

REGIONE SICILIA
PROVINCIA DI ENNA
COMUNE DI CALASCIBETTA
LOCALITÀ MURCATO VECCHIO

Oggetto:

PROGETTO DEFINITIVO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UN IMPIANTO EOLICO COSTITUITO DA 16 AEROGENERATORI DI POTENZA TOTALE PARI A 96,0 MW E RELATIVE OPERE DI CONNESSIONE

Sezione:

SEZIONE A - RELAZIONI GENERALI

Elaborato:

RELAZIONE ED ALLEGATI GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI ACCESSO AL CANTIERE

Nome file stampa:

EO.CLB01.PD.A.10.pdf

Codifica Regionale:

RS06REL0009A0_RelazioneAllegatiGraficiViabilitàAccessoCantiere

Scala:

Formato di stampa:

A4

Nome elaborato:

EO.CLB01.PD.A.10

Tipologia:

R

Proponente:

E-WAY 3 S.r.l.

Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4
00186 ROMA (RM)
P.IVA. 16647721006



E-WAY 3 S.R.L.
P.zza di San Lorenzo in Lucina, 4
00186 - Roma
C.F./P.Iva 16647721006
PEC: e-way3sr@legalmail.it

Progettista:

E-WAY 3 S.r.l.

Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4
00186 ROMA (RM)
P.IVA. 16647721006



CODICE

REV. n.

DATA REV.

REDAZIONE

VERIFICA

VALIDAZIONE

EO.CLB01.PD.A.10

00

12/2022

A. Zambrano

A. Bottone

A. Bottone

E-WAY 3 S.r.l.

Sede legale
Piazza di San Lorenzo in Lucina, 4
00186 ROMA (RM)
PEC: e-way3sr@legalmail.it tel. +39 0694414500



**RELAZIONE ED ALLEGATI
GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI
ACCESSO AL CANTIERE**

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	1 di 23

INDICE

PREMESSA.....	3
1 INTRODUZIONE	4
2 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI IMPIANTO	6
3 ANALISI DELL'ACCESSIBILITÀ AL SITO	8
3.1 Mezzi e materiali in approvvigionamento al cantiere	8
3.2 Definizione della viabilità di avvicinamento	9
3.3 Verifiche di compatibilità del tracciato	14
4 CONCLUSIONI	18
5 ALLEGATI GRAFICI.....	19

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1 – Inquadramento satellitare dell’area di impianto (fonte Google Earth).</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2 – Inquadramento satellitare area di approvvigionamento locale (fonte Google Earth).</i>	<i>7</i>
<i>Figura 3 – Percorso preferenziale di accesso all’area di impianto.</i>	<i>10</i>
<i>Figura 4 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS114-SP701.</i>	<i>11</i>
<i>Figura 5 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP701-E45.</i>	<i>11</i>
<i>Figura 6 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità E45-A19.</i>	<i>12</i>
<i>Figura 7 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità A19-SS121.</i>	<i>12</i>
<i>Figura 8 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS121-SP6.</i>	<i>13</i>
<i>Figura 9 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP6-strade comunali e/o private fino all’area di impianto.</i>	<i>13</i>
<i>Figura 10 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità dall’uscita di Ponte Cinque Archi fino all’area di impianto. ...</i>	<i>14</i>
<i>Figura 11 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.596889°, 14.130777°.</i>	<i>15</i>
<i>Figura 12 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.599526°, 14.128689°.</i>	<i>15</i>
<i>Figura 13 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.603302, 14.131468.</i>	<i>16</i>
<i>Figura 14 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.587159°, 14.166375.</i>	<i>16</i>
<i>Figura 15 – Inquadramento satellitare dell’area di impianto (fonte Google Earth).</i>	<i>19</i>
<i>Figura 16 – Inquadramento satellitare area di approvvigionamento locale (fonte Google Earth).</i>	<i>19</i>
<i>Figura 17 – Percorso preferenziale di accesso all’area di impianto.</i>	<i>20</i>
<i>Figura 18 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS114-SP701.</i>	<i>20</i>
<i>Figura 19 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP701-E45.</i>	<i>21</i>
<i>Figura 20 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità E45-A19.</i>	<i>21</i>
<i>Figura 21 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità A19-SS121.</i>	<i>22</i>
<i>Figura 22 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS121-SP6.</i>	<i>22</i>
<i>Figura 23: Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP6-strade comunali e/o private fino all’area di impianto.</i>	<i>23</i>

PREMESSA

Il presente elaborato è riferito al progetto per la costruzione e l'esercizio di un impianto di produzione di energia elettrica da fonte eolica, ed opere di connessione annesse, denominato "Murcato Vecchio", sito tra i Comuni di Gangi (PA), Villarosa (EN), Enna (EN) e Calascibetta (EN).

In particolare, il progetto è relativo ad un impianto eolico di potenza totale pari a 96,0 MW e costituito da:

- 16 aerogeneratori di potenza nominale 6,0 MW, diametro di rotore 150 m e altezza al mozzo 125 m (del tipo Vestas V150 o assimilabili);
- due cabine di raccolta e misura in MT a 30 kV;
- linee elettriche in MT a 30 kV in cavo interrato necessaria per l'interconnessione di 16 aerogeneratori alla prima cabina di raccolta e misura;
- linee elettriche in MT a 30 kV in cavo interrato necessaria per l'interconnessione di 16 aerogeneratori alla seconda cabina di raccolta e misura;
- una stazione elettrica (SE) di trasformazione 150/30 kV utente;
- linee elettriche in MT a 30 kV in cavo interrato necessari per l'interconnessione delle cabine di raccolta e misura alla SE utente di cui sopra;
- una sezione di impianto elettrico comune con altri impianti in sviluppo, necessaria per la condivisione dello Stallo AT a 150 kV, assegnato dal gestore della rete di trasmissione nazionale (RTN) all'interno della futura SE della RTN denominata "Calascibetta 380/150/36 kV". Tale sezione è localizzata in una zona adiacente alla se utente e contiene tutte le apparecchiature elettromeccaniche in AT necessarie per la condivisione della connessione.
- tutte le apparecchiature elettromeccaniche in AT di competenza dell'utente da installare all'interno della futura SE Terna "Calascibetta 380/150/36 kV", in corrispondenza dello stallo assegnato;
- una linea elettrica in AT a 150 kV in cavo interrato di interconnessione tra la sezione di impianto comune e la futura SE Terna "Calascibetta 380/150/36 kV".

