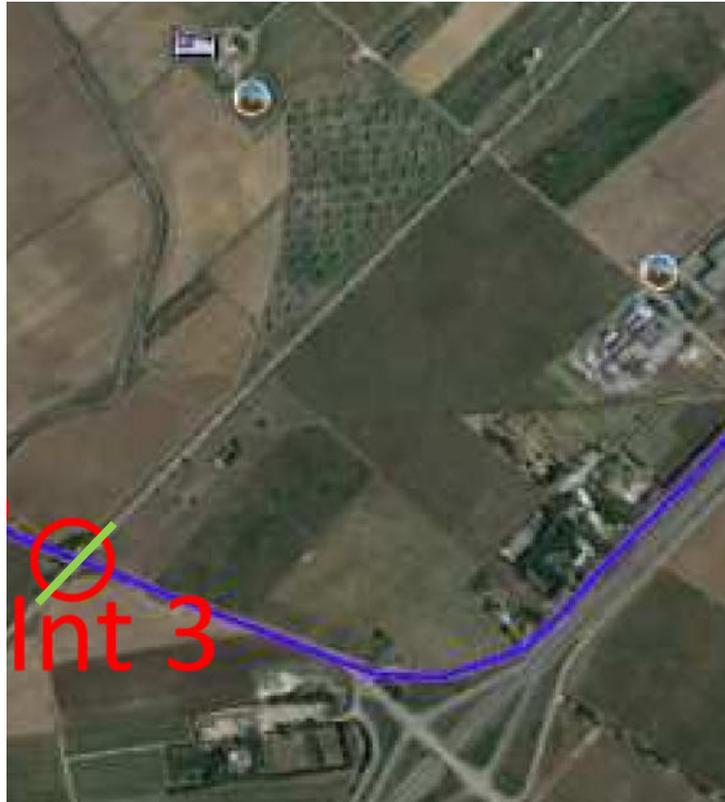
Nella figura seguente, che riporta l'inquadramento su ortofoto satellitare delle opere in progetto, l'area dell'impianto agrofotovoltaico è rappresentata dalla sagoma di colore rosso, il tracciato dell'elettrodotto di vettoriamento è rappresentato dalle due tratte di colore celeste e fucsia rispettivamente associate alla posa sotto terreno/strada sterrata ed alla posa sotto strada asfaltata, il Sistema di Accumulo e la Sottostazione Elettrica Utente condivisa dalle sagome di colore celeste, le altre opere di utenza e di rete dalle sagome di colori giallo e fucsia:



2 DESCRIZIONE DELL'INTERFERENZA 3

L'elettrodotto interrato di vettoriamento in M.T. dell'energia prodotta dall'impianto con partenza dall'apposita Cabina di smistamento fino alla SSEU, si sviluppa per circa il 23% del suo tracciato sotto terreni e/o strade sterrate (comunali) mentre per il restante 77% sotto la sede stradale della predetta Strada Provinciale.

E' stata individuata la seguente Interferenza n. 3 del tracciato dell'elettrodotto in questione con la linea ferroviaria Brindisi – Taranto in corrispondenza di un passaggio a livello, come di seguito indicato:



Strada Provinciale 43 - Attraversamento linea ferroviaria BR-TA in corrispondenza di passaggio a livello – Interferenza n. 3

Trattasi di una infrastruttura ferroviaria la cui interferenza con il tracciato dell'elettrodotto insistente sotto sede stradale asfaltata, consiste in una intersezione sostanzialmente trasversale con lo stesso. Seguono fotografie rappresentative dello stato dei luoghi:







3 DESCRIZIONE DELLA TECNICA RISOLUTIVA DELL'INTERFERENZA

L'interferenza dell'elettrodotto con l'infrastruttura ferroviaria in questione potrà essere risolta mediante il ricorso alla tecnica della perforazione teleguidata (directional drilling) ovvero TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata) la cui finalità è quella di aggirare il canale "sottopassandolo" ad una profondità di interrimento dell'elettrodotto tale da garantire, in ciascun caso, un ampio margine di sicurezza (franco) rispetto all'intero bacino del canale stesso.

Tale tecnica si basa sui metodi sviluppati per la perforazione direzionale dei pozzi petroliferi e prevede l'impiego di un impianto costituito da rampa inclinata sulla quale trasla un carrello mobile che provvede alla rotazione e alla spinta delle aste di perforazione. Essa prevede l'esecuzione degli attraversamenti impiegando tecnologie che eliminano l'uso dello scavo, anche delle buche di estremità dell'attraversamento, e prevedono un sistema per il controllo direzionale del foro che consente di variarne l'inclinazione in funzione dell'angolo formato dall'asse della condotta.

Ciò permette di eseguire scavi di lunghezze rilevanti anche in presenza di terreni disomogenei, di approfondire la quota di passaggio al di sotto del fondo del corso d'acqua/canale o del piano di lavoro dell'infrastruttura viaria ($h \geq 8.00$ m) e di non modificare in alcun modo il regime delle acque e la sistemazione esistente delle sponde e del fondo del corso d'acqua/canale attraversato.

Nel corrispondente Elaborato TAV17_03, vengono proposte una planimetria catastale rappresentativa dell'interferenza e due sezioni (longitudinale e trasversale) rappresentative dei dettagli tecnici dell'opera risolutiva dell'interferenza.