

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO PER LA  
PRODUZIONE DI ENERGIA MEDIANTE LO SFRUTTAMENTO DEL VENTO  
NEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE - BARIUM BAY  
74 WTG – 1.110 MW

**PROGETTO DEFINITIVO - SIA**

Progettazione e SIA



Indagini ambientali e studi specialistici



Studio misure di mitigazione e compensazione



supervisione scientifica



**7. CANTIERIZZAZIONE, MANUTENZIONE E DISMISSIONE**

**R.7.1 Relazione tecnica generale**

REV.	DATA	DESCRIZIONE



## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI.....</b>	<b>3</b>
2.1	L'AREA DI PROGETTO _____	5
2.2	CARATTERISTICHE DELLE OPERE _____	6
2.2.1	<i>Aerogeneratori</i> _____	6
2.2.2	<i>Fondazioni flottanti</i> _____	6
2.2.3	<i>Sottostazione offshore</i> _____	6
2.2.4	<i>Elettrodotti</i> _____	7
<b>3</b>	<b>FONDAZIONI FLOTTANTI E AEROGENERATORI .....</b>	<b>9</b>
3.1	MODALITÀ ESECUTIVE _____	9
3.1.1	<i>Fondazioni flottanti</i> _____	9
3.1.2	<i>Installazione aerogeneratori</i> _____	11
3.2	CANTIERE TIPO E INDIVIDUAZIONE AREE PORTUALI POTENZIALMENTE IDONEE _____	13
3.2.1	<i>Il porto di Bari</i> _____	13
3.2.2	<i>Il porto di Brindisi</i> _____	16
3.2.3	<i>Il porto di Taranto</i> _____	18
3.2.4	<i>Il porto di Manfredonia</i> _____	20
3.2.5	<i>Il porto di Molfetta</i> _____	21
<b>4</b>	<b>ANCORAGGI E ORMEGGI .....</b>	<b>23</b>
4.1	METODOLOGIE _____	23
4.1.1	<i>Pali infissi</i> _____	23
4.1.2	<i>Linee di ormeggio e aggancio al floater</i> _____	27
4.2	REQUISITI DELLE NAVI DI SUPPORTO _____	29
4.2.1	<i>Pali infissi</i> _____	29
4.2.2	<i>Installazione degli ormeggi</i> _____	30
<b>5</b>	<b>SOTTOSTAZIONE OFFSHORE .....</b>	<b>31</b>
5.1	JACKET - INSTALLAZIONE _____	31
5.2	PALI - ESECUZIONE _____	33
5.3	TOPSIDES _____	34
<b>6</b>	<b>ELETTRODOTTI OFFSHORE .....</b>	<b>36</b>
6.1	COLLEGAMENTI TRA GLI AEROGENERATORI E LA STAZIONE ELETTRICA OFFSHORE _____	36
6.2	POSA DEL CAVIDOTTO MARINO NEL TRATTO IN TRINCEA _____	37
6.3	POSA DEL CAVIDOTTO MARINO IN APPOGGIO _____	39
6.4	REALIZZAZIONE DEL CAVIDOTTO MARINO IN TOC _____	39
6.5	RISOLUZIONE DI EVENTUALI INTERFERENZE OFFSHORE _____	41
<b>7</b>	<b>ELETTRODOTTI ONSHORE .....</b>	<b>42</b>
7.1	RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE ONSHORE _____	42
<b>8</b>	<b>SINTESI DELLE GENERALE DELLE FASI DI REALIZZAZIONE .....</b>	<b>43</b>

<b>9</b>	<b>GESTIONE E MANUTENZIONE.....</b>	<b>45</b>
	9.1 MANUTENZIONE PREVENTIVA _____	45
	9.2 ISPEZIONE _____	45
	9.3 MANUTENZIONE CORRETTIVA _____	45
	9.4 SOSTITUZIONE DEI COMPONENTI PRINCIPALI E MANUTENZIONE STRAORDINARIA _____	46
	9.5 PARTI DI RICAMBIO E REQUISITI DI STOCCAGGIO _____	46
<b>10</b>	<b>DISMISSIONE .....</b>	<b>47</b>
	10.1 OPERAZIONI OFFSHORE _____	47
	10.2 OPERAZIONI ONSHORE _____	47
	10.3 RECUPERO DI MATERIA E FINE VITA _____	48

## 1 PREMESSA

Gli impianti eolici offshore galleggianti sono caratterizzati da strutture complesse, che richiedono l'impiego di grandi quantità di materiali: una fondazione galleggiante ha in media un peso di circa 5.000 t, ponendo un tema di grande rilievo sia sotto il profilo dell'approvvigionamento che delle lavorazioni associate. Dalle analisi svolte in fase progettuale è emerso che ad oggi le tipologie "ready to build" (con TRL  $\geq 7$ ) sono la **SPAR** (stabilizzata da zavorra) e la **semisommersibile** (stabilizzata con figura di galleggiamento). Nel caso in esame, dato che le profondità di installazione sono piuttosto contenute (la tipologia SPAR è pensata per acque con profondità superiore a 130 m) l'unica alternativa perseguibile è la fondazione semisommersibile, e in particolare l'unica attualmente disponibile con un TRL 9, ovvero quella prodotta da Principle Power (**Windfloat**).



Windfloat by Principle Power

Il tema principale correlato alla realizzazione delle fondazioni galleggianti è quello sotteso alle modalità di approvvigionamento dei materiali e sulle modalità di integrazione dei componenti. Nella figura seguente si riporta una tabella di sintesi relativa alla capacità produttiva associata ai vari paesi, in Europa e Asia, estratta dalla pubblicazione DNV "Comparative study of concrete and steel substructures for FOWT" (report No 2021-1314).

		Local supply chain capacity to meet demand			
		Materials & Suppliers	Labour and Experience	Shipyard Production at Scale	Overall
Europe	United Kingdom	●	●	●	●
	France	●	●	●	●
	Norway	●	●	●	●
	Spain	●	●	●	●
	Portugal	●	●	●	●
	Germany	●	●	●	●
	Italy	●	●	●	●
	Turkey	●	●	●	●
Asia	China	●	●	●	●
	South Korea	●	●	●	●
	Japan	●	●	●	●

● = Unable to meet demand  
● = Partially meets demand  
● = Fully meets demand

L'anello debole della catena messo in evidenza da questo studio, per quanto riguarda l'Italia (ma potremmo dire per l'Europa in generale), è l'**approvvigionamento** dell'acciaio necessario per far fronte alla domanda attesa: ad oggi nella sola Puglia Terna prevede che al 2030 siano in esercizio 3.8 GW di parchi eolici offshore,

corrispondenti a oltre 250 aerogeneratori, ovvero a 1.250.000 tonnellate di acciaio. In realtà lo stabilimento ex ILVA di Taranto possiede una capacità produttiva potenziale di circa 8.000.000 di tonnellate all'anno, pertanto largamente in grado di rispondere alla domanda di approvvigionamento dell'eolico offshore nei prossimi anni. Considerato che al momento, come detto, la tecnologia Windfloat è caratterizzata da una maggiore maturità e che dai predimensionamenti strutturali condotti in questa fase progettuale sembra restituire un miglior comportamento, al momento si ritiene che Windfloat sia la soluzione preferibile.

Affianco al tema dell'approvvigionamento, l'altro elemento critico connesso alla realizzazione di questi impianti è costituito dalla **disponibilità di aree portuali con caratteristiche adeguate**. Questa tipologia di impianti prevede, infatti, una modalità realizzativa che coinvolge in maniera significativa le infrastrutture portuali: in estrema sintesi, la struttura galleggiante (floater), del peso complessivo di circa 5.000 tonnellate (nel caso di manufatto interamente in acciaio, il peso si incrementa ulteriormente in caso di struttura mista acciaio/calcestruzzo) e dimensioni in pianta che superano i 6.000 mq, viene assemblata interamente in porto, insieme all'aerogeneratore (che ha uno sviluppo in altezza di complessivi circa 250 m), e trasportata nella posizione di progetto tramite rimorchiatori. Si tratta, in sostanza, di allestire nelle aree portuali disponibili dei cantieri semipermanenti (si stima una durata di 3 anni per l'impianto in esame con una producibilità di circa 12 floater all'anno) in cui dovranno trovare posto le aree per lo sbarco e lo stoccaggio dei semilavorati che compongono il floater, le aree per l'assemblaggio e la saldatura dei semilavorati e il successivo sbarco su chiatte semisommersibili, le aree per lo sbarco e lo stoccaggio dei componenti degli aerogeneratori, le aree per il successivo montaggio degli aerogeneratori sui floater terminati.

Ad oggi probabilmente nessun porto in Italia soddisfa tutti i requisiti necessari per l'allestimento dei componenti che costituiscono un impianto eolico offshore: oltre alla necessità di ampi spazi da dedicare ai montaggi e ai sollevamenti, è necessario che le banchine portuali garantiscano valori di portata pari a circa 16 t/mq (raramente le banchine portuali possiedono caratteristiche di portata superiore a 4 t/mq). Per quanto riguarda la Puglia, il porto di Taranto presenta ampi spazi utilizzabili per i montaggi, ma andrebbero verificate le caratteristiche di portata delle banchine, per tutti gli altri è necessario attendere la conclusione dei lavori di ampliamento attualmente in corso, e a valle valutare gli eventuali adeguamenti da prevedere.

Le altre componenti dell'impianto, infine, richiedono l'attivazione di procedure costruttive abbastanza standard: le opere a mare, quali ancoraggi, sottostazione e posa elettrodotti fanno infatti riferimento a tecnologie consolidate e non si presentano particolari criticità per gli approvvigionamenti; per le opere a terra il progetto in esame prevede esclusivamente un elettrodotto in altissima tensione interrato posto praticamente sempre su strada, con opere limitate per la connessione alla stazione Terna di Brindisi.

Nel seguito della relazione, dopo un doveroso riepilogo sulle caratteristiche costruttive dell'impianto, si passano in rassegna le modalità e le fasi costruttive relative a:

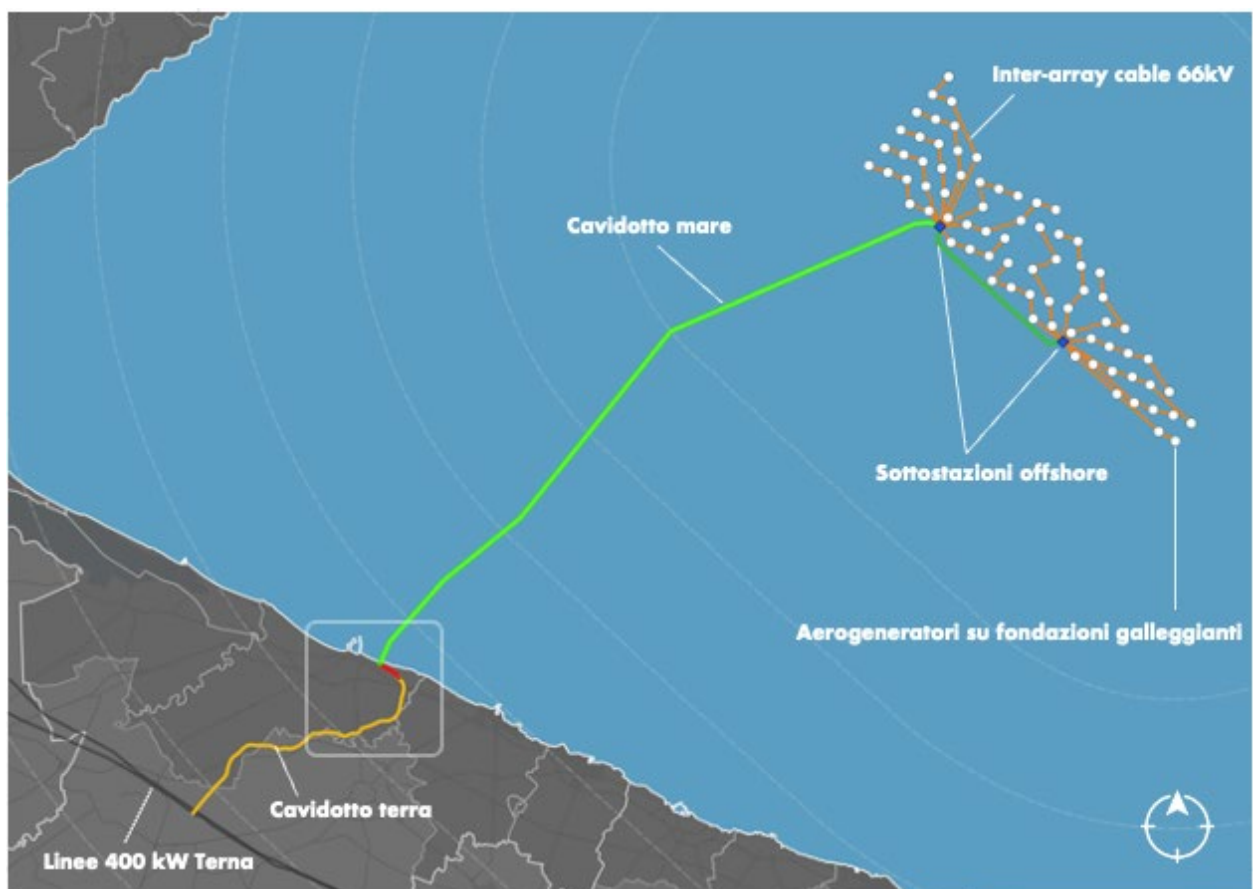
- Fondazioni flottanti e aerogeneratori
- Ancoraggi
- Sottostazione offshore
- Elettrodotti offshore
- Elettrodotto onshore

## 2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Scopo del progetto è la realizzazione di un “Parco Eolico” per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile eolica e l’immissione dell’energia prodotta, attraverso un’opportuna la costruzione delle infrastrutture di rete, sulla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN).

I principali componenti dell’impianto sono:

- **74 generatori eolici** della potenza unitaria di 15.0 MW, per una **potenza complessiva di 1.110 MW**, installati su torri tubolari in acciaio e le relative fondazioni flottanti suddivisi in 8 sottocampi.
- **Linee elettriche in cavo sottomarino di collegamento tra gli aerogeneratori:** gli aerogeneratori, di potenza unitaria pari a 15 MW, saranno collegati in entra-esce e raccolti in 16 gruppi, dall’ultimo aerogeneratore di ogni gruppo partono le linee di raccolta a tensione di 66 kV che si atterranno sul quadro a 66 kV nella Stazione Elettrica (SE) Off-Shore più prossima.
- **2 Stazioni Elettriche Off-Shore (66/380 kV) (SE)**, ovvero tutte le apparecchiature elettriche (interruttori, sezionatori, TA, TV, ecc.) necessari a raccogliere l’energia prodotta nei sottocampi eoliche elevandone la tensione da 66 kV a 380 kV. Queste sono collegate mediante un elettrodotto marino costituito da un singolo cavo tripolare a 380 kV e lungo circa 14 km
- **Elettrodotto di connessione in HVAC**, formato da un primo tratto in cavi marini a 380 kV per una lunghezza di circa 57 km e da un secondo tratto di cavidotto interrato a 380 kV, per una lunghezza di circa 2 km, posato dopo la transizione da marino a terrestre nel punto d’approdo, ubicato a Sud di Barletta, in corrispondenza dell’area industriale.