Titolare dell'iniziativa proposta è la società E-Way 3 S.r.l., avente sede legale in Piazza di San Lorenzo in Lucina 4, 00186 Roma, P.IVA 16647721006.



RELAZIONE ED ALLEGATI GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI ACCESSO AL CANTIERE

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	4 di 23

1 INTRODUZIONE

Come noto, le zone del territorio italiano caratterizzate da una ventosità interessante si trovano spesso in aree remote ed a quote elevate, dunque in località distanti dalla costa e dai principali porti marittimi, punti di snodo fondamentali per il trasporto in sito dei nuovi aerogeneratori.

Questa peculiarità dei siti ventosi rende l'approvvigionamento ed il trasporto dei nuovi aerogeneratori dal porto fino al sito uno degli aspetti più critici dell'intero progetto. La verifica della trasportabilità è pertanto uno degli elementi più importanti da analizzare in fase di sviluppo preliminare. Qualora infatti dalla verifica emergessero criticità particolarmente rilevanti, la realizzazione stessa del progetto potrebbe risultare compromessa.

È importante condurre l'analisi della trasportabilità nell'ottica di identificare i rischi associati ad ogni punto critico rilevato lungo il percorso interessato dal trasporto e di valutare gli impatti che tali rischi possono avere sia in termini di costi che di tempo.

Le criticità, nella maggior parte dei casi, sono legate al trasporto delle pale che rappresentano l'elemento più ingombrante in termini di lunghezza. Questo implica la ricerca e l'impiego di strade col minor numero possibile di curve con raggi di curvatura ridotti. In caso di curve troppo strette, infatti, è necessario intervenire ampliando il raggio delle curve o, laddove risulti necessario e possibile, aprendo nuovi tracciati.

Un'altra soluzione percorribile per mitigare le problematiche legate a curve critiche è quella di ricorrere all'utilizzo dei cosiddetti "blade-lifter", ossia degli speciali mezzi di trasporto che agganciano la pala alla radice e consentono di trasportarla in elevazione, compatibilmente con le condizioni di vento. Questo tipo di soluzione viene spesso adottata nei passaggi attraverso centri abitati dove la presenza di edifici unita a curve strette limita i margini di manovra.

Le pale presentano dimensioni della corda che possono raggiungere i 4 m, dimensione comparabile al diametro massimo dei conci della torre.

Un'ulteriore criticità che può emergere durante il trasporto di componenti di questa dimensione è la possibilità di incontrare lungo il tragitto elementi sotto ai quali il transito è consentito solamente nel rispetto di particolari limiti di altezza, come ponti e cavalcavia o attraversamenti stradali di linee aeree elettriche o telefoniche.



**RELAZIONE ED ALLEGATI
GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI
ACCESSO AL CANTIERE**

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	5 di 23

Altre problematiche legate ai componenti dei nuovi aerogeneratori da valutare in fase di trasporto sono quelle connesse ai carichi massimi transitabili su ponti e cavalcavia, soprattutto per quanto riguarda le parti più pesanti, come la navicella e i conci della torre.

Per mitigare questi rischi, in alcune situazioni in cui la lunghezza dei ponti lo consente, è possibile ricorrere all'utilizzo di passerelle in acciaio che permettono di distribuire maggiormente il peso del componente alleggerendo il carico che grava sulla struttura del ponte.

Infine, un elemento comune a molte zone ventose del centro-sud Italia è l'elevata esposizione al rischio di dissesto idrogeologico, soprattutto al rischio frana.

Talvolta le zone interessate sono interne al sito, ma più frequentemente si trovano nelle aree limitrofe agli impianti dove spesso è possibile osservare segni di danneggiamento sulla viabilità. Le strade interessate da frane o eventi sismici, soprattutto quelle secondarie e lontano dai centri abitati, non sempre vengono tempestivamente ripristinate dall'ente competente e rendono ancor più difficoltoso l'accesso al sito. Un altro aspetto, dunque, da considerare l'eventualità di un ripristino delle strade esistenti soggette a dissesto.

2 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI IMPIANTO

L'impianto eolico di progetto è situato tra i Comuni di Calascibetta (EN), Gangi (PA), Enna (EN) e Villarosa (EN), e si costituisce di n. 16 aerogeneratori, denominati rispettivamente con il prefisso "WTG". Gli aerogeneratori di progetto hanno potenza nominale pari a 6,0 MW per una potenza complessiva di 96 MW, con altezza al mozzo 125 m e diametro di rotore di 150 m.

