



VCC Scano Sindia Srl



REGIONE SARDEGNA

COMUNE DI SCANO DI MONTIFERRO (OR)

COMUNE DI SINDIA (NU)



**PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO EOLICO DI
POTENZA PARI A 336.000 kW CON SISTEMA DI ACCUMULO
DA 49.000 kW
"Scano - Sindia"**

Valutazione di Impatto Ambientale artt.23-24-25 D.Lgs. 152/2006

REL.14_I.01

Elaborato di Progetto
PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE VIABILITA'

Committente:
VCC Scano Sindia Srl
Via O.Ranelletti, 271 - 67043 - Celano (AQ)
P.IVA e C.F.: 02097190660
PEC: vccscanosindia@legalmail.it

PROGETTO REDATTO DA: VCC Trapani Srl

Progettisti:
Prof. Ing. Marco Trapanese
Ordine degli ingegneri della Provincia di Palermo N. 6946

Ing. Giuseppe Morgante
Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma N. A30998

Data:
13/03/2023

Rev.01

SCALA -



Sommario

1. PREMESSA.....	2
2. INTRODUZIONE.....	2
3. VIABILITA' DI ACCESSO ALL'AREA DI PROGETTO (cfr. SIN-D-TAV.11_I.01).....	3
4. VIABILITA' INTERNA AL PARCO EOLICO (cfr. SIN-D-TAV.05_I.01 e SIN-D-TAV.06_I.01).....	4
4.a) Viabilità di esercizio.....	4
4.b) Viabilità di cantiere	4
5. CONCLUSIONI	5



1. PREMESSA

Il presente documento è stato redatto quale **Integrazione e approfondimento relativi agli aspetti legati alla viabilità del progetto** e agli impatti ambientali da essa derivanti, così come descritti nella Relazione Generale e nello Studio di Impatto Ambientale, in riferimento alle variazioni di posizionamento di **12 aerogeneratori** del proposto Impianto Eolico "SCANO-SINDIA", deciso dalla Società Committente.

2. INTRODUZIONE

Lo studio della viabilità di un progetto eolico è uno degli aspetti più importanti poiché una analisi accurata della viabilità permette da un lato la reale fattibilità del progetto, in particolare per quanto riguarda la fornitura degli equipments sul sito di installazione, dall'altro di rendere trascurabili gli impatti ambientali, massimizzando l'utilizzo di strade già esistenti e facendo in modo che le strade di nuova costruzione siano provvisorie e legate solo alla fase di cantiere, dopodiché le aree verranno ripristinate.

La viabilità di un parco eolico può essere classifica come di seguito:

- I. Viabilità per il trasporto degli aerogeneratori dal porto all'area di progetto;
- II. Viabilità interna all'area di progetto per il raggiungimento delle piazzole degli aerogeneratori.

La viabilità interna all'area di progetto può a sua volta essere suddivisa in:

- a) Viabilità di esercizio;
- b) Viabilità di cantiere.

La sezione tipo della nuova viabilità da realizzare (cfr. TAV.12) sia permanente che provvisoria, prevede una carreggiata di 5,00 m di larghezza e una o due banchine di 0,50 m ai lati della stessa.

Per la realizzazione dei rilevati è previsto l'utilizzo del materiale proveniente dagli scavi, previa verifica dell'appartenenza alla classe "A1" secondo UNI CNR 10006-2002, con pacchetto stradale composto da uno strato di fondazione e strato di finitura da 37 cm in misto stabilizzato con materiali ecologici.



Figura 1 - esempio di strada bianca in contesto rurale

3. VIABILITA' DI ACCESSO ALL'AREA DI PROGETTO (cfr. SIN-D-TAV.11_I.01)

La viabilità di arrivo prevista è composta da strade provinciali e comunali. La viabilità esistente è per lo più in condizioni idonee e necessita di pochi adeguamenti del percorso che si limitano a modifiche temporanee del tracciato per permettere il transito in sicurezza delle componenti e dei mezzi.

In dettaglio i mezzi di trasporto caricheranno dal molo industriale del porto di Porto Torres dedicato al transito commerciale, e attraverseranno le zone di smistamento mezzi, onde poi immettersi nella viabilità comunale per un breve tratto e successivamente nella strada statale 131.

Nell'inquadramento riportato negli elaborati si evidenziano in dettaglio i tipi di viabilità, comunali e provinciali, percorsi.

Nel tratto finale del percorso per il raggiungimento dell'area di progetto dalla SS 131-Carlo Felice, sono state previste 2 ipotesi alternative ed entrambe valide, come riportate in fig. 2.



Figura 2 - viabilità di accesso all'Area del Parco Eolico



4. VIABILITA' INTERNA AL PARCO EOLICO (cfr. SIN-D-TAV.05_I.01 e SIN-D-TAV.06_I.01)

Nella realizzazione della viabilità interna si è seguita la regola generale di ripercorrere quella esistente adeguandola, come larghezza e raggi di curvatura, alle caratteristiche minime che permettessero la realizzazione del parco.

Come precedentemente indicato la viabilità di cantiere e di esercizio differiscono poiché la prima sarà composta da piste (strade bianche) di nuova realizzazione per permettere il trasporto delle sezioni di torre e delle pale e saranno dismesse e ripristinate non appena conclusi i lavori, mentre per la viabilità di esercizio (per attività di ispezione e manutenzione ordinaria) si andrà a massimizzare l'utilizzo di strade già esistenti.

4.a) Viabilità di esercizio

La viabilità interna di esercizio ripercorre la viabilità esistente e prevede di creare ex novo solo le diramazioni di accesso alle piazzole degli aerogeneratori (strade bianche di larghezza 5 m).