*Inquadramento dell’area interessata dall’impianto eolico proposto*

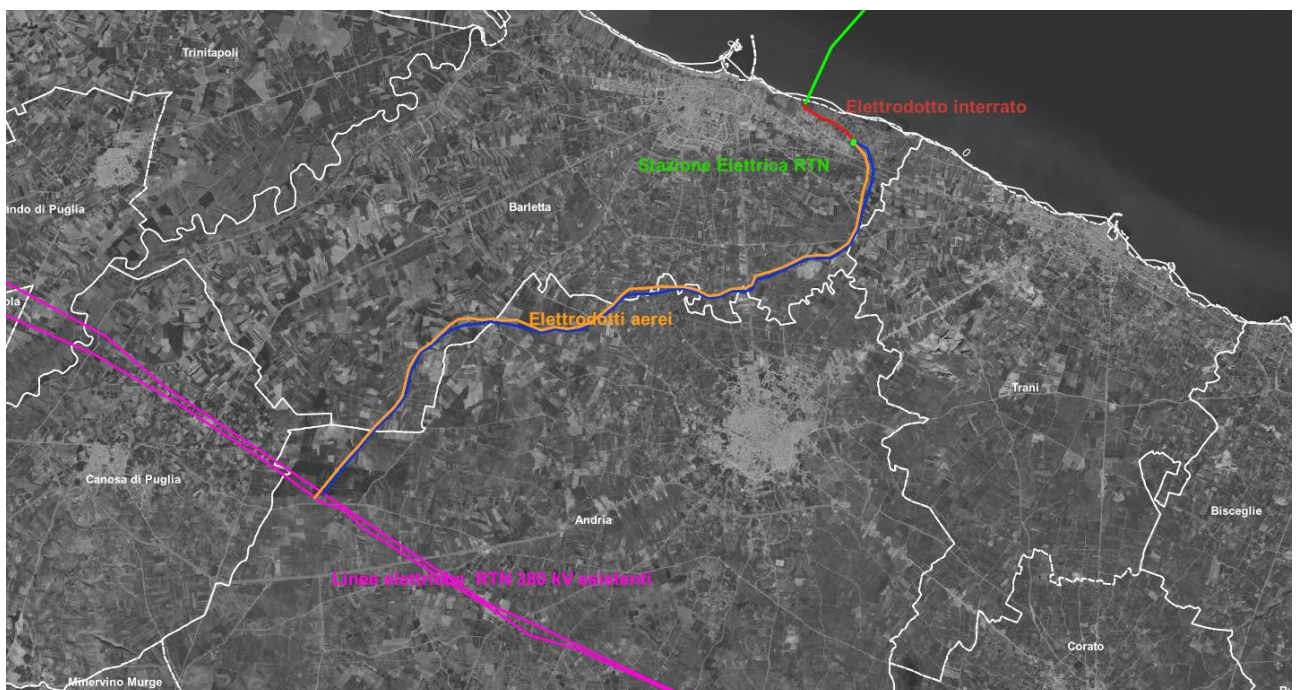
Per quanto riguarda la localizzazione delle opere a terra, queste sono strettamente connesse alla necessita di collegare l'impianto eolico offshore alla rete di trasmissione nazionale gestita da TERNA spa. La soluzione tecnica di connessione indicata da TERNA con preventivo di connessione Codice Pratica: 202102517 prevede che l'impianto venga collegato in doppia antenna a 380 kV su una futura Stazione Elettrica (SE) della RTN a 380 kV da inserire in entra-esce alla linea RTN a 380 kV "Andria – Brindisi Sud" previa realizzazione:

- dei raccordi a 380 kV della futura Stazione Elettrica all'elettrodotto RTN 380 kV "Foggia – Palo del Colle";
- dei seguenti interventi previsti dal Piano di Sviluppo Terna:
  - elettrodotto 380 kV Foggia – Larino – Gissi (cod. 402-P);
  - elettrodotto 380 kV Brindisi Sud – Andria (cod.512-S);
  - elettrodotto 380 kV Aliano – Montecorvino (cod. 546-P);
  - elettrodotto 380 kV Montecorvino – Benevento (cod. 506-P);
  - elettrodotto 380 kV area Nord Benevento (553-N).

Le opere previste da Piano di Sviluppo TERNA hanno iter autorizzativo indipendente gestito direttamente da TERNA, occorre invece integrare nel progetto dell'impianto eolico le opere di rete per la connessione e le opere di utenza sempre indicate da TERNA secondo le definizioni dell'allegato A alla deliberazione Arg/elt/99/08 e s.m.i.

In tali ipotesi le opere a terra constano di:

- **vasca giunti** prossima al punto di approdo per consentire il passaggio da cavo sottomarino a cavo per posa interrata.
- **elettrodotto a 380 kV interrato** su strada pubblica per una lunghezza di circa 2 km
- **stazione elettrica RTN di smistamento**, a servizio di altri impianti offshore, ubicata nell'area industriale di Barletta, realizzata mediante esecuzione in GIS.
- **2 elettrodotti aerei in doppia terna**, per una lunghezza di circa 23 km, da collegare in entra-esce alle due linee RTN a 380 kV sopra citate "Andria – Brindisi Sud" e Foggia – Palo del Colle".



Localizzazione opere a terra

## 2.1 L'AREA DI PROGETTO

Il progetto di Parco Eolico prevede la realizzazione dei 74 aerogeneratori posizionati al largo del tratto di costa pugliese posta tra Vieste e Monopoli, ad una distanza compresa tra 40 e 50 km.

Rispetto all'area di impianto le distanze degli abitati posti lungo la costa sono:

– Vieste (FG)	55 km;
– Mattinata (FG)	60 km;
– Monta Sant'Angelo (FG)	68 km;
– Manfredonia (FG)	71,5 km;
– Zapponeta (FG)	71,5 km;
– Margherita di Savoia (BAT)	60 km;
– Barletta (BAT)	55 km;
– Trani (BAT)	50 km;
– Bisceglie (BAT)	48 km;
– Molfetta (BA)	46,7 km;
– Giovinazzo (BA)	43,2 km;
– Bari S. Spirito	41 km;
– Bari	39 km;
– Mola di Bari	44 km;
– Polignano a mare	53 km;
– Monopoli	60 km.



L'area d'intervento per le opere a mare è pertanto posta ad una distanza dalla costa minima di 39 km superiore ai 4 km indicati come soglia minima nelle Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile del PPTR della Regione Puglia.



Si è scelto di individuare un'area posta ben oltre il limite delle acque territoriali, dunque molto distante dalla costa in modo da ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici e l'interferenza con le attività antropiche. Il trasporto degli aerogeneratori nell'area di installazione avverrà con l'ausilio di navi dedicate appositamente realizzate per l'installazione di aerogeneratori offshore, a tal proposito appare strategica la vicinanza con il porto di Bari che fungerà da porto base anche per gli interventi di manutenzione in fase di esercizio.

Il posizionamento degli aerogeneratori nell'area di progetto segue una matrice regolare in modo tale da evitare il cosiddetto effetto selva. La distanza tra gli aerogeneratori è superiore a 1500 m superiore quindi a 5d

## 2.2 CARATTERISTICHE DELLE OPERE

Si riporta di seguito una sintesi delle principali caratteristiche delle opere descritte nei successivi paragrafi.

### 2.2.1 Aerogeneratori

P <sub>nom</sub> :	15.000 kW
Diametro rotore	236 m
Torre:	Tubolare – con 6 tronchi – altezza 150 m

### 2.2.2 Fondazioni flottanti



Descrizione	Unità	Valore
Potenza WTG	MW	15
N. di Colonne	#	3
Diametro Colonne	m	15
Distanza tra gli assi delle Colonne	m	80
Altezza Colonne	m	30
Peso	t	4300

### 2.2.3 Sottostazione offshore

Il campo eolico di Barium Bay include n°2 sottostazioni offshore, che si presentano strutturalmente simili. La profondità d'acqua al sito di installazione della Sottostazione 1 è di 130m, mentre al sito della Sottostazione 2 è 150m.

Le strutture delle sottostazioni offshore sono di tipo fisso e sono composte dai seguenti componenti:

- sottostruttura (Jacket);
- pali di fondazione;
- sovrastruttura (Topsides).

Il Jacket è una struttura reticolare saldata in acciaio tubolare a 4 gambe di forma tronco piramidale, che si estende dal fondale -130m / -150m, a elevazione +13.3m sul livello del mare. Gli elementi tubolari e diagonali di controventatura sono disposti su quattro file principali e 5/6 piani orizzontali con distanza di interpiano variabile tra 25m e 30m.

I J-tubes sono tubi in acciaio che forniscono guida e protezione meccanica per i cavi sottomarini in risalita dal fondale, che sono contenuti al loro interno. I cavi entrano attraverso la campana predisposta sul fondo (bellmouth) e sono guidati fino a raggiungere il cable deck (+16.0m), piano a cui si trovano i sistemi di sospensione (hang-off). All'interno della struttura del Jacket sono presenti otto J-tube di import da 16" e i J-tube di export da 24" (nr.3 in Sottostazione 1 e nr.1 in Sottostazione 2).

La piattaforma è dotata di due attracchi disposti sulle due gambe del Jacket lato est per consentire l'accesso dal mare tramite Crew Transfer Vessel (CTV). Gli attracchi sono fissati alla struttura principale e pertanto saranno installati insieme al Jacket.

La struttura del Jacket è ancorata al fondale mediante pali di fondazione di tipo 'skirt piles', posizionati ai quattro angoli. I pali sono infissi nel terreno a mezzo battitura (con battipalo idraulico subacqueo) attraverso delle opportune guide (pile sleeves) saldamente connesse alla base della jacket. Una volta raggiunta l'infissione di progetto, i pali saranno collegati al Jacket pompando malta di cemento nell'intercapedine tra palo e guida con apposito sistema di iniezione.

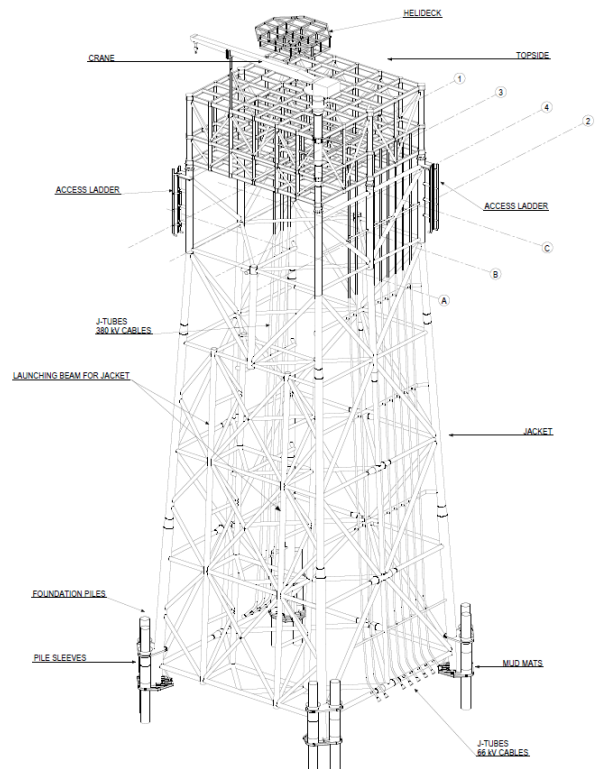
Il Topsides è una struttura tralicciata a 4 livelli, al cui interno si trovano tutte le apparecchiature elettriche, gli impianti e il modulo alloggi.

I principali livelli previsti sono (quote rispetto al livello del mare):

- Livello 1 – el +16.0m - Cable deck e Main deck: piano a cui arriva la sommità dei J-tube, dedicato a fornire adeguata portata e spazio per i sistemi di pulling e per il routing dei cavi ai GIS 66kV e 380kV; e a cui si trovano main transformers e shunt reactors;
- Livello 2 - el. +23.0m – Utility deck: semi-piano a cui sono alloggiati i GIS 66kV, 380kV e le control rooms;
- Livello 3 - el. +28.6m – Accommodation: semi-piano intermedio per gli alloggi;
- Livello 4 - el. +34.0m - Weather deck: copertura di capacità portante adeguata al carico e la movimentazione di attrezzature, che alloggia i cooler dei main transformers/shunt reactors e i generatori diesel
- Livello 5 - el.+37.0m - Helideck: piano di appontaggio per elicotteri.

#### 2.2.4 Elettrodotti

Numero cavi per elettrodotti marini 66 kV:	16 gruppi
Lunghezza cavi per elettrodotti marini 66 kV:	65.66 Km
Numero cavi per elettrodotti marini 380 kV:	1
Lunghezza cavi per elettrodotti marini 380 kV:	57.41 Km

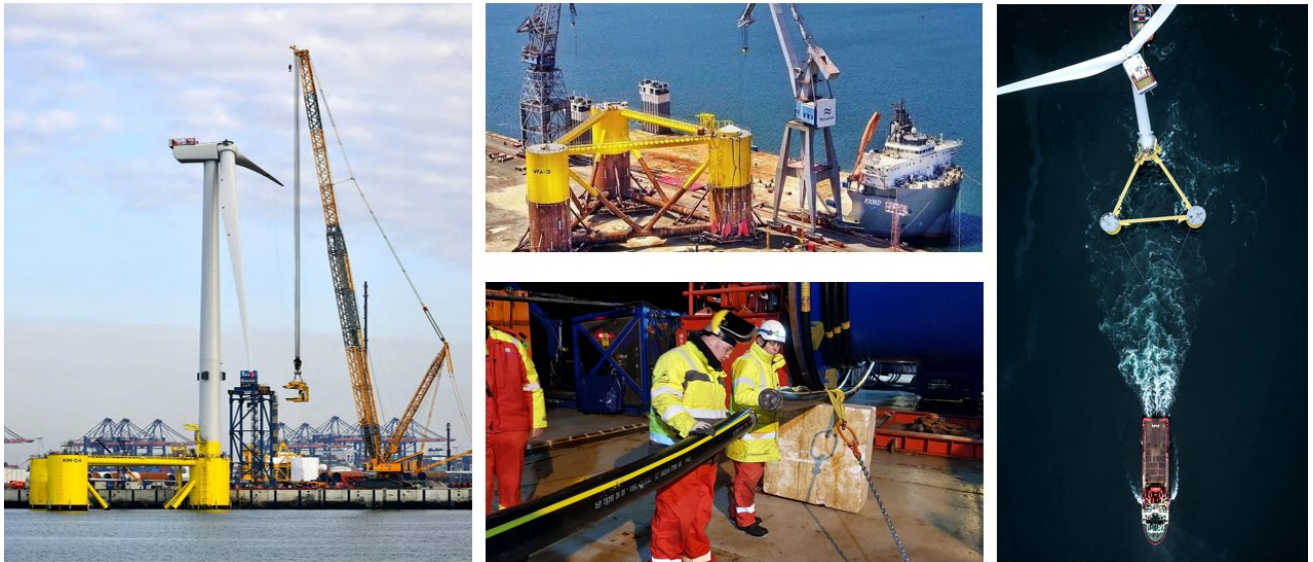


Numero cavi terrestri 380 kV:	1
Lunghezza elettrodotto interrato 380 kV:	2 km
Elettrodotto aereo	23 km

### 3 FONDAZIONI FLOTTANTI E AEROGENERATORI

#### 3.1 MODALITÀ ESECUTIVE

Come accennato in premessa, le piattaforme semisommersibili, sia in acciaio che in calcestruzzo, sono realizzate integralmente a terra, dove viene eseguita anche l'erection dell'aerogeneratore, per poi essere trasportate in galleggiamento, mediante rimorchiatori, nel sito di installazione.