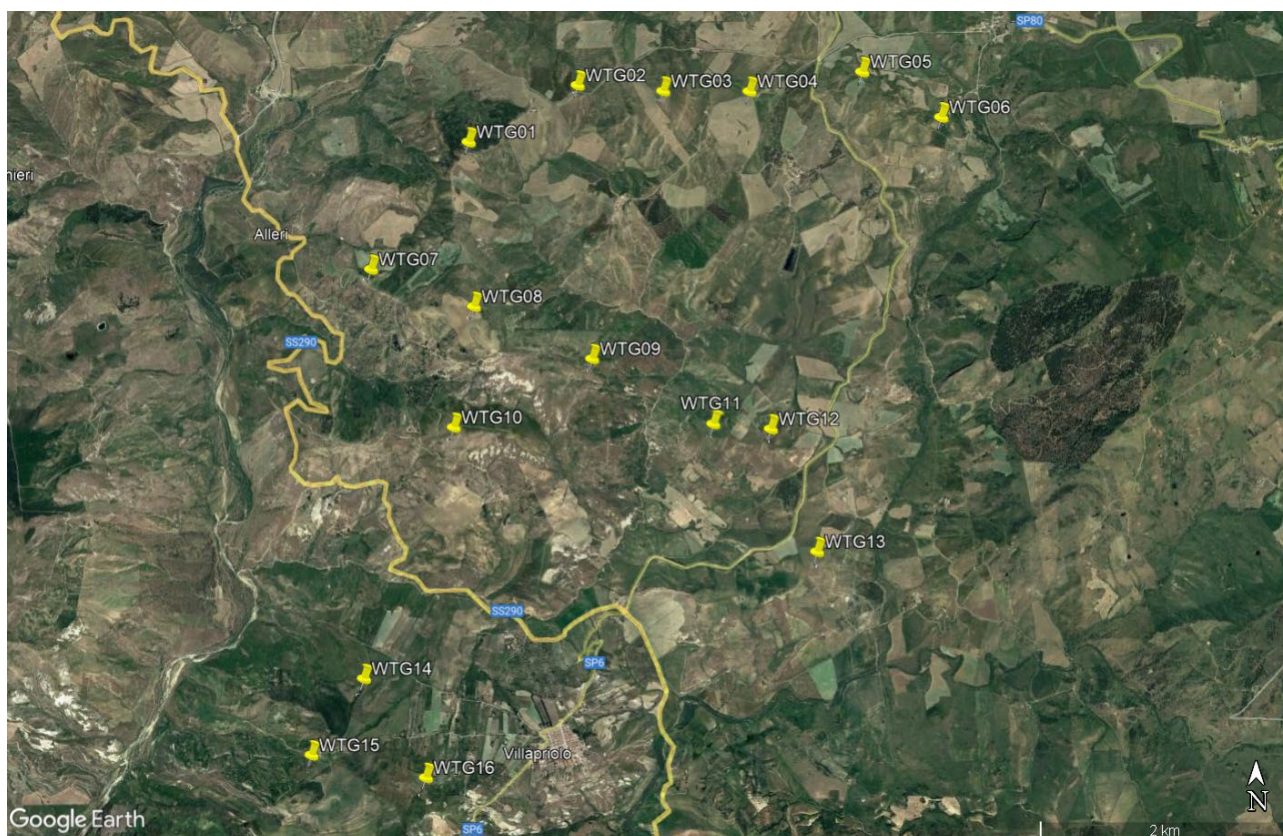


Figura 1 – Inquadramento satellitare dell'area di impianto (fonte Google Earth).

L'opera di collegamento tra l'area di impianto e la stazione elettrica di smistamento è definita "cavidotto esterno", e attraversa differenti tipologie di strade, tra le quali strade statali, comunali e vicinali.

Si riporta di seguito in Figura 2, l'area ipoteticamente rappresentativa dell'approvvigionamento locale di raggio 100 km dall'area di impianto:



Figura 2 – Inquadramento satellitare area di approvvigionamento locale (fonte Google Earth).

Si può notare da tale figura che l'area di impianto risulta molto prossima all'autostrada A19, una delle arterie di collegamento principali tra l'area di impianto e la Città di Catania. La città, infatti, è il principale riferimento per la spedizione dei materiali e delle forniture, che sarà consegnato preferibilmente presso il porto commerciale di Catania, non escludendo gli ulteriori porti commerciali siciliani come Termini Imerese, Palermo o altri.

Nonostante si tratti di una Regione dislocata rispetto alla terraferma del territorio italiano le forniture non specialistiche saranno effettuate presso produttori e fornitori locali al fine di ridurre gli impatti sia ambientali che economici dell'opera.

3 ANALISI DELL'ACCESSIBILITÀ AL SITO

3.1 Mezzi e materiali in approvvigionamento al cantiere

La realizzazione di un impianto eolico presuppone l'approvvigionamento e lo stoccaggio di materiale di varia natura e consistenza, e l'utilizzo di idonei mezzi per la movimentazione ed il trasporto in situ.

I mezzi d'opera, di cui all'art. 54, comma 1, lett. n) del D. Lgs. n. 285/1992 o "Codice della strada" sono: *veicoli o complessi veicolari dotati di particolari attrezzature per il carico ed il trasporto di materiale di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilabili, ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia.*

I mezzi d'opera possono trainare sia rimorchi che semirimorchi. Le sagome limite dei mezzi d'opera sono definite nell'art. 61 del D. Lgs. n. 285/1992:

- larghezza massima 2,55 m (escluso gli specchi retrovisori purché movibili);
- altezza massima 4,00 m;
- lunghezza massima 12,00 m (compresi gli organi di traino per i veicoli isolati, escluso i semirimorchi).

All'interno di un cantiere potranno essere adoperati anche altri mezzi come gli autoarticolati o autotreni, le cui caratteristiche sono riportate nel medesimo articolo appena citato.

In sintesi, i mezzi d'opera dovranno essere tali da:

1. non superare i limiti di massa indicati nel comma 8 dell'art. 10 del D. Lgs. n. 285/1992, ovvero i limiti dimensionali previsti dall'art. 61 del medesimo codice;
2. circolare nelle strade risultanti transitabili per detti mezzi nell'Archivio di cui all'art. 226 del codice della strada;
3. verificare, da parte del conducente, che lungo il percorso non vi siano limitazioni di massa totale o per asse segnalate da appositi cartelli.

In ogni caso, la circolazione dei mezzi pesanti è regolamentata ogni anno dalla Prefettura del territorio di riferimento mediante un Decreto Prefettizio che, nel caso dell'anno di riferimento 2022, è stato pubblicato con Prot. Interno N. 0190273 del 29/12/2021 dalla Prefettura di Palermo. In particolare, il presente decreto va a disciplinare i divieti di circolazione dei veicoli adibiti per il trasporto di cose, con massa superiore a 7,5 t, sulle strade extraurbane, nei giorni festivi e in altri giorni dell'anno 2022 particolarmente critici per la circolazione stradale; infatti, all'art. 2 del decreto vengono definiti i giorni nel quale vige il divieto di

circolazione. All'art. 5 sono definite le "Agevolazioni per i veicoli da/verso la Sicilia", nel quale vengono stabilite le regole da rispettare per i veicoli che provengono dalla rimanente parte del territorio nazionale e che si avvalgono di traghettamento. All'art. 6 invece vengono definite le "Agevolazioni per il trasporto intermodale", stabilendo le regole per i veicoli diretti o provenienti dagli aeroporti nazionali ed internazionali, oppure per i trattori stradali. All'art. 8 sono stabilite le "Tipologie di merci il cui trasporto non è assoggettato al divieto", nel quale non rientrano chiaramente le merci relative all'impianto eolico.

I mezzi d'opera saranno presenti soprattutto nella fase di cantiere e dismissione dell'opera, poiché dovranno trasportare il materiale da installare per la fase di cantiere e invece, al termine della vita utile, dovranno trasportare il materiale di risulta da destinare agli appositi depositi per lo smaltimento. Oltre, quindi, ai mezzi destinati alla movimentazione del terreno prima di installare gli aerogeneratori, saranno necessari mezzi d'opera più particolare, come quelli a quattro assi motrice e cassone a vasca con ribaltabile trilaterale, apripista, escavatori, autocarri con gru, bobcat, sollevatori telescopici. Molti di questi mezzi perverranno in situ con appositi autotrasporti ad allestimento ribassato. Le lavorazioni previste non raffigurano situazioni limite per le quali sia necessario ricorrere a mezzi speciali che richiedano trasporti eccezionali, per sagoma e/o peso, essendo le stesse assolutamente comuni per entità e difficoltà esecutive.