La viabilità interna avrà una lunghezza complessiva di 69 km, composta per 54 km da strade esistenti e per circa 15 km dalle nuove diramazioni per il raggiungimento delle piazzole.

Considerando la proiezione del solido stradale, l'area di impronta della viabilità permanente da realizzare per raggiungere le piazzole è pari a circa 78.000 mq.

4.b) Viabilità di cantiere

La viabilità interna di cantiere ripercorre in parte la viabilità esistente, laddove i raggi di curvatura sono congrui alle esigenze di trasporto degli elementi degli aerogeneratori, e per la restante parte è composta da nuove strade bianche, che verranno dismesse a fine cantiere.

Le nuove piste da realizzare in maniera provvisoria avranno una lunghezza di circa 18 km, occupando un'area di circa 91.000 mq (proiezione del solido stradale); a queste si aggiungono le nuove strade da realizzare in maniera permanente, descritte al paragrafo precedente, per un'area totale occupata da nuova viabilità di cantiere (provvisoria e permanente) pari a circa 170.000 mq.

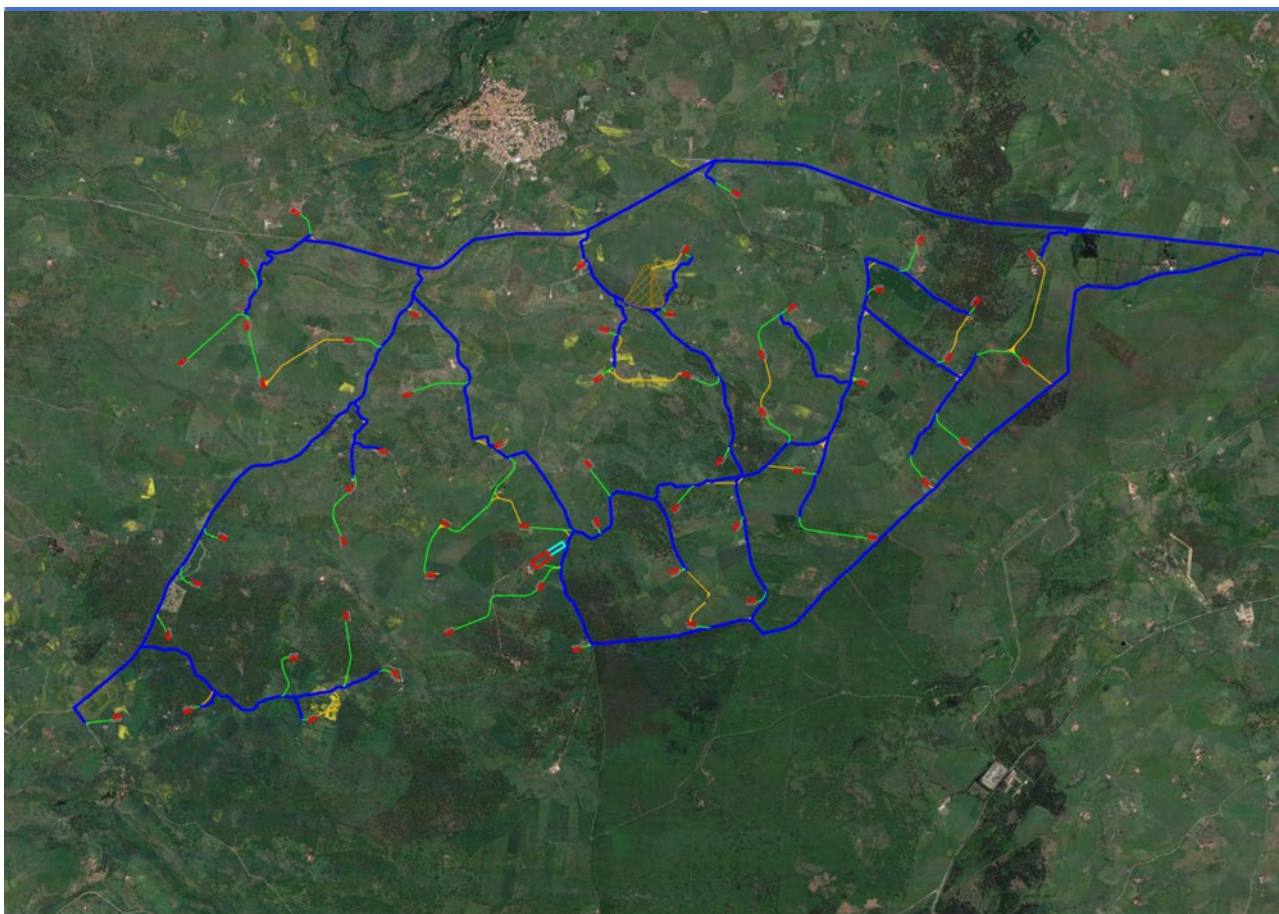


Figura 3- viabilità interna al Parco Eolico: in blu la viabilità esistente, in verde la nuova viabilità permanente, in arancio la nuova viabilità provvisoria per la fase di cantiere.

5. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto descritto si può concludere che l'impostazione progettuale di area vasta della viabilità del Parco Eolico "Scano-Sindia" è tale da minimizzare gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio e permette di preservare e ripristinare le connessioni ecologiche, in quanto il maggior impatto, che comunque non prevede l'invasione di ampie fasce di territorio, è fortemente limitato nel tempo al solo periodo di cantiere.

Nella fase di esercizio si possono escludere alterazione e frammentazione di habitat, aumento del volume di traffico globale e aumento di incidentalità per la fauna.