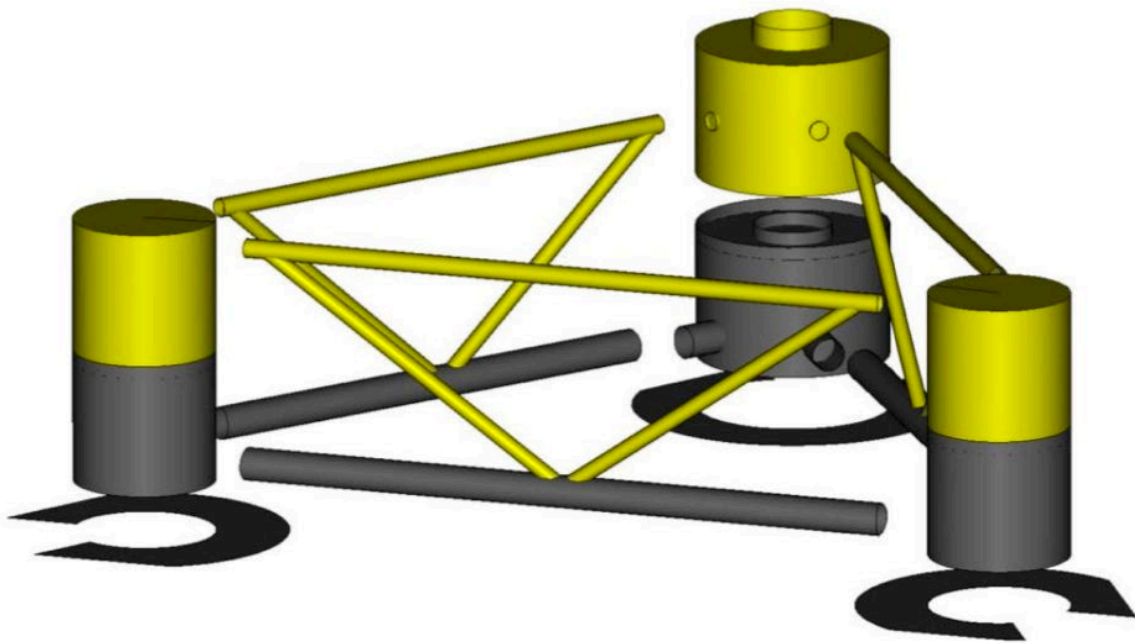
##### 3.1.1 Fondazioni flottanti

Normalmente, per queste strutture è possibile definire due possibili scenari di assemblaggio:

- Fabbricazione in un unico sito: sono ovviamente richieste aree di cantiere molto ampie, nelle quali è necessario organizzare tutta la filiera per la costruzione, assemblaggio e stoccaggio. Si tratta in sostanza di progettare un vero e proprio stabilimento in grado di produrre centinaia di tonnellate al giorno di acciaio, richiedendo occupazione di spazi difficilmente disponibili nelle aree portuali. Di seguito una immagine di un cantiere con tre unità in parallelo.



- Fabbricazione modulare: il floater può essere realizzato assemblando moduli fabbricati separatamente da più imprese locali, consentendo di massimizzare la produttività e minimizzare le superfici impegnate in area portuale. Il floater è suddivisibile in tre macro-componenti: le colonne, le travi reticolari, le piastre di base (water entrapment plate). Di seguito una immagine in cui sono raffigurati i sottoinsiemi chiave del floater



Il processo di assemblaggio del floater può iniziare a seguito della consegna presso il/i sito/i di assemblaggio dei componenti principali. Altri componenti necessari come strutture secondarie (ad es.: area di sosta, piattaforme di sospensione I-tube, grigliati, corrimano, ecc) e attrezzature (ad es.: gru) si presumono già stoccati presso il sito di assemblaggio.

La prima fase del processo di assemblaggio è il posizionamento delle colonne nella rispettiva baia di assemblaggio su una struttura di supporto (ad esempio guide carrellate) precedentemente realizzata e posizionata. La precisione nel posizionamento delle singole colonne e la loro posizione relativa è fondamentale e deve essere eseguita mediante misurazioni topografiche di dettaglio. Appena posizionate le colonne le aree devono essere messe in sicurezza al fine di consentire l'ispezione visiva generale di tutti gli spazi esterni ed interni e identificare eventuali difetti/danni che potrebbero essersi sviluppati durante il trasporto marittimo.

L'ispezione degli altri elementi di carpenteria avviene preferibilmente nell'area di stoccaggio e prima del loro montaggio sulle colonne. L'assemblaggio della sequenza del telaio reticolare inizia con lo spostamento delle travi principali inferiori (LMB) complete in posizione tra le colonne. Si procede quindi ad eseguire la saldatura nei punti di giunzione. La saldatura su entrambe le estremità del LMB può essere eseguita simultaneamente. L'operazione successiva, che può iniziare poco dopo l'installazione delle LMB, è l'assemblaggio delle travi principali superiori (UMB). Dopo il montaggio dell'UMB, l'assemblaggio dei V-Brace (VB) agli elementi superiori e inferiori del traliccio può essere avviata, con gli stessi passi esecutivi descritti per UMB e LMB.

Sono necessarie otto saldature per assemblare il sottoinsieme del traliccio alle colonne. La qualità di queste saldature deve essere enfatizzata perché queste operazioni sono sul percorso critico del processo di assemblaggio.

Al completamento di queste saldature, viene applicato lo schema di rivestimento locale che, se necessario, può essere eseguito contemporaneamente su tutte le connessioni. Sarà data priorità al rivestimento interno di UMB per consentire l'avvio dei lavori di collegamento degli impianti (tubazioni ed elettrici) tra UMB e colonne. Non appena queste connessioni vengono stabilite e viene eseguito il test di connessione, è possibile pianificare il test funzionale dell'intero sistema e successivamente eseguirlo per completare il pre-commissioning della piattaforma.

### 3.1.2 Installazione aerogeneratori

L'installazione dell'aerogeneratore sul floater dovrebbe avvenire il più vicino possibile all'area del parco eolico per ridurre al minimo i rischi e i ritardi nella messa in posizione della piattaforma a causa della disponibilità di finestre meteorologiche adeguate. Le operazioni di erection sono quelle che richiedono i requisiti più stringenti all'infrastruttura portuale (es. banchina in acque profonde, elevata capacità portante), limitando le opzioni disponibili. Possono essere adottati diversi metodi di installazione:

- Installazione in banchina mediante gru a terra: la piattaforma viene ormeggiata in banchina e viene utilizzata una gru a terra per installare la torre della turbina, la navicella e le tre pale. Il floater è ormeggiato al molo utilizzando una disposizione degli ormeggi tale da adattarsi alle variazioni di marea e distanziato con parabordi per garantire che i WEP non entrino in contatto con la parete del molo. L'aerogeneratore è installato sulla piattaforma utilizzando una gru per carichi pesanti con una capacità di sollevamento e uno sbraccio adeguati.
- Installazione in banchina mediante gru a terra in aree con basso pescaggio: Aiuti al galleggiamento temporanei possono essere utilizzati per ridurre il pescaggio della piattaforma in aree prive di adeguata profondità. Sul mercato sono disponibili varie tipologie di aiuti temporanei al galleggiamento, tra cui palloni per il sollevamento aereo, unità di galleggiamento gonfiabili e moduli in acciaio.



- Installazione in banchina mediante gru a terra con piattaforma poggiata sul fondale: La piattaforma può essere adagiata sul fondale, in caso di pescaggio limitato ovvero in presenza di moto ondoso significativo. In tal caso è necessario eseguire lavori di preparazione sul fondale: in particolare, dovrebbe essere condotta un'indagine del fondale marino per valutarne l'integrità strutturale, identificare e rimuovere eventuali detriti che potrebbero danneggiare la piattaforma e determinare le necessarie preparazioni del fondale marino (dragaggio e livellamento) necessarie per sostenere la piattaforma.
- Installazione in posizione riparata vicino alla costa: Come ultima opzione, una nave jack-up può essere utilizzata nel caso in cui non esiste una struttura di banchina adatta a supportare le attività di installazione dell'aerogeneratore. Questo metodo può essere applicato su una banchina senza un'adeguata capacità portante o spazio terrestre, o in un ambiente riparato vicino alla costa se una banchina in acque profonde non è disponibile. La nave sarebbe dotata di una gru per carichi pesanti con una capacità di sollevamento e una portata adeguate ad installare tutti i componenti. Se questa attività si svolge in un ambiente riparato vicino alla costa, è necessario un adeguato sistema di ormeggio temporaneo della piattaforma per

posizionarla accanto alla nave per tutta la durata dell'erection e delle attività di pre commissioning. L'ambiente vicino alla costa selezionato dovrebbe essere riparato, avere una profondità dell'acqua adeguata, sia per la piattaforma sia per gli stabilizzatori della nave.

Una volta installato l'aerogeneratore, sono necessarie una serie di attività prima del traino della piattaforma nella posizione di esercizio. Queste attività includono il pre-commissioning della WTG, così come lo zavorramento della piattaforma fino alla sua posizione operativa. La piattaforma viene sganciata dalla banchina e una volta che la piattaforma si trova in acque più profonde, viene effettuato lo zavorramento per raggiungere il pescaggio operativo della piattaforma.

A quel punto, individuata una finestra meteorologica adatta, sarà avviato il traino della piattaforma verso la sua posizione di progetto. È necessario un rimorchiatore offshore per trainare la piattaforma fino al sito ed è necessario un ulteriore rimorchiatore assistente per mantenere la posizione della piattaforma mentre sono in corso le operazioni di ormeggio. Il rimorchiatore offshore deve essere dotato di una capacità minima di posizionamento dinamico DP2 per garantire il posizionamento accurato della piattaforma durante l'aggancio.

Sarà richiesta la seguente attrezzatura:

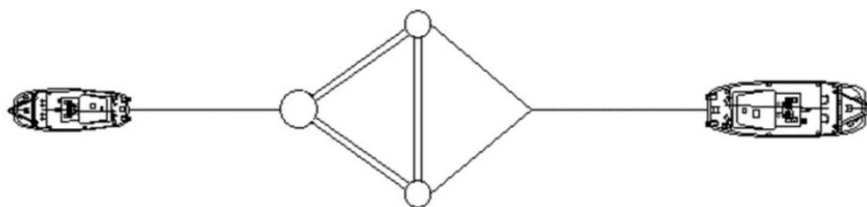
- Work Class ROV a bordo dell'AHV o della nave di supporto
- Sistema di posizionamento per la verifica della posizione reciproca di navi, piattaforme e attrezzature sottomarine
- Distribuzione della posa dei cavi (sistema di avvolgimento cavi a tamburo, tenditore, scivolo di fuoribordo, verricello di rilascio e recupero)

Le operazioni di traino vengono eseguite collegando un rimorchiatore offshore alle colonne 2 e 3 tramite una briglia. La velocità di traino deve essere limitata a 3,0 nodi e ridotta in caso di maltempo.



*Configurazione traino*

All'arrivo in posizione, l'assistente rimorchiatore recupererà la cima di alaggio di emergenza già collegata alla Colonna 1 per posizionare con precisione la piattaforma durante le operazioni di ormeggio, come nella figura seguente.



*Configurazione del collegamento della linea di ormeggio*

La metodologia di connessione dipenderà dal tipo di connettore di ormeggio della piattaforma. Il metodo di connessione preferito è un connettore "plug and play" scollegabile che consente di recuperare la cima di ormeggio dal fondo del mare, tirarla dentro e collegarla immediatamente, diventando sicura contro le tempeste nel più breve tempo possibile.

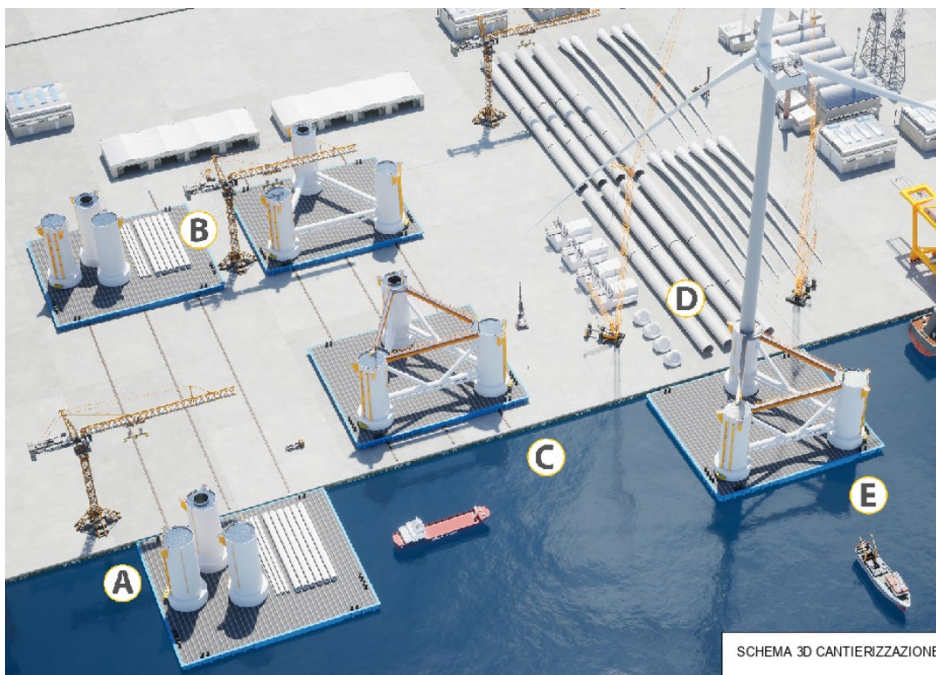
### 3.2 CANTIERE TIPO E INDIVIDUAZIONE AREE PORTUALI POTENZIALMENTE IDONEE

Per poter realizzare un parco eolico come quello in esame in tempi ragionevoli, è necessario disporre di una filiera di produzione in grado di assemblare un floater ogni due settimane: per conseguire tale obiettivo dovrebbero essere previste almeno 4 linee in parallelo. Per la successiva integrazione dell'aerogeneratore la soluzione ideale sarebbe, come riportato sopra, quella di disporre di aree utili il più vicino possibile al sito di installazione finale. Vista la dimensione delle opere da realizzare e il numero degli aerogeneratori (35) sarà probabilmente necessario fare affidamento su più infrastrutture portuali, magari gestendo diverse funzioni.

In definitiva le caratteristiche base che devono avere le infrastrutture portuali sono:

- Lunghezza banchina: > 250 m
- Pescaggio: > 12 m
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: circa 1,5 ha per ciascun floater
- Capacità portante della banchina: > 15 t/mq
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo

Di seguito si riporta la schematizzazione di un cantiere tipologico con 2 linee in parallelo e l'area attrezzata per l'integrazione dell'aerogeneratore.



#### TEMPI CANTIERIZZAZIONE

- A. trasporto e carico sul pontile delle componenti
- B. assemblaggio floater
- C. posa del floater su piattaforma galleggiante semisommersibile
- D. assemblaggio del generatore sul floater
- E. immersione della piattaforma e rimorchio del generatore completo di floater verso il sito d'installazione

Al fine di individuare le aree portuali che presentano le potenzialità per accogliere un cantiere di questo tipo è stata condotta una ricognizione dei porti pugliesi: quelli che possiedono (o possiederanno a seguito di interventi di adeguamento in corso o previsti) le caratteristiche necessarie all'installazione dei floater sono quelli di Bari, Brindisi e Taranto, mentre nei porti di Manfredonia e Molfetta potrebbe essere possibile predisporre l'integrazione della turbina sul floater.

Nel seguito si passano in rassegna i porti individuati, definendo per ciascuno le aree idonee ad ospitare il cantiere tipo.

#### 3.2.1 Il porto di Bari

Il porto di Bari è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo. Per la sua collocazione, a Sud-Est dell'Italia, è tradizionalmente considerato la porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente.



L'attuale configurazione del Porto di Bari è frutto di una serie di interventi che si sono succeduti nel tempo man mano che si manifestavano nuove necessità o si evidenziavano particolari tendenze nel settore del trasporto marittimo.

La superficie portuale si estende per circa 285 ettari con uno sviluppo totale di banchine operative di circa 3.800 ml, interessate da diverse ed eterogenee tipologie di traffico in transito, che prevedono lo scambio sia di merci (convenzionali, rinfuse bianche e nere, contenitori, Ro-Ro ed automobili e prodotti siderurgici), sia di passeggeri (crociere e traghetti), aumentati negli ultimi anni, grazie anche al Terminal Crociere e al generale innalzamento dei servizi offerti al traffico traghetti.

L'area portuale è separata dal resto della città mediante una recinzione perimetrale, che delimita il bacino. Lo specchio d'acqua del Porto di Bari di circa 209 ettari è protetto artificialmente dalla diga a gettata del Molo Foraneo (molo sopraflutto), che si oppone alle azioni generate dal clima meteo marino del paraggio, ed in particolare dalle ondate provenienti dalla traversia principale. Qualche problema di agitazione interna ed all'imbocco è comunque registrato per venti di maestrale e tramontana.

L'imboccatura è individuata dalle due dighe convergenti, il Molo Foraneo e il Molo S. Cataldo (molo sottoflutto), ed ha profondità di circa 15-17 m., collegandosi con il canale navigabile, che presenta una profondità di circa 12 m.

Nel Porto di Bari si individuano le seguenti darsene: Darsena di Levante, Darsena di Ponente, Darsena Interna e Darsena Vecchia.

È possibile operare una sintetica descrizione dell'area portuale partendo dalla "Darsena Interna" con il "Molo S. Vito" destinato all'ormeggio di traghetti con destinazione extra Schengen e il "Vecchio Molo Foraneo" utilizzato per l'ormeggio di mezzi nautici, rimorchiatori, ormeggiatori e vigili del fuoco (banchine da 1 a 9).

Segue la Darsena di Ponente utilizzata per l'ormeggio di traghetti con destinazione Schengen e navi da crociera (banchine 10 e 11).

Proseguendo nella Darsena di Levante, le banchine "Deposito Franco" e "Molo di Ridosso" (dalla 12 alla 14) sono utilizzate per l'ormeggio delle navi da crociera e traghetti con destinazione Schengen, mentre sulla banchina Mezzogiorno si trovano i silos per le granaglie (banchina 15). Sempre nella Darsena di Levante, a ridosso del I e II braccio del nuovo molo foraneo, vi è un'area suddivisa in due zone di cui, la prima di forma rettangolare e la seconda verso levante a forma di "Mezzaluna" che ospita la gran parte del traffico cargo (banchine da 16 a 23). Procedendo in senso antiorario si trovano il terzo braccio del nuovo molo foraneo che viene utilizzato per la sosta di navi non operative (banchine da 24 a 31a) e il IV e V braccio del nuovo molo foraneo che hanno attualmente esclusiva funzione di difesa del porto.

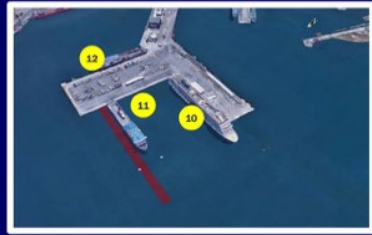
Nella parte del porto compresa tra la radice del Molo S. Vito, di cui si è detto precedentemente, e il "Molo Pizzoli" non si svolgono attività commerciali su mezzi o passeggeri. Il citato "Molo Pizzoli" allo stato risulta non operativo ed oggetto di un importante intervento di riqualificazione, mentre nell'ambito della "Darsena Vecchia" trovano collocazione attività di supporto di pubblico interesse (Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, P.I.F., ecc.) e piccola cantieristica.

Segue l'area di Marisabella, dove la colmata prevista dal P.R.P. (solo parzialmente realizzata) è attualmente utilizzata per la sosta degli automezzi in attesa di imbarco sui traghetti. I lavori di completamento dei piazzali dell'intera area Pizzoli-Marisabella sono in corso.

Sempre a ponente segue un tratto sul quale insistono il Centro Sportivo Universitario con relativa darsena, i cantieri navali e l'edificio della Guardia Costiera con relativo approdo (recentemente ristrutturato, con eliporto). Infine, vi è il "Molo S. Cataldo" attualmente non operativo (ma in passato utilizzato quale terminal petrolifero della Stanic).

Nella tabella e nell'immagine che seguono si riportano le caratteristiche principali delle banchine operative:

Nome	Lunghezza (m)	Profondità (m)	Destinazione accosto
Molo San Vito	1	95	5,00
	2	120	6,00
	3	165	7,00
	4	95	6,00
Banchina Dogana	4a	86	4,50
	4b	100	4,50
Banchina Capitaneria	5	70	4,50
	6	230	7,00
Vecchio Molo Foraneo	7	75	5,50
	8 - 9	380	6,00
Darsena di Ponente	10	245	11,50
	11	300	11,50
Molo di Ridosso	12	280	9,00
	12bis	60	9,00
Banchina Deposito Franco	13 - 14	297	9,00
Banchina Mezzogiorno	15	170	9,00
Banchina di Levante Il braccio Nuovo	16	130	9,00
	17	160	11,00
Molo Foraneo	18	170	11,00
	19a	110	9,00
Il braccio Nuovo Molo Foraneo	19b		
	20	100	9,00
	21	125	12,00
	22	100	12,00
	23	85	12,00



Sulla base delle informazioni acquisite e sopra riportate, il pescaggio è adeguato in quasi tutte le aree portuali, ma le uniche aree che per spazi e destinazione sono compatibili con l'installazione dei floater e degli

aerogeneratori corrisponde con l'ampliamento della colmata di Marisabella. Di seguito si riportano le caratteristiche principali rilevate e disponibili:

- Lunghezza banchina: **350 m**
- Pescaggio: **da adeguare**
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: **circa 9 ha**
- Capacità portante della banchina: **da adeguare**
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo **h max 180 mslm**

Ne deriva che il porto di Bari è certamente utilizzabile per l'installazione dei floater, ma per l'installazione degli aerogeneratori sarebbe necessaria una deroga ai vincoli aeroportuali.

### 3.2.2 Il porto di Brindisi

Il porto di Brindisi si pone storicamente, per la sua felice posizione geografica e le sue caratteristiche fisiche, come il naturale "gate" di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo. Attualmente, nel reticolo degli itinerari dei corridoi transnazionali, esso occupa una posizione strategica costituendo crocevia e momento di interscambio delle relazioni Nord-Sud con quelle Est-Ovest.

È possibile suddividerne la sua intera composizione in tre parti:

- Porto interno, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante" (superficie specchio acqueo: 750.000 metri quadrati) dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica, ma anche di traffico ro-ro e di movimentazione granaglie;
- Porto medio, formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigionati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale. (Superficie: 1.250.000 metri quadrati) dalla prevalente funzione commerciale;
- Porto esterno, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso. (Superficie: 3.000.000 metri quadrati) con prevalenti funzioni industriali.

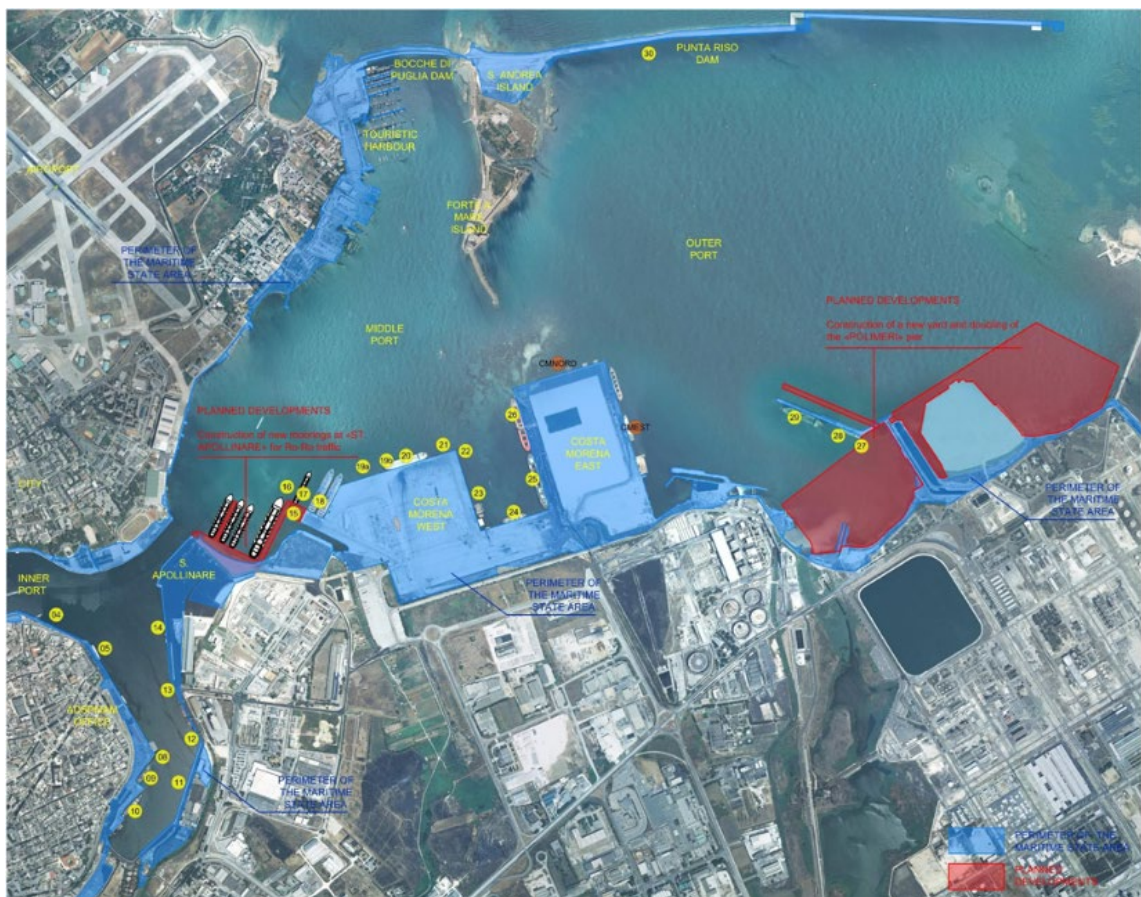
Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 178 del 16.10.2008 è intervenuto l'ampliamento del limite SUD della Circostrizione Portuale da Capo Bianco (limite precedente) sino al limite sud di Cerano.

Con successivo decreto del 15 maggio 2013 (Gazzetta Ufficiale Serie generale - n. 176 del 29.07.2013), lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ridefinito i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Brindisi, che è stata ridotta del tratto di costa individuato dal punto A avente le seguenti coordinate: Gauss-Boaga N = 4.502.362; E = 2.774.918, al punto B avente le seguenti coordinate Gauss-Boaga N = 4.496.613; E = 2.777.403, ivi compresi gli antistanti specchi acquei e cioè tutta la linea di costa intercorrente tra Capo Bianco e Cerano.

I collegamenti ferroviari si sviluppano attraverso il nodo della stazione di Brindisi: con il Nord, lungo la direttrice Bari - Bologna - Milano; con la Campania e la Calabria attraverso lo sfocco di Taranto e con il sud con il prolungamento della direttrice adriatica verso Lecce ed il Salento.

I collegamenti stradali coincidono con i medesimi itinerari: per il Nord, superstrada per Bari e poi la A14; per le regioni ioniche e tirreniche, la SS7 sino a Taranto, quindi la SS 106(ionica) verso la Calabria e la superstrada per Potenza verso Salerno e Napoli.

QUAY FACTS						
POINT	NAME	SUB-NAME	LENGHT	DRAUGHT	AIR-DRAFT	USE
04	BANCHINA CENTRALE	Lato Ponente banchina Dogana	170 m	7 m	45 m ( )	Public use with a preferential berth for Cruise ships
05	BANCHINA STAZIONE MARITTIMA - DOGANIA	Lato Tunnel - Capitaneria di Porto	300 m	7 m	45 m ( )	Public use for fast units and preferential berth for Cruise ships
06	BANCHINA CARBONIFERA	Nord	140 m	8 m	45 m ( )	Public use for Ro-Ro ferries
07	BANCHINA CARBONIFERA	Sud	126 m	8,5 m	45 m ( )	Public use for ferries, Ro-Ro and fast Fax units
08	BANCHINA TRAGHETTO	Vecchia Rampa	140 m	5,2 m	45 m ( )	Public use for Ro-Ro ferries
09						
10	BANCHINA DI LEVANTE	Nuova Rampa	150 m	6,5 m	45 m ( )	Public use for Ro-Ro ferries
11	BANCHINA FELTRINELLI	Lato Levante	160 m	da 5 a 7 m	45 m ( )	Public use for ships with miscellaneuous goods
12	BANCHINA FELTRINELLI	Lato Punto Franco Sud	150 m	7 m	45 m ( )	Public use for ships with miscellaneuous goods
13	BANCHINA PUNTO FRANCO	Lato Nord	270 m	8 m	45 m ( )	Public use for ships with miscellaneuous goods, Ro-Ro ferries with side hatch and bulk carriers
14	BANCHINA MONTECATINI	Rampa Sant'Apollinare	143 / 90 (rampa) m	7 m	45 m ( )	Public use primarily for Ro-Ro ferries
15	COSTA MORENA	Terrace Punta	60 (rampa) m	9 m	36 m	Public use for Ro-Ro ferries
16	COSTA MORENA	Terrace	150 / 80 (rampa) m	9 m	36 m	Public use for Ro-Ro ferries
17						
18						
19a	PROLUNGAMENTO NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA	Lato Terrace	180 m	12,5 m	36 m	Public use
19b						
19c						
20	PROLUNGAMENTO NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA	Sezione Centrale	170 m	12 m	36 m	Public use as the clauses of the subtitle act stipulated between the terminalist and the Port Authority of Brindisi
21	PROLUNGAMENTO NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA	Lato Iper	150 m	12 m	36 m	Public use
22	NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA	Lato Iper	200 m	12 m	36 m	Exclusive berth for Gasoline ships
23	NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA	Lato Riva	150 m	da 9 a 12 m	36 m	Public use
24	COSTA MORENA	Riva	300 m	da 8,5 a 12 m	40 m	Exclusive use for Container ships
25	COSTA MORENA DIGA	Radice	500 m	12 m	53 m	Exclusive use for coal and oileruision landfills
26	COSTA MORENA DIGA	Tastata	m	12 m	53 m	Exclusive use for coal and oileruision landfills
27	MOLO MONTECATINI	Punto 5	104 m	5,2 m	45 m ( )	Exclusive use for dangerous goods
28	MOLO MONTECATINI	Punto 7	181 m	7 m	45 m ( )	Exclusive use for dangerous goods
29	MOLO MONTECATINI	Punto 12	210 m	9,15 m	45 m ( )	Exclusive use for dangerous goods
30	DIGA DI PUNTA RISO	Centrale - Alto fondale	800 m	da 18 a 20 m	45 m ( )	Public use-area for storing non-hazardous and/or polluting goods and technical stops
CMNORD	COSTA MORENA NORD	---	400 m	10 m	45 m ( )	Not specified
CMEST	COSTA MORENA EST	---	500 m	12 m	45 m ( )	Not specified



Al momento è in avanzata fase progettuale l'intervento per la realizzazione della cassa di colmata di Costa Morena est, che consentirà di avere un destino per i sedimenti rivenienti dai necessari lavori di dragaggio per aumentare/ripristinare le profondità dei fondali nelle varie aree del porto, in ragione delle strutture di ormeggio da realizzare/esistenti.

A tale intervento di infrastrutturazione si lega anche la realizzazione dei nuovi accosti di Sant'Apollinare, anch'essa in avanzata fase progettuale, con i quali sarà incrementata l'offerta dello scalo brindisino - in termini di punti di ormeggio per navi ro-ro e ro-pax.

Da tutto quanto sopra emerge che le aree potenzialmente destinabili alla installazione del cantiere per l'eolico offshore coincidono con il previsto ampliamento e banchinamento in zona Capobianco (zona retinata in rosso nell'immagine alla pagina precedente. Di seguito si riportano le caratteristiche principali rilevate e disponibili:

- Lunghezza banchina: **500 m**
- Pescaggio: **> 12 m**
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: **circa 9 ha**
- Capacità portante della banchina: **da adeguare**
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo **h max 50 mslm**

Ne deriva che il porto di Brindisi è certamente utilizzabile per l'installazione dei floater, ma per l'installazione degli aerogeneratori sarebbe necessaria una deroga ai vincoli aeroportuali.

### 3.2.3 Il porto di Taranto

Situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, a 172 miglia nautiche dalla rotta Suez- Gibilterra, il Porto di Taranto è articolato in una rada chiamata Mar Grande e un'insenatura detta Mar Piccolo. Lungo il settore nord occidentale del Mar Grande sorgono il Porto Mercantile e il Porto industriale, mentre a ovest del Mar Grande si trovano il Molo Polisettoriale e il 5° sporgente. L'estensione complessiva dell'ambito portuale è pari a 3.250.000 mq, suddivisi in 1.600.000 mq di aree operative e 1.150.000 mq di aree in concessione. La lunghezza totale delle banchine ammonta a 9.995 m, di cui 3.410 m ad uso pubblico e 6.585 m in concessione.

Per quanto concerne i collegamenti stradali e ferroviari del porto con il territorio, si citano per le arterie stradali:

- S. S. 7 Taranto-Lecce;
- S. S. 100 Taranto-Gioia del Colle-Bari;
- S. S. 106 Taranto-Reggio Calabria;
- Autostrada A14 Taranto-Bari (A17 Bari-Napoli – A2 Napoli/Roma – A14 Bari Modugno);
- Superstrada Taranto-Grottaglie-Brindisi.

Le linee ferroviarie che si dipartono sono:

- Taranto-Potenza-Napoli;
- Taranto-Crotone-Reggio Calabria;
- Taranto-Bari-Ancona-Bologna;
- Taranto-Brindisi-Lecce;
- Taranto-Martina Franca (Ferrovie Sud-Est).

Le stazioni ferroviarie di Taranto centrale, Taranto Bellavista e Taranto Cagioni sono asservibili al porto.

Denominazione dell'accosto	Concessionario	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Tonnellaggio max. (TSL)	Aree operative (m2)	Merci movimentate
CALATA 1		240	8.5	20,000	1,800	Varie
1° SPORGENTE - Levante		320	9.5	25,000	1,600	Varie
1° SPORGENTE - Ponente		330	12.5	25,000	13,000	Varie
1° SPORGENTE - Testata		130	8.0	2,000		Varie
CALATA 2		290	12.5	22,000	30,000	Varie
2° SPORGENTE - Levante	ILVA S.p.A.	515	16.0	130,000	9,000	Scarico minerale ferro
2° SPORGENTE - Testata	ILVA S.p.A.	143	10.5 - 16	40,000		Sosta tecnica navi
2° SPORGENTE - Ponente	ILVA S.p.A.	550	10.0	40,000	10,600	Materiale siderurgico
CALATA 3	ILVA S.p.A.	230	10.5	12,000	4,000	Ferroleghie – loppa
3° SPORGENTE - Levante	ILVA S.p.A.	615	11.0	45,000	10,800	Materiali siderurgici
3° SPORGENTE - Testata	ILVA S.p.A.	200	11.0	30,000	13,400	Combustibile-catrame
3° SPORGENTE - Ponente	ILVA S.p.A.	630	11.0	45,000	12,200	Materiale siderurgico
CALATA 4		300	11.0	12,000		Varie
4° SPORGENTE - Levante radice	Cementir Italia S.r.l.	167	12.5	6,000		Carico di cemento
4° SPORGENTE - Levante	ILVA S.p.A.	434	25.0	350,000		Scarico ferro e carbone
4° SPORGENTE - Testata	ILVA S.p.A.	72	25.0	2,000		Imbarco bitume
PONTILE PETROLI	ENI S.p.A	560 + 560	11.0	20,000		Prodotti petroliferi raffinati
CAMPO BOE	ENI S.p.A		22.0	300,000		Scarico di petrolio greggio
5° SPORGENTE - Molo Ovest	ILVA S.p.A.	1,200	11.5	45,000	631,300	Prodotti siderurgici
MOLO POLISETTORIALE E CALATA 5		2,000	14.0 - 15.5		1,000,000	Movimentazione di contenitori/ Merci varie/ Ro-Ro



Da tutto quanto sopra emerge che le aree potenzialmente destinabili alla installazione del cantiere per l'eolico offshore coincidono con il molo polisettoriale. Di seguito si riportano le caratteristiche principali rilevate e disponibili:

- Lunghezza banchina: 2000 m
- Pescaggio: > 12 m
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: circa 9 ha

- Capacità portante della banchina:
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo

da verificare  
compatibile

Ne deriva che il porto di Taranto è certamente utilizzabile per l'installazione sia dei floater che degli aerogeneratori.

### 3.2.4 Il porto di Manfredonia

Il Porto di Manfredonia si compone di due infrastrutture:

1. Il Porto Commerciale (Porto Vecchio), prospiciente il centro cittadino, contiguo al nuovo porto turistico a gestione privata.
2. Il Bacino Alti Fondali, o porto isola, situato a nord dell'abitato, in adiacenza alla vasta Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Manfredonia.

Ai fini del potenziale utilizzo per l'installazione degli aerogeneratori è di interesse il Bacino Alti Fondali, dove allo stato attuale viene effettuato lo sbarco di componenti di turbine.

QUAY FACTS				
POINT	NAME	LENGHT	DRAUGHT	USE
01	MOLO DI PONENTE	665 m	6 m	Public use for Ro-Ro ferries, Fishing boat, yacht marine.
02	MOLO TRAPEZOIDALE	205 m	5 m	Public use for Ro-Ro ferries, Fishing boat, yacht marine.
03	CALA DELLO SPUNTO	265 m	2,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, Fishing boat, yacht marine.
04	BANCHINA DI TRAMONTANA	420 m	2,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, Fishing boat, yacht marine.
05	MOLO DI LEVANTE	390 m	4 m	Public use for Ro-Ro ferries, Fishing boat, yacht marine.
A1	LATO ESTERNO BANCHINA OVEST	285 m	9,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, ships with miscellaneous goods, bulk carriers and ships with dangerous goods
A2	LATO INTERNO BANCHINA OVEST	240 m	9,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, ships with miscellaneous goods, bulk carriers and ships with dangerous goods
A3	1° BRACCIO LATO INTERNO BANCHINA EST	250 m	9,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, ships with miscellaneous goods, bulk carriers and ships with dangerous goods
A4	1° BRACCIO LATO INTERNO BANCHINA EST	250 m	9,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, ships with miscellaneous goods, bulk carriers and ships with dangerous goods
A5	2° BRACCIO LATO INTERNO BANCHINA EST	295 m	9,5 m	Public use for Ro-Ro ferries, ships with miscellaneous goods, bulk carriers and ships with dangerous goods






Nel Porto Alti Fondali sono presenti 4 banchine denominate A1, A2, A3 e A4, destinate esclusivamente al carico/scarico delle rinfuse solide, ed una banchina, denominata A5, destinata, invece, alla movimentazione delle rinfuse liquide. È inoltre presente un attracco ausiliario per navi cisterna sito a circa 450,00 m dal pontile di approccio.

Nel seguito sono riportate le misure delle banchine citate:

- banchina A1, lunghezza operativa 300,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m, destinata all'accosto di navi da 35.000,00 t. Su di essa è installata una gru "canguro" della portata di 500t/h - 16,00 x 32 fino a 8,00 m, connessa ai nastri trasportatori;
- banchina A2, lunghezza operativa 245,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m. Vi possono accostare navi da 35.000,00 t;
- banchina A3, lunghezza operativa 540,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t; dotata di due gru della Reggiane S.p.A. su binario, una della portata di 15,00 t, 9,50/38,50 m, l'altra da 25 t - 9,50/23,00 m;
- banchina A4, lunghezza operativa 245,00 m, fondale al filo accosto 9,80 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t; è dotata di due gru della Reggiane S.p.A. su binario, una della portata di 15,00 t, 9,50/38,50 m, l'altra da 25 t - 9,50/23,00 m;
- banchina A5, liquidi - fondale filo accosto 9,80 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t.

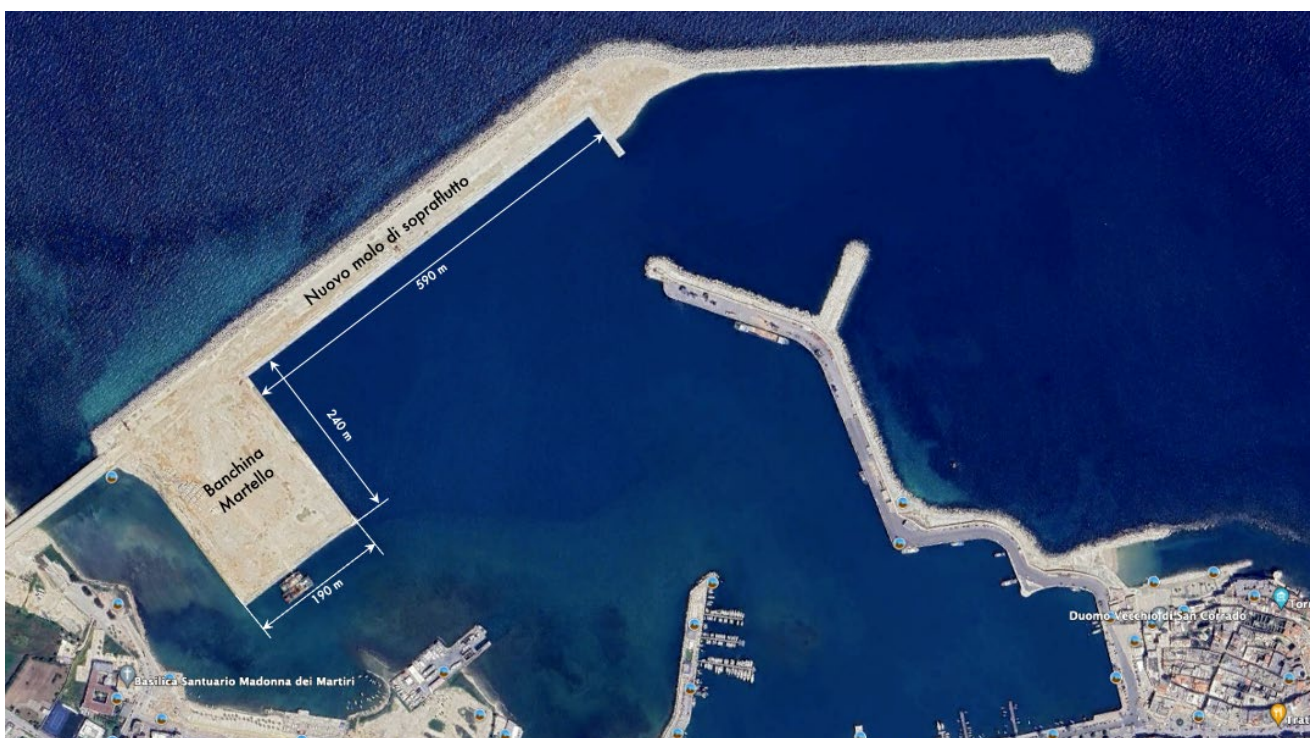
Di seguito si riportano le caratteristiche principali rilevate e disponibili:

- Lunghezza banchina: **max 540 m**
- Pescaggio: **> 9 m**
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: **circa 1,5 ha**
- Capacità portante della banchina: **da verificare**
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo: **compatibile**

Ne deriva che il porto di Manfredonia non dispone di spazi sufficienti per l'assemblaggio dei floater ma potrebbe essere utilizzato per l'integrazione della turbina sui floater assemblati in altri porti. Andrebbero comunque previsti, viste le limitate aree a disposizione, natanti di supporto per lo stoccaggio dei componenti.

### 3.2.5 Il porto di Molfetta

Il porto di Molfetta è stato nel recente passato interessato da rilevanti interventi di potenziamento e adeguamento, mediante la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto e una banchina denominata Martello.





Il progetto, attuato a partire dal 2004 con l'implementazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, è stato approvato nel 2006, appaltando la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere. I lavori sono iniziati nel 2009 e sono attualmente in fase di chiusura. L'immagine satellitare sopra riportata è riferita al Maggio 2023 e, in effetti, la struttura del nuovo porto appare nella sua configurazione definitiva. Grazie alle operazioni di dragaggio possiederà un pescaggio significativo, superiore ai 12m

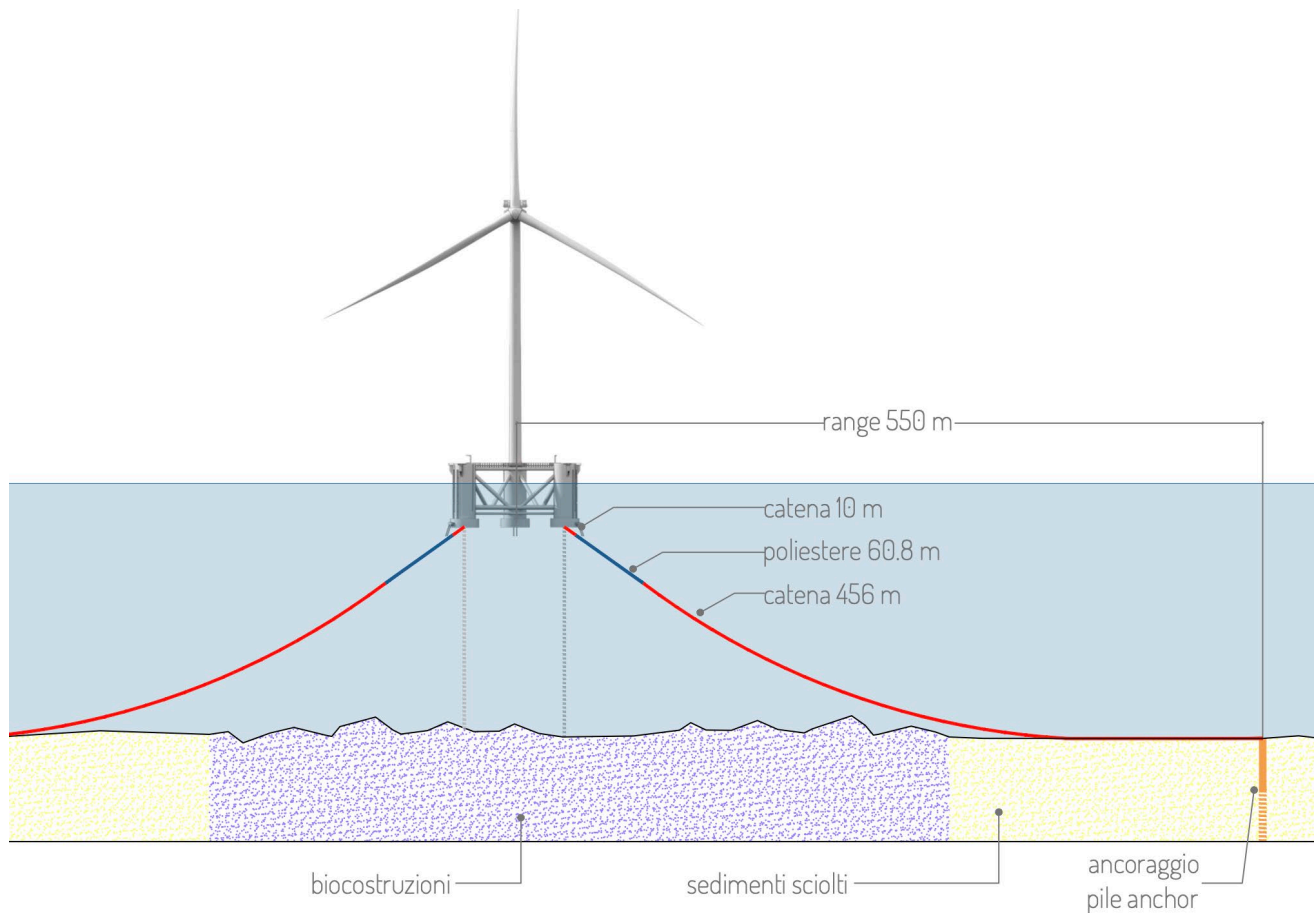
Di seguito si riportano le caratteristiche principali rilevate e disponibili:

- Lunghezza banchina: **240+190 m**
- Pescaggio: **> 12 m**
- Spazi adeguati allo stoccaggio e l'installazione dei componenti: **circa 5 ha**
- Capacità portante della banchina: **da verificare**
- Compatibilità con la gestione dello spazio aereo: **compatibile**

Ne deriva che il porto di Molfetta non ha spazi sufficienti per l'installazione dei floater, ma potrebbe essere utilizzato per l'integrazione della turbina sui floater assemblati in altri porti.

## 4 ANCORAGGI E ORMEGGI

Come riferito nella documentazione progettuale specifica (cfr capitolo 3 del progetto), le fondazioni flottanti saranno ancorate al fondale mediante un sistema di ormeggi semi-teso a catenaria e pali infissi, come di seguito schematizzato.