3.2 Definizione della viabilità di avvicinamento

Risulta ragionevole ipotizzare, in via preliminare, che i materiali ordinari potranno essere forniti da aziende/distributori situati entro un raggio di circa 100 km essendo, questo, sufficiente a raggiungere una delle più grandi realtà territoriali della Regione Sicilia come la Città di Catania, non escludendo la possibilità di considerare gli altri porti commerciali siciliani come Termini Imerese, Palermo o altri.

L'area di impianto, come precedentemente accennato, sarà la destinazione finale della consegna di materiali e forniture che perverranno nella Regione siciliana attraverso il Porto di Catania, distante in linea d'aria dall'area di impianto circa 80 km. Il Porto di Catania rappresenta uno dei principali punti strategici per il commercio e la consegna di materiali e forniture di qualsiasi genere con il resto del territorio nazionale e internazionale.

Le forniture speciali invece, saranno effettuate dal punto di partenza individuato dalle specifiche aziende produttrici dislocate, con le sedi operative e/o di rappresentanza, sul territorio nazionale e, comunque, incaricate e responsabili in proprio, delle consegne presso il cantiere.

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	10 di 23

Tali forniture saranno effettuate con trasporti su gomma, quantomeno a partire dal punto di smistamento locale, pertanto, l'analisi sull'accessibilità al sito è stata condotta fino al primo snodo viario utile.

Presumibilmente la maggior parte dei trasporti principali provenienti dalla Città di Catania, potrebbe utilizzare le autostrade E45 e A19 e successivamente le arterie di collegamento con l'area di impianto, ossia una serie di strade provinciali, comunali e private.

L'elaborato in oggetto si pone l'obiettivo di individuare, attraverso l'analisi delle potenziali alternative, il percorso preferenziale di accesso all'area di impianto.

Considerato quindi il porto di Catania quale punto di partenza, l'ipotesi prevista per il raggiungimento dell'area di impianto è riportata in Figura 3:



Figura 3 – Percorso preferenziale di accesso all'area di impianto.

Il percorso individuato consente di raggiungere l'area di impianto dalla Città di Catania attraverso le autostrade E45 e A19, principali arterie di collegamento, fino a raggiungere le stradi comunali e provinciali di accesso al layout di impianto.

In particolare, il percorso si articola nel modo seguente:

- SS114 dal punto di partenza identificato nel porto di Catania fino allo snodo con SP701:



Figura 4 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS114-SP701.

- SP701 fino allo snodo di Bicocca con E45:

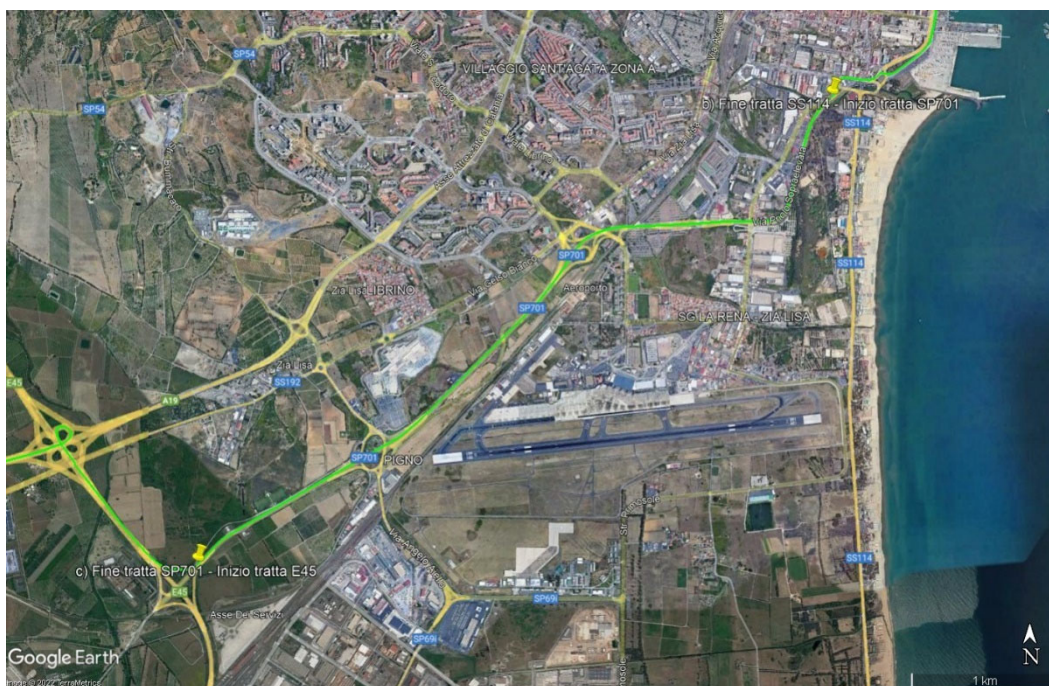


Figura 5 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP701-E45.

- E45 fino allo snodo con A19:

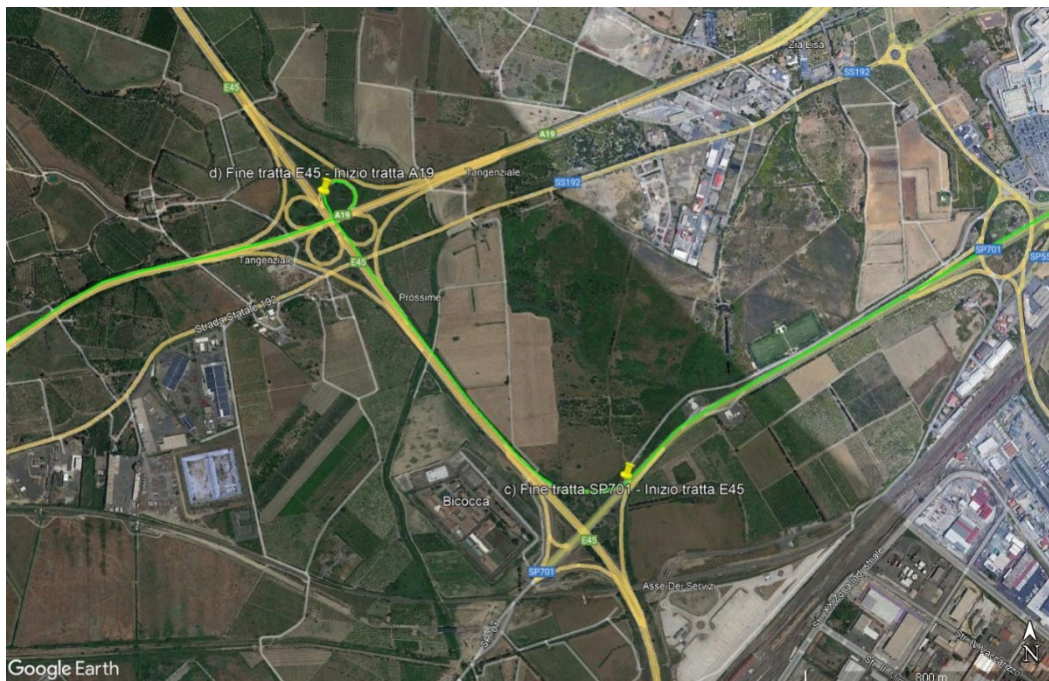


Figura 6 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità E45-A19.

- A19 fino all'uscita di Ponte Cinque Archi per immettersi in SS121:



Figura 7 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità A19-SS121.

- SS121 fino allo snodo di Villarosa con SP6:

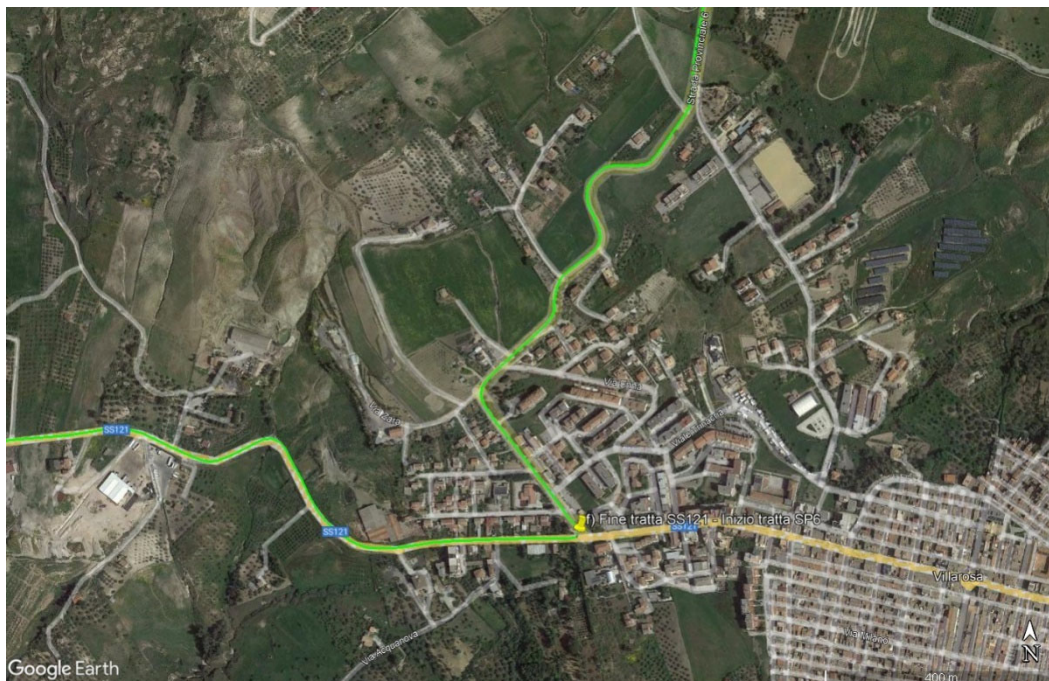


Figura 8 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS121-SP6.

- SP6 fino ad immettersi in una serie di strade comunali e/o private fino all'area di impianto:

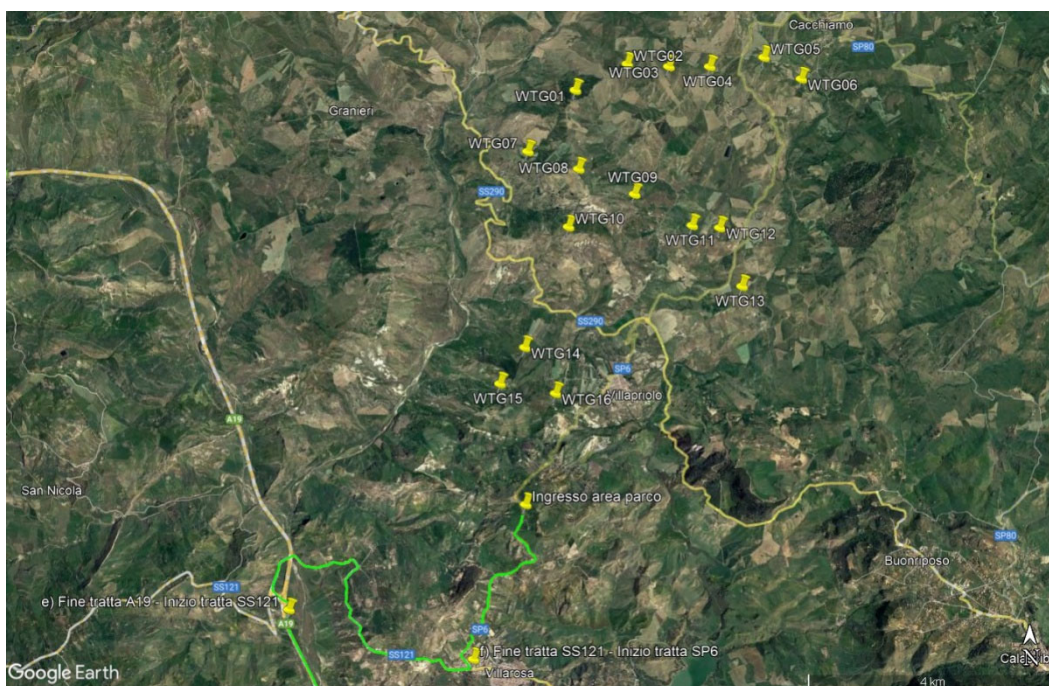


Figura 9 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP6-strade comunali e/o private fino all'area di impianto.

I requisiti stradali presi come riferimento per il passaggio di mezzi pesanti sono definiti all'interno del DM 05/11/2001 recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", in particolare i

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	14 di 23

requisiti valutati sono quelli riferiti alle classi di strade A, B, C, e D riportate nella classificazione dell'art. 2 del "Codice della strada D. Lgs. n. 285/1992".

3.3 Verifiche di compatibilità del tracciato

Di seguito sono identificati i punti principali di interesse del percorso scelto per la viabilità di avvicinamento all'area di impianto per fornire indicazioni sulle condizioni stradali e di interferenza all'accesso. Lo studio è stato delimitato al tratto terminale della viabilità di avvicinamento al sito, individuato in particolare nel tratto di uscita della A19 di Ponte Cinque Archi fino all'ingresso dell'area di impianto.

Per ognuno dei punti di interesse è stata acquisita la cattura immagine con l'applicativo di "Street View" di Google Maps, con indicato la data di acquisizione dell'immagine poiché potrebbe risultare in alcuni non rappresentativa di eventuali variazioni delle condizioni di viabilità, come ad esempio degli interventi di manutenzione finalizzati al ripristino del manto stradale a seguito di dissesti e frane, come anticipato nell'introduzione.



Figura 10 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità dall'uscita di Ponte Cinque Archi fino all'area di impianto.

Si rimanda ad uno studio approfondito della viabilità di accesso al sito in fase esecutiva della progettazione, per meglio comprendere anche le dimensioni di strade, gallerie, ecc., necessarie al passaggio dei mezzi d'opera.

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	15 di 23

Si riporta in Figura 11 un'acquisizione satellitare datata agosto 2022 di un attraversamento in sottopassaggio dell'A19 in corrispondenza dell'uscita di Ponte Cinque Archi dell'A19 stessa:



Figura 11 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.596889°,14.130777°.

Per il sottopassaggio riportato in Figura 11 si prescrive la verifica dell'altezza del ponte dell'A19 per consentire il passaggio dei mezzi di trasporto.

Si riporta in Figura 12 un'acquisizione satellitare datata giugno 2021 di un'area di stoccaggio pale in corrispondenza dell'uscita di Ponte Cinque Archi dell'A19 stessa:



Figura 12 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.599526°,14.128689°.

Per la presenza dell'area di stoccaggio riportata in Figura 12 si prescrive la verifica puntuale di interferenze con altre iniziative per il trasporto eccezionale delle componenti più ingombranti dell'impianto.

Si riporta in Figura 13 una acquisizione datata agosto 2022 di un attraversamento in sottopassaggio dell'A19:



Figura 13 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.603302°, 14.131468°.

Per il sottopassaggio riportato in Figura 13 si prescrive la verifica dell'altezza del ponte dell'A19 per consentire il passaggio dei mezzi di trasporto.

Si riporta in Figura 14 un'acquisizione datata agosto 2022 di un tratto del tracciato che prevede una manovra superiore ai 90° nell'agglomerato urbano del Comune di Villarosa:



Figura 14 – Verifica di compatibilità tracciato in corrispondenza coordinata 37.587159°, 14.166375°.

Per lo svincolo riportato in Figura 14 si prescrive verifica puntuale della manovra nel rispetto delle interferenze presenti non amovibili.

Complessivamente il tracciato individuato per l'avvicinamento all'area di impianto risulta idoneo, oltre che nei confronti delle condizioni di viabilità, anche in riferimento all'orientamento dettato dalla segnaletica



**RELAZIONE ED ALLEGATI
GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI
ACCESSO AL CANTIERE**

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	17 di 23

verticale ed orizzontale. Considerato inoltre che, il manto stradale risulta in buone condizioni a parte qualche breve tratto da ripristinare, il tracciato si può definire compatibile con la richiesta di viabilità.

In fase esecutiva sarà necessario procedere all'identificazione del sistema di mobilità legata anche ai divieti di circolazione per mezzi pesanti citati dalla Prefettura di Palermo, questo influirà anche sulla durata delle fasi di cantiere e dismissione, rappresentate nell'elaborato progettuale del cronoprogramma denominato EO.CLB01.PD.L.01.



**RELAZIONE ED ALLEGATI
GRAFICI SULLA VIABILITÀ DI
ACCESSO AL CANTIERE**

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	18 di 23

4 CONCLUSIONI

In riferimento a quanto descritto nell'elaborato in oggetto, il tracciato individuato per la viabilità di avvicinamento al sito può definirsi compatibile con le previsioni logistiche del cantiere dell'impianto eolico.

La compatibilità è stata verificata, in accordo alle norme vigenti, nei confronti di:

- tipologia di mezzi e merci trasportate con relativi ingombri;
- tipologia di strade interessate dal transito di cantiere.

I flussi veicoli riguardano aree già soggette a transito di mezzi pesanti ma decisamente non interessate da traffico urbano sostenuto sul quale si potrebbero ripercuotere impatti negativi.