### 4.1 METODOLOGIE

#### 4.1.1 Pali infissi

Di seguito si riportano tutte le fasi operative necessarie.

##### 1. Mobilizzazione della nave di supporto offshore per costruzioni

- Carico del sistema di battitura dei pali (martello e attrezzature associate).
- Carico del telaio guida per la battitura dei pali ("stab frame").
- Carico dei pali di ancoraggio, orizzontalmente (il numero dipende dalla scelta finale dell'imbarcazione e dai dettagli dei pali). Se si utilizza una nave più piccola, i pali e/o il telaio guida per la battitura dei pali possono essere trasportati su una nave/chiatte separata.
- Carico delle "short chain sections" (linee di ormeggio non complete), "subsea connectors" (connettori per operazioni sottomarine) e "stands".
- Messa in sicurezza e ancoraggio del carico.

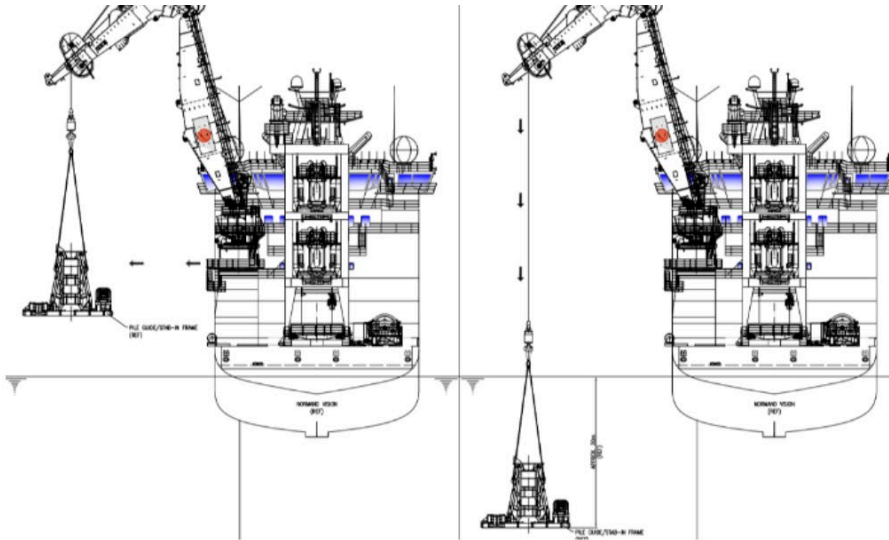
##### 2. Trasporto: transito dal porto locale verso il sito designato.

##### 3. Preparazione sul campo delle navi offshore di supporto

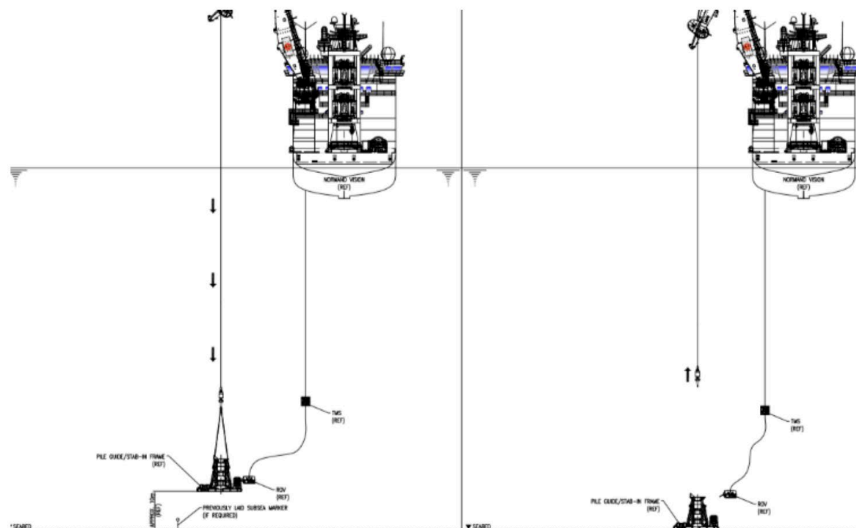
- Prove DP ("Dynamic Positioning", sistema di posizionamento dinamico). ▪ Calibrazione dell'indagine geotecnica.
- Indagine geotecnica se richiesta.

#### 4. Installazione del telaio guida dei pali - OCV

- Posizionamento dell'OCV nel punto designato.
- Telaio guida agganciato alla gru della nave.
- La gru dell'OCV mette a mare il telaio, calandolo attraverso il pelo libero del mare



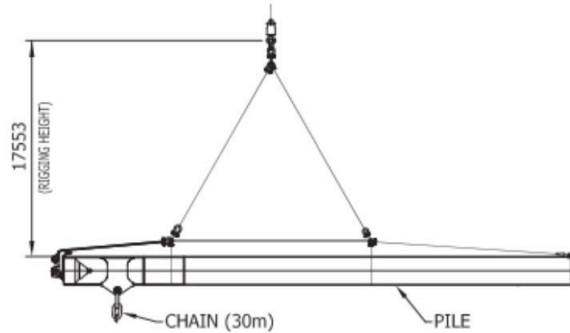
- Posizionamento del telaio guida nella posizione finale di progetto, spostando l'OCV e orientando il telaio con il WROV come richiesto



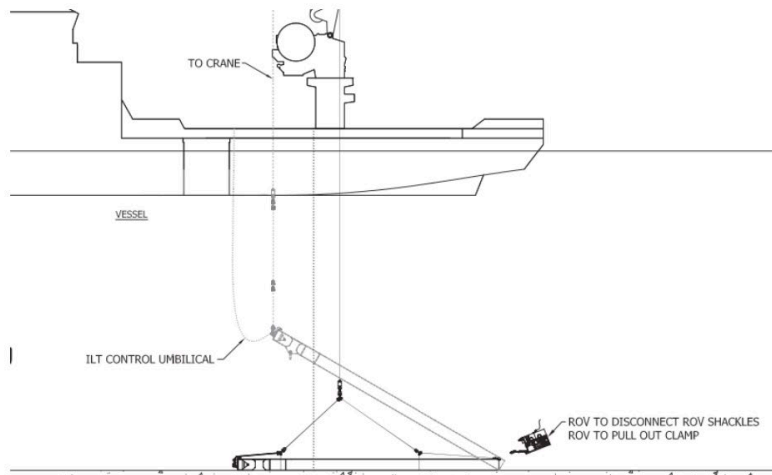
#### 5. Installazione dei pali di ancoraggio infissi

- Preparativi eseguiti in coperta per collegare il "short section chain" al palo di ancoraggio (può essere pre-collegato).
- Un'estremità della catena è collegata al palo, mentre l'altra estremità (con il connettore sottomarino) è collegata a un piccolo supporto sottomarino (vedi figura sotto).
- La gru viene utilizzata per mettere a mare il supporto sottomarino e la catena e collegarli al verricello di ormeggio.

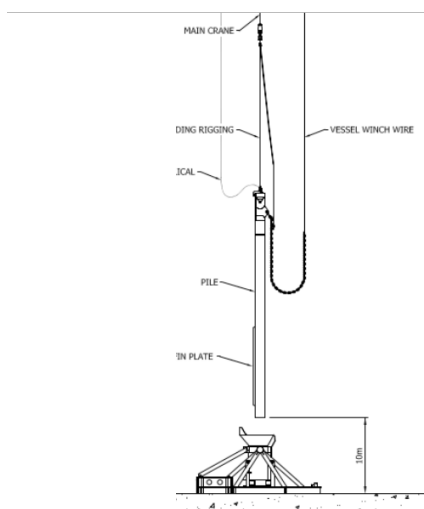
- La gru dell'OCV solleva il palo di ancoraggio orizzontalmente, per poi dare fondo allo stesso, facendo attenzione a mantenere allentata la catena.



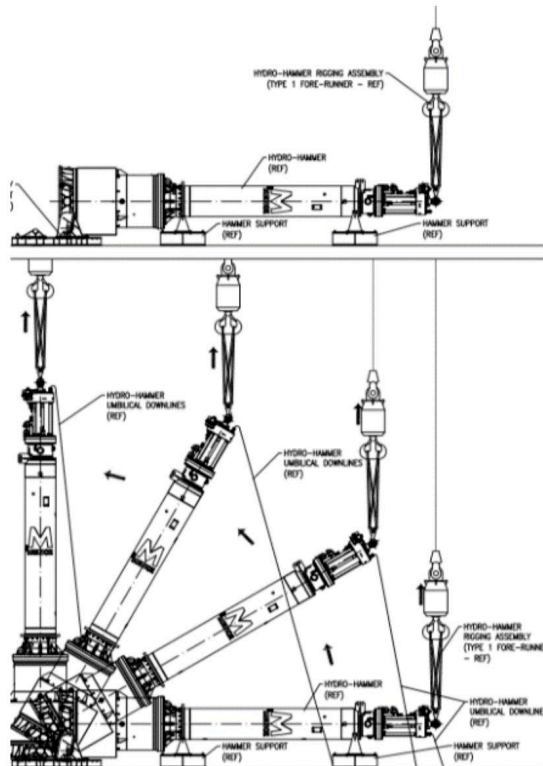
- Il palo viene ruotato dalla posizione orizzontale a quella verticale al livello del fondo marino o prima (scelta definita al livello di progetto dettagliato).



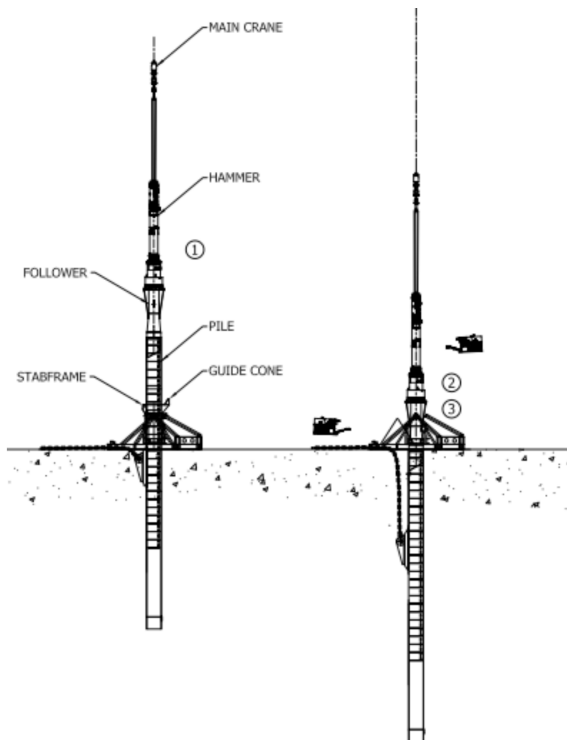
- Una volta che il palo è in posizione verticale, l'OCV inserisce il palo nel telaio guida fino alla livello di penetrazione per peso, facendo di nuovo attenzione nel maneggiare la catena.



- Agganciamento del martello battitore e del "follower" alla gru dell'OCV, seguito dal sollevamento in posizione verticale degli stessi.



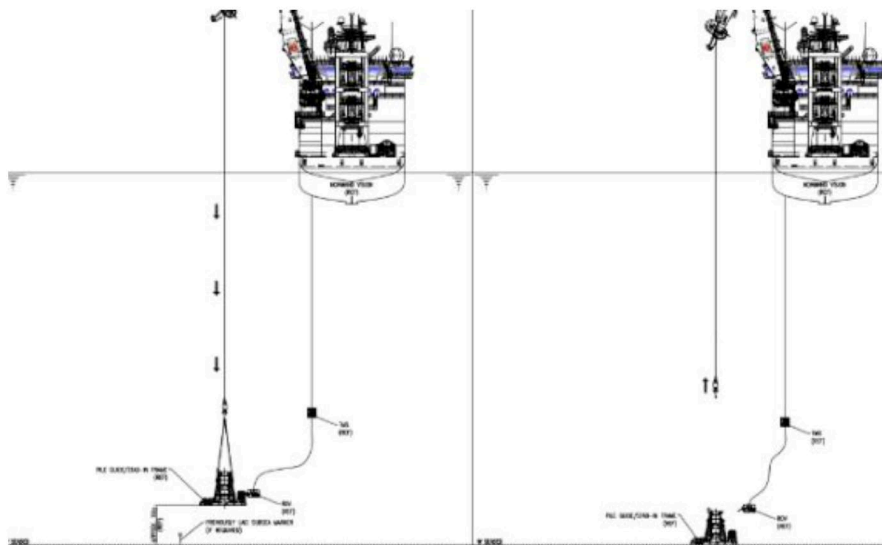
- Martello battitore appoggiato alla parte superiore del palo di ancoraggio e inizio battitura



- Martello battitore appoggiato alla parte superiore del palo di ancoraggio e inizio battitura

#### 6. Riposizionamento e recupero del telaio guida - OCV

- Il gancio della gru dell'OCV è ricollegato al telaio guida.
- Il telaio guida è quindi sollevato dal fondale marino fino ad almeno 10 m di altezza rispetto allo stesso, e viene spostato verso la posizione del palo di ancoraggio successivo.
- Il telaio guida è posizionato nel punto di progettazione spostando l'OCV e orientando il telaio con il WROV.



#### 4.1.2 Linee di ormeggio e aggancio al floater

Di seguito si riportano tutte le fasi operative necessarie.

##### 1. Mobilizzazione della nave di supporto offshore per costruzioni

- Carico del sistema di battitura dei pali (martello e attrezzature associate).
- Carico del telaio guida per la battitura dei pali ("stab frame").

##### 2. Mobilizzazione della nave per l'installazione di ormeggi – "Anchor Handling Vessel"

- Carico delle linee di ormeggio a catena.
- Carico delle sezioni delle linee di ormeggio in fibra sul verricello.

##### 3. Trasporto

##### 4. Preparazione sul campo delle navi offshore di supporto

- Prove DP ("Dynamic Positioning", sistema di posizionamento dinamico). ▪ Calibrazione dell'indagine geotecnica.
- Indagine geotecnica se richiesta.

##### 5. Posizionamento della piattaforma galleggiante

- La piattaforma galleggiante è trainata e mantenuta nella posizione desiderata da due rimorchiatori oceanici.
- La piattaforma galleggiante sarà quindi zavorrata in preparazione dell'aggancio delle linee di ormeggio. Si assume che questo pescaggio sia più profondo di 5 m rispetto al pescaggio operativo.

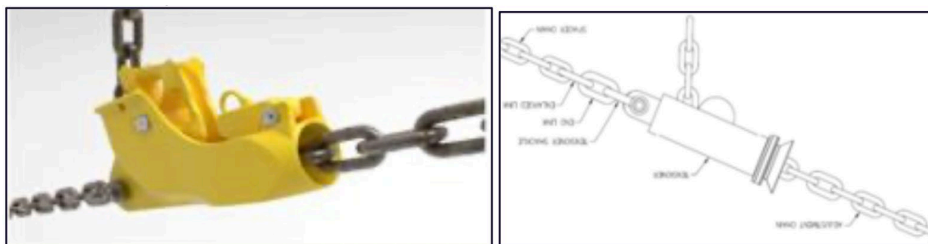
##### 6. Installazione delle cime di ormeggio e aggancio alla piattaforma galleggiante. (Nota: gli ormeggi possono essere installati prima del galleggiante, a seconda dei dettagli di progetto e del cronoprogramma finale)

- La nave di supporto offshore per l'installazione è posizionata al di sopra del palo infisso.