5 ALLEGATI GRAFICI

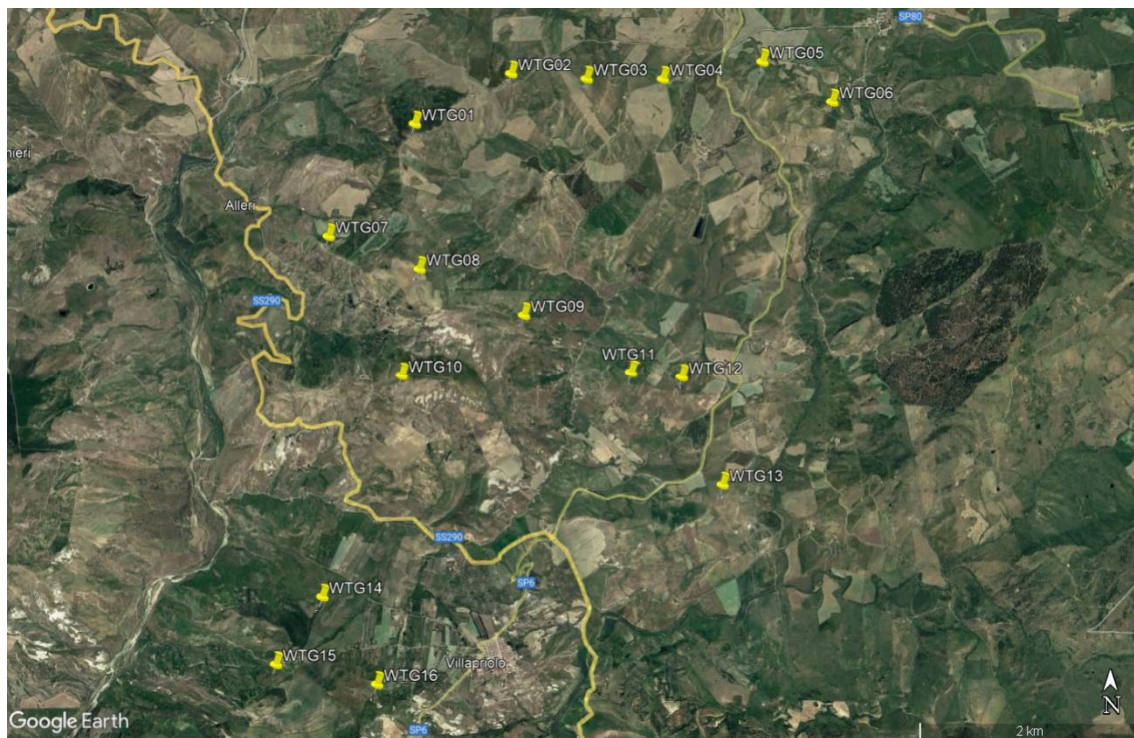


Figura 15 – Inquadramento satellitare dell'area di impianto (fonte Google Earth).



Figura 16 – Inquadramento satellitare area di approvvigionamento locale (fonte Google Earth).

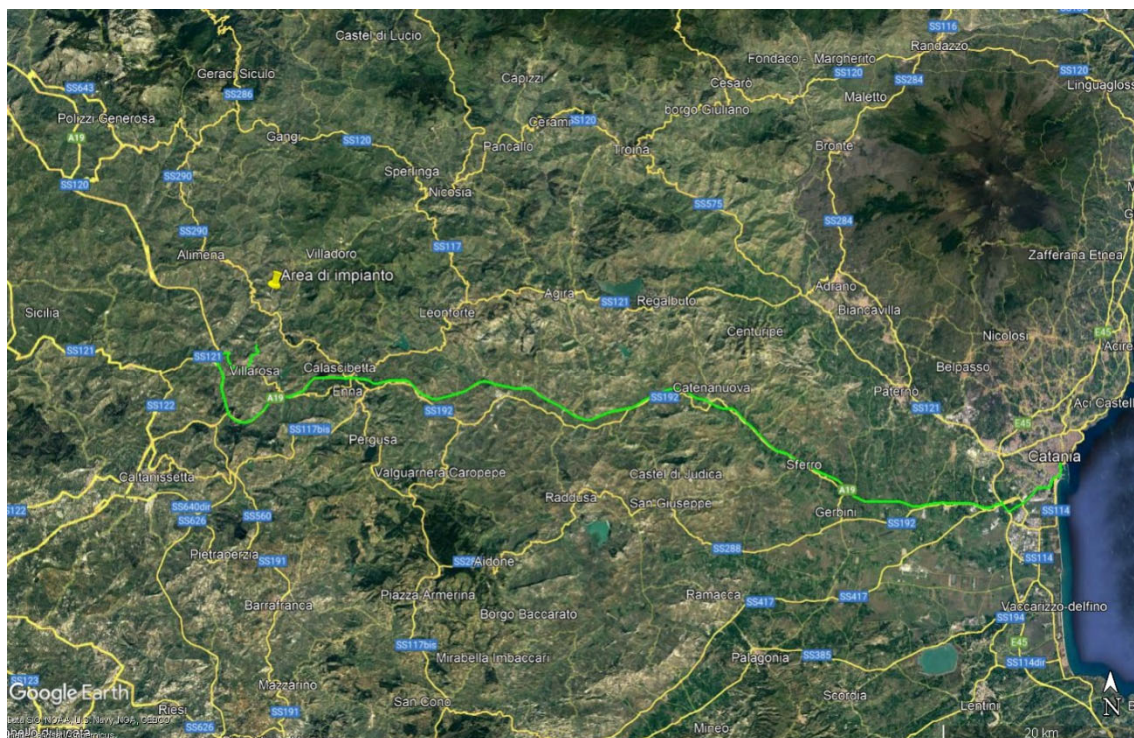


Figura 17 – Percorso preferenziale di accesso all'area di impianto.



Figura 18 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS114-SP701.

CODICE	EO.CLB01. A.10
REVISIONE n.	00
DATA REVISIONE	12/2022
PAGINA	21 di 23



Figura 19 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP701-E45.

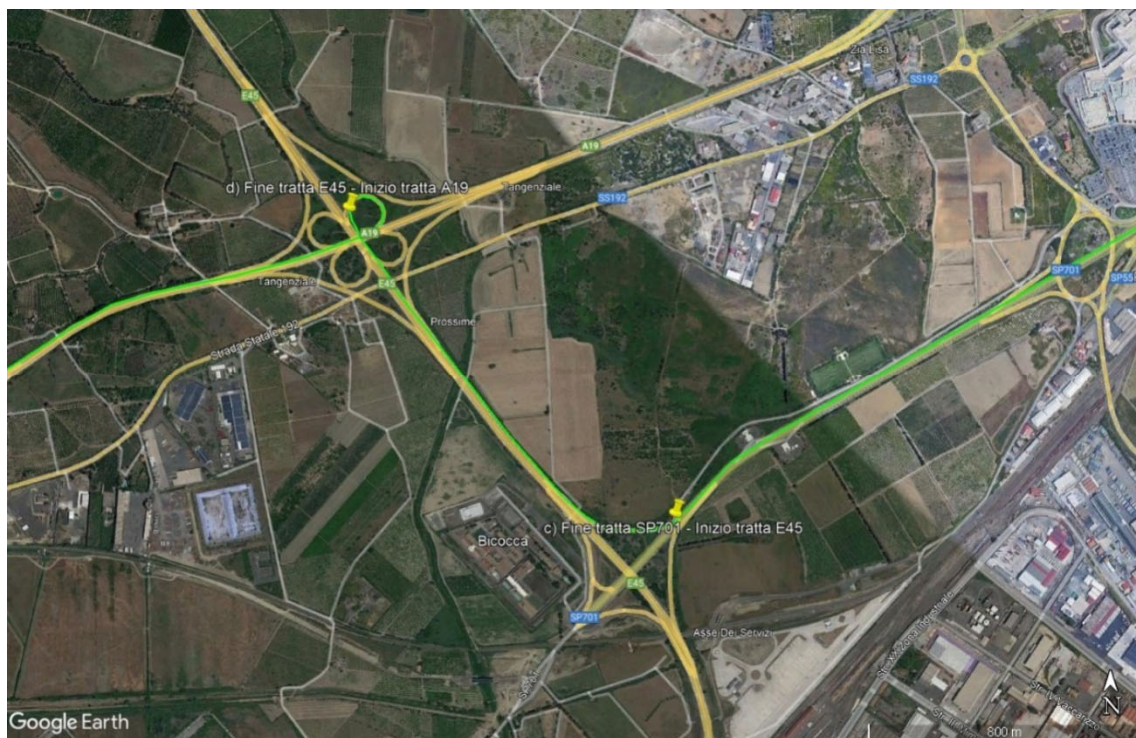


Figura 20 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità E45-A19.



Figura 21 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità A19-SS121.

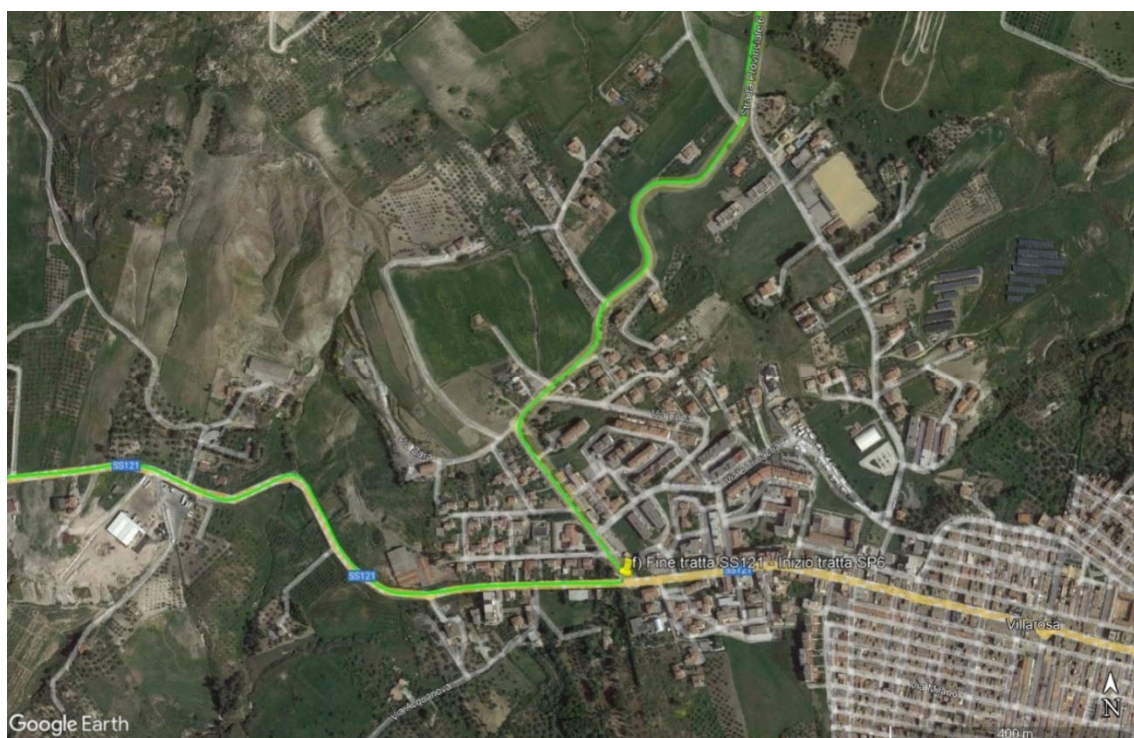


Figura 22 – Individuazione planimetrica tratto di viabilità SS121-SP6.

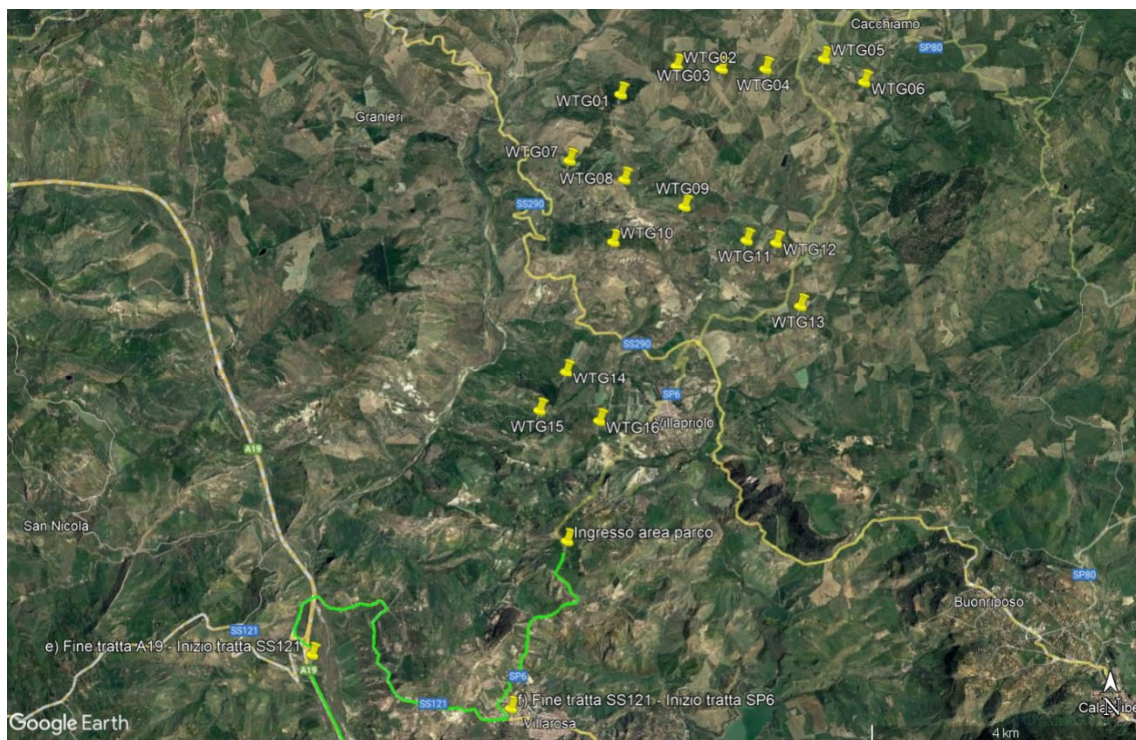


Figura 23: Individuazione planimetrica tratto di viabilità SP6-strade comunali e/o private fino all'area di impianto.