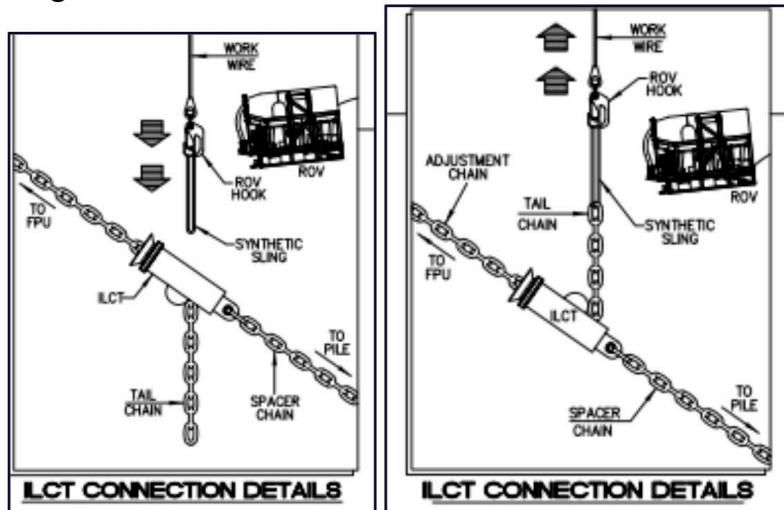
- Il maschio del connettore sottomarino è collegato all'estremità della fune in fibra o della catena.
- La nave di supporto offshore AHS rilascia le linee di ormeggio fino a quando i connettori sottomarini maschio e femmina possono essere uniti dal ROV.
- La nave di supporto AHV dispiega la linea di ormeggio verso il centro (verso la piattaforma galleggiante) fino a raggiungere l'estremità della linea.
- La parte superiore della catena viene collegata alla fune in fibra e dispiegata.
- In prossimità della piattaforma galleggiante, la linea di trazione del verricello a bordo del galleggiante è collegata alla linea guida ("messenger line") già collegata alla prima linea di ormeggio. La linea guida ("messenger line") viene trasferita all'AHV dal personale a bordo della piattaforma galleggiante.
- La parte superiore della catena viene collegata alla linea guida ("messenger line") e, a questo punto, il sistema di blocco della linea di ormeggio "shark jaws" viene aperto, rilasciando la linea di ormeggio.
- Il verricello di ormeggio recupera la linea guida. A questo punto la linea guida viene scollegata e il verricello di trazione della linea di ormeggio viene collegato direttamente al tratto superiore della catena.
- Il verricello di trazione recupera la linea di catena fino a raggiungere la lunghezza stabilita. Il processo viene ripetuto per le altre linee di ormeggio.
- Considerando il pescaggio relativamente profondo (20 m), il verricello deve essere in grado di raggiungere e sostenere una tensione, per le ultime due linee di ormeggio, di circa 110 tonnellate. I rimorchiatori oceanici possono essere utilizzati per spingere o tirare la piattaforma galleggiante verso le ancore, in modo da ridurre la tensione sostenuta dal verricello.
- Dopo l'aggancio di tutte le linee di ormeggio, avviene lo scaricamento di zavorra fino a che la piattaforma galleggiante raggiunge il pescaggio operativo. Questo aumenterà la pretensione in ogni linea fino al valore di progetto di ~170 tonnellate.

Nota: Nel caso in cui si decida di utilizzare una "inline chain tensioner" (ILCT, un sistema di messa in tensione della linea, installato lungo la linea stessa) al posto del verricello sulla piattaforma galleggiante, si considerano le seguenti fasi:

- Linea di ormeggio dispiegata come nel metodo precedente, con l'aggiunta del sistema ILCT e di una linea di catena supplementare per ottenere un allentamento della linea sufficiente per l'aggancio. Si prevede di installare il sistema ILCT all'estremità della catena di ancoraggio, con la fune di poliestere collegata sul lato passivo e con catena di ancoraggio passante (attraverso il sistema ILCT).



- La linea di ormeggio è collegata alla piattaforma galleggiante in uno di questi due modi: o tirando il tratto superiore della catena sul ponte del AHV per effettuare il collegamento, oppure tramite un "pull through connector" installato sulla piattaforma galleggiante.
- Una volta collegate tutte le linee d'ormeggio, il sistema di ormeggio verrà messo in tensione usando il sistema ILCT, la linea di catena passante (attraverso il sistema ILCT) viene recuperata fino a raggiungere la lunghezza/tensione di progetto.



## 4.2 REQUISITI DELLE NAVI DI SUPPORTO

### 4.2.1 Pali infissi

I requisiti principali per la nave di supporto offshore sono la portata della gru e lo spazio disponibile sul ponte per lo stoccaggio e la mobilitazione dei pali di ancoraggio. Per l'installazione dei pali sono previste le seguenti specifiche minime per la nave.

Dettagli della nave	Criteri	Specifiche della nave di supporto offshore OCV
<b>Capacità di sollevamento della gru</b>	Per il sollevamento e l'abbassamento dei pali di ormeggio e del telaio guida	Gru con compensazione di movimento di sussulto, con capacità di sollevamento >250Te
<b>Spazio sul ponte</b>	Spazio sufficiente sul ponte per riporre i sostegni per i pali, il martello battitore, il telaio guida, e i pali d'ormeggio	Circa 1000m2 Si potrebbe utilizzare un'imbarcazione più piccola se si utilizza anche una seconda nave o chiatte dove vengono caricati il telaio guida e i pali d'ormeggio
<b>Posizionamento</b>	Mantenimento della posizione e posizionamento di precisione	DP2 ("Dynamic positioning class 2")
<b>Sistemi di bloccaggio e movimentazione delle catene</b>	In grado di immagazzinare le catene necessarie per l'installazione	N/D
<b>Altro</b>	Attrezzature per la movimentazione di catene e connettori	2 x verricelli da rimorchio >15T, "chain stopper / hangoff platform" per il bloccaggio della catena durante il suo dispiegamento
<b>ROV</b>	Classe richiesta	WROV

In base alla capacità della gru a bordo della nave di supporto offshore per costruzioni, nel seguito sono presentate delle navi di supporto come esempi:

- Havila Phoenix
- North Sea Giant
- Skandi Acergy



- Normand Frontier
- Maersk I Class



#### 4.2.2 Installazione degli ormeggi

I requisiti principali della nave di supporto sono la capacità di stoccaggio delle catene e delle linee sintetiche. Si prevede che questa operazione venga eseguita da una nave AHV tipica del Mare del Nord.

Esempi di nave di supporto sono i seguenti

- Navi di classe D del Pacifico
- Navi Maersk di classe L
- Navi Maersk di classe M
- Siem Opal e navi gemelle
- Havila Venus



## 5 SOTTOSTAZIONE OFFSHORE

### 5.1 JACKET - INSTALLAZIONE

La sequenza tipica di installazione di un Jacket delle dimensioni previste consiste in:

- messa in galleggiamento del Jacket;
- verticalizzazione in acqua;
- posizionamento sul fondo.

La messa in galleggiamento del Jacket dalla posizione di trasporto su bettolina è effettuata tramite lancio del Jacket dalla bettolina stessa. Questa metodologia di installazione è stata adottata per consentire di ampliare il numero dei possibili installatori, a fronte di un aumento del peso delle strutture rispetto a un tradizionale Jacket sollevato, il quale tuttavia richiederebbe mezzi di sollevamento di maggiore capacità e di più difficile reperibilità.

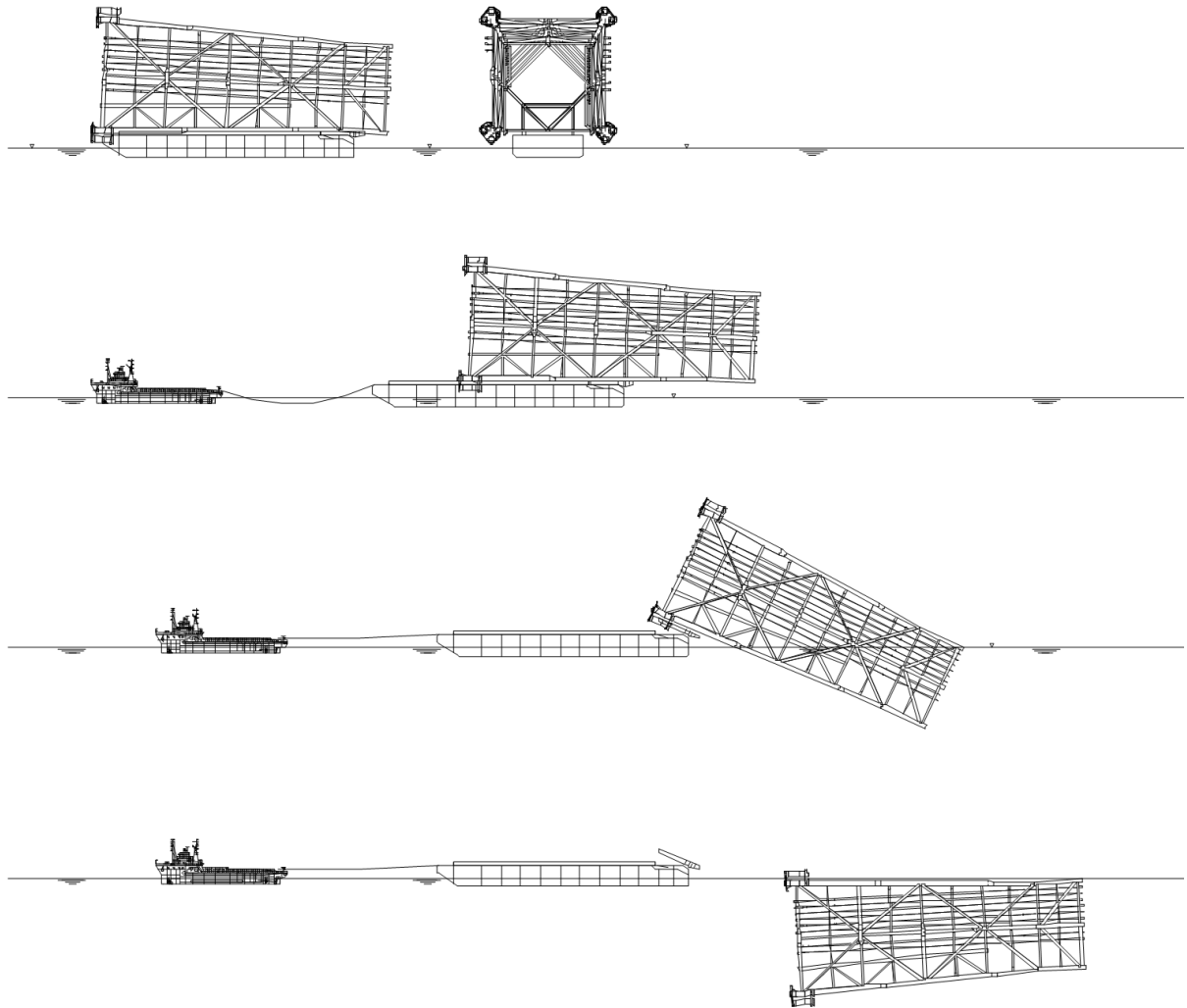
Prima di iniziare le operazioni di installazione del Jacket sarà eseguito un accurato sopralluogo del fondale nella zona di installazione in modo da individuare eventuali ostacoli da rimuovere e verificare che il fondale sia regolare. Data la profondità, il sopralluogo potrà essere eseguito tramite ROV (Remote Operated Vehicle).

Il trasporto dal cantiere di costruzione al sito di installazione avverrà caricando i Jacket su bettoline da trasporto di adeguata capacità, attrezzate con vie di corsa e bilancino di varo (launching barge). I Jacket saranno costruiti e trasportati in orizzontale.

Una volta in prossimità del sito di installazione iniziano le operazioni di varo.

La sequenza delle operazioni necessarie a varare il Jacket è brevemente descritta qui di seguito:

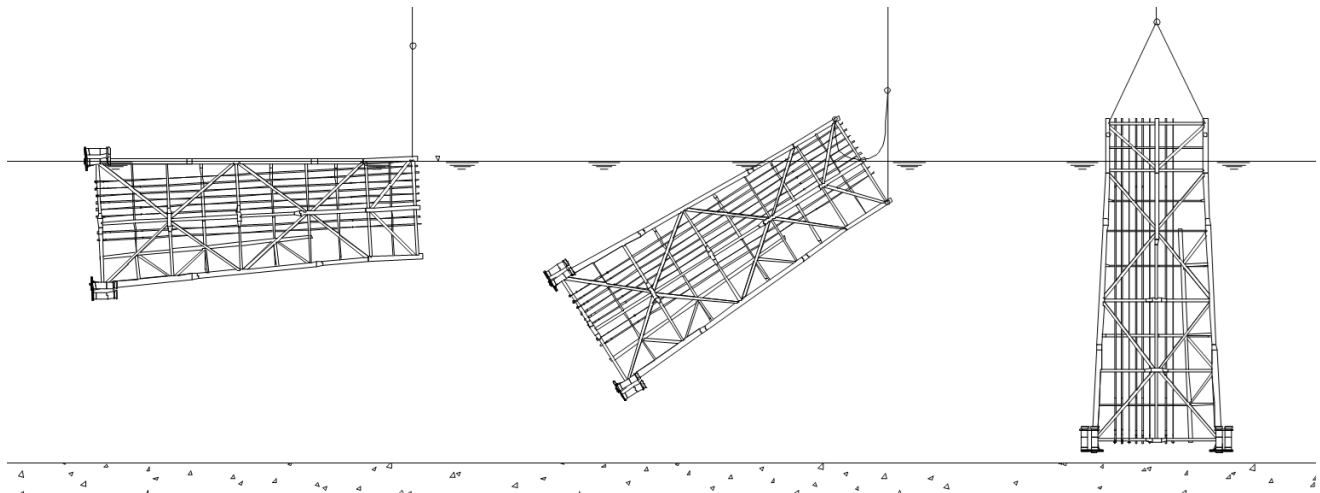
- sono per prima cosa tagliati e rimossi i rizzaggi che assicurano il Jacket alla bettolina durante il trasporto;
- la barge viene poi zavorrata in modo da abbassare la poppa e assumere l'assetto previsto per inizio varo;
- si inizia a muovere il Jacket verso poppa utilizzando il sistema di tiro o spinta di cui la barge deve essere dotata;
- spostando il Jacket verso poppa l'angolo di sbandamento longitudinale della barge aumenta fino a raggiungere il valore critico, che corrisponde all'angolo a cui il Jacket inizia a scivolare senza bisogno di sistemi esterni di tiro o spinta;
- in queste condizioni il Jacket continua la sua corsa fino a quando il baricentro supera la cerniera del bilancino e il bilancino ruota insieme al Jacket che si immerge in acqua e si separa dalla barge.
- a fine lancio il Jacket rimane in equilibrio nella posizione di galleggiamento libero.



*Jacket – Schema di trasporto e sollevamento*

La verticalizzazione del Jacket in acqua viene ottenuta operando come descritto qui di seguito:

- la barge predisposte per la verticalizzazione e preinstallate sulla testa del Jacket vengono collegate al gancio della gru;
- l'operazione inizia sollevando il gancio della gru e quindi sollevando la testa del Jacket che inizia la rotazione;
- continuando a sollevare il gancio e contemporaneamente allagando alcuni compartimenti nella parte bassa del Jacket si completa la verticalizzazione del Jacket;
- una volta controllata la verticalità del Jacket si inizia a calare il gancio fino a quando il Jacket tocca il fondo del mare;
- dopo un ulteriore controllo della verticalità il peso viene completamente scaricato sul fondo e rimane in equilibrio supportato dalle piastre temporanee di fondazione (mud-mats).



*Jacket – Sequenza di verticalizzazione*

## 5.2 PALI - ESECUZIONE

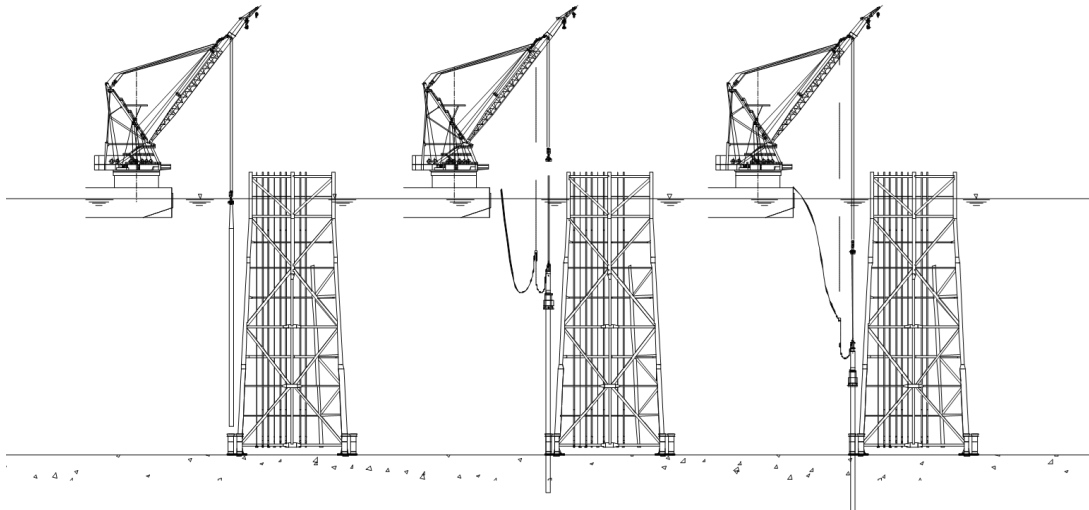
Le fondazioni della piattaforma sono costituite da otto pali di diametro compreso tra 2.0m e 2.5m.

I pali saranno prefabbricati in unico pezzo e trasportati al sito di installazione su un'apposita bettolina, o sulla stessa bettolina sulla quale sarà trasportato il jacket.

L'installazione del palo potrà essere condotta mediante battipalo o trivellazione del foro di alloggiamento, a seconda delle risultanze delle indagini dirette

La sequenza di installazione dei pali è brevemente descritta qui di seguito:

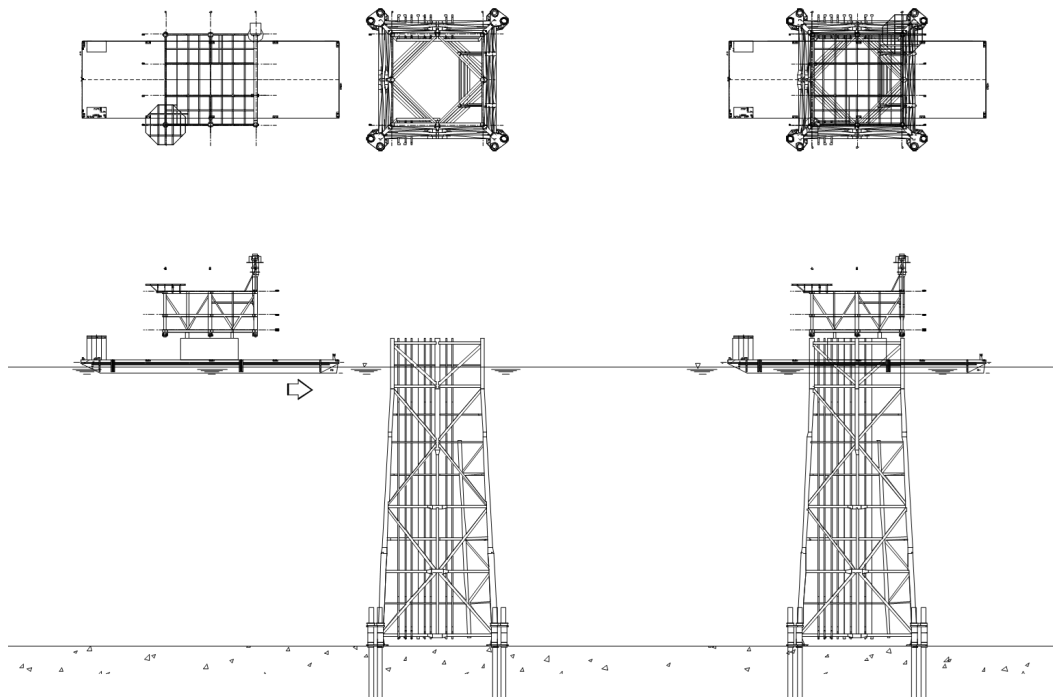
- I pali saranno verticalizzati direttamente sulla **bettolina di trasporto** o sulla **crane barge** in funzione dell'attrezzatura di cui disporrà l'Installatore. In alternativa, i pali potranno anche essere varati dalla bettolina direttamente in acqua tramite rotolamento e poi verticalizzati in mare. In quest'ultimo caso i pali dovranno essere opportunamente modellati;
- Nel caso di infissione mediante battitura il palo sospeso alla gru sarà calato nel **tubo guida (sleeve)** e penetrerà nel terreno fino a raggiungere la sua penetrazione di equilibrio; a questo punto la gru sarà scollegata;
- la gru sarà utilizzata per sospendere il **battipalo**; il battipalo da utilizzare sarà idraulico e in grado di operare anche sott'acqua; le caratteristiche del battipalo dovranno essere tali da garantire il raggiungimento dell'infissione di progetto senza provocare sollecitazioni eccessive nel palo stesso;
- il battipalo sarà appoggiato sulla testa del palo e si inizieranno le operazioni di battitura;
- la battitura terminerà quando tutti i pali avranno raggiunto l'infissione di progetto;
- dopo la battitura si procederà alla cementazione dei pali, che consisterà nell'iniezione di malta di cemento nell'intercapedine tra palo e guida;
- nel caso di posa mediante trivellazione dovrà essere eseguita preventivamente la trivellazione del foro di alloggiamento del palo, che verrà poi calato al suo interno, per procedere alla successiva cementazione.
- la cementazione avverrà attraverso le linee di cementazione preinstallate sul Jacket. La tenuta del cemento nell'intercapedine dovrà essere garantita attraverso appositi sistemi di ritenuta attivi (inflatable packers) o passivi (grout seals), che saranno installati nella parte inferiore degli sleeves in base a quanto stabilito in sede di progetto di dettaglio. Nel caso in cui qualche componente del sistema di cementazione non funzionasse come previsto e ci fossero quindi delle perdite, si utilizzeranno le procedure di emergenza atte a garantire che in ogni caso il collegamento cementato tra palo e gamba raggiunga l'efficienza richiesta.



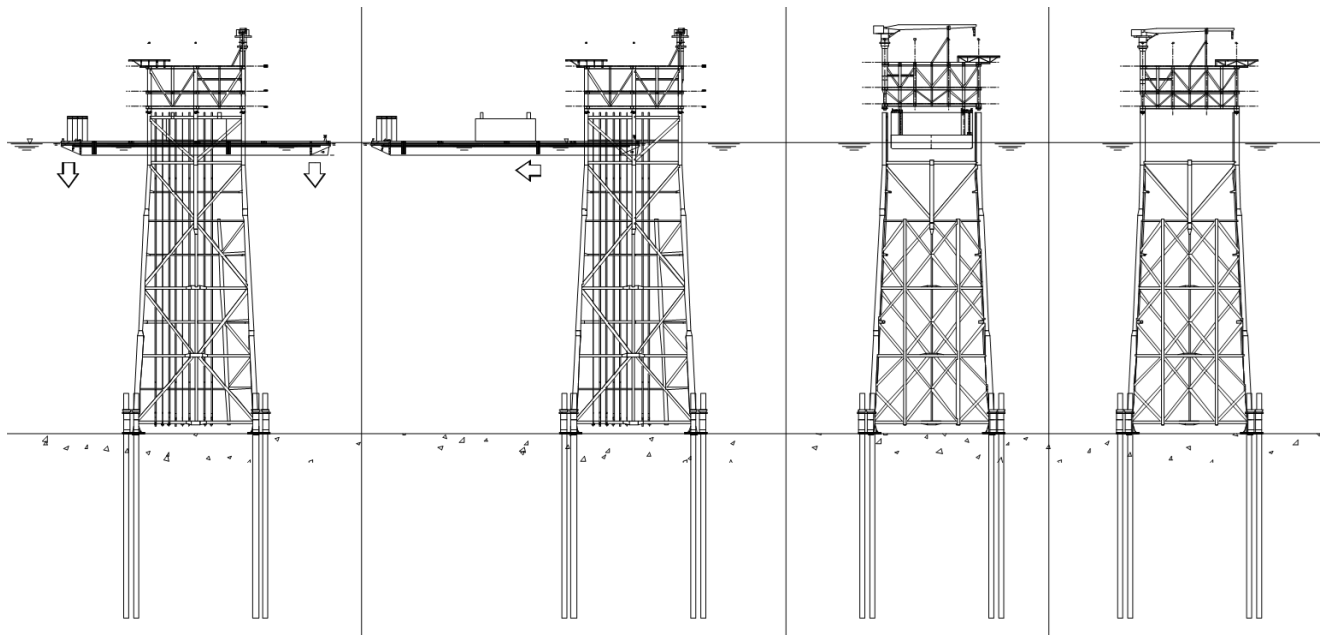
*Pali – Sequenza di installazione*

### 5.3 TOPSIDES

I topsides sono installati operando il floatover sulla sottostruttura. Il concetto base del floatover è quello di trasportare i topsides completi fino al sito di installazione su una cargo barge standard e di eseguire la loro installazione sopra il Jacket preinstallato senza necessità di Heavy Lifting Vessel (HLV). Infatti, questo metodo di installazione consiste nel far entrare la cargo barge all'interno del Jacket e nel posizionare il Topsides direttamente sopra di esso. La struttura del Jacket è adeguatamente configurata per permettere questa operazione: la parte superiore delle file Nord e Sud è aperta (Jacket slot) per permettere l'accesso della barca. Una volta in posizione, la barca viene mantenuta ferma e, agendo sul suo sistema di ballastaggio, la sovrastruttura viene gradualmente abbassata. In questo modo avviene il trasferimento progressivo del carico dalla barca alla sottostruttura e l'accoppiamento tra le gambe delle relative strutture (mating). Sulla sommità delle gambe del Jacket, o al di sotto delle gambe del topsides, sono generalmente predisposti dei sistemi di transizione per l'assorbimento dei carichi d'impatto (LMU), che si possono generare in fase di mating.



*Topsides – Schema di trasporto e sollevamento*



*Sequenza di installazione del Topsides – trasferimento del carico e uscita della cargo barge*

Per permettere l'installazione con floatover, il Topsides deve essere adeguatamente supportato. Il Deck Support Frame (DSF) è una struttura tralicciata in acciaio che sostiene il Topsides durante la fase di movimentazione dal cantiere alla cargo barge (load-out) e la fase di trasporto su cargo barge al sito di installazione. Il Topsides può essere costruito direttamente sul DSF, utilizzandolo in questo modo anche come supporto di cantiere, oppure il DSF può essere costruito indipendentemente dal Topsides e collocato al di sotto di esso prima di eseguire il load-out. Il DSF fornisce l'altezza necessaria per l'operazione di floatover sopra il Jacket e contribuisce a distribuire i carichi statici e dinamici derivanti dalla massa del Topsides sulla struttura della barca in modo adeguato.

A seconda del design sviluppato, sul DSM possono essere richiesti ulteriori dispositivi di supporto del Topsides in grado di assorbire i carichi d'impatto e velocizzare la fase di separazione.

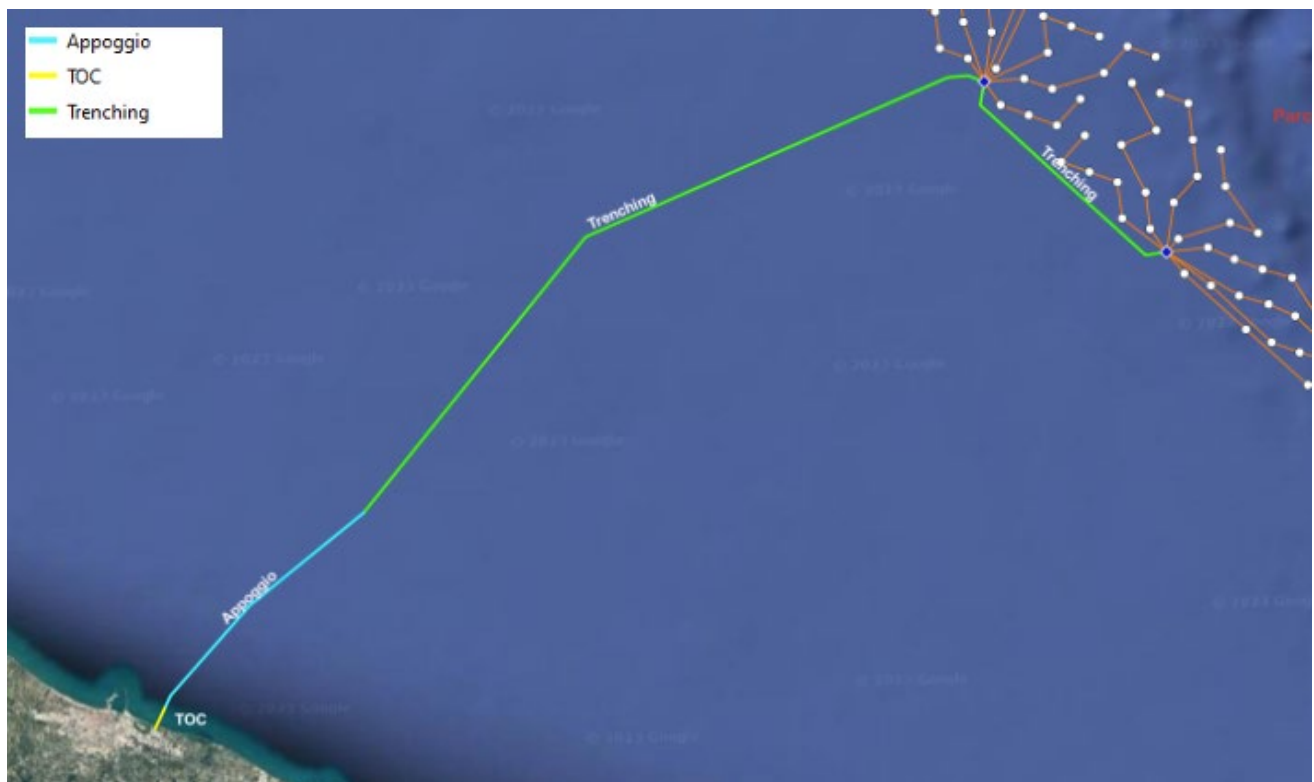
Il sistema di ormeggio necessario per l'operazione di floatover deve essere dimensionato per rispettare i movimenti previsti della cargo barge, le condizioni ambientali del sito e la geometria adottata. Le linee e le loro pretensioni sono calcolate e regolate per fornire un posizionamento preciso della barge sopra la sottostruttura e per ridurre al minimo gli effetti del suo moto.

## 6 ELETTRODOTTI OFFSHORE

I cavidotti offshore sono costituiti dai cavi di collegamento (66 kV) tra gli aerogeneratori e la sottostazione offshore e dal cavidotto marino a 380 kV per il trasporto dell'energia prodotta ed il collegamento (mediante tratto a terra) alla rete RTN.

Con rimando al paragrafo agli studi ambientali condotti, in base alle specificità dei fondali, si può suddividere il tracciato del cavidotto marino di collegamento in tre parti:

- in prossimità del punto di sbarco il cavo sarà posato nel fondale marino per circa 1020 m e fino a raggiungere una batimetria minima di 10 m tramite tecnica Trivellazione Orizzontale Controllata (TOC). Questo tratto di elettrodoto marino prosegue a terra per circa 130 m in modo da attraversare in sicurezza la falesia e le aree perimetrate nel PAI.
- nel tratto intermedio di circa 14,7 km caratterizzato dall'attraversamento di un'area connotata dalla presenza di importanti habitat (confronta le risultanze delle indagini biocenotiche "ES.6 Indagini e caratterizzazione fondali") il cavo sarà posato mediante semplice appoggio con sistema di protezione costituito da gusci di ghisa.
- nell'ultimo tratto di circa 41,2 km caratterizzato da maggiore batimetria e dalla presenza di sedimenti fangosi sui fondali, l'elettrodoto sarà posato in trincea scavata con slitte, aratri o veicoli subacquei trainati da specifiche navi posa cavi che avanzando liquefano il substrato del fondale con getti a pressione, posano il cavo e contemporaneamente richiudono lo scavo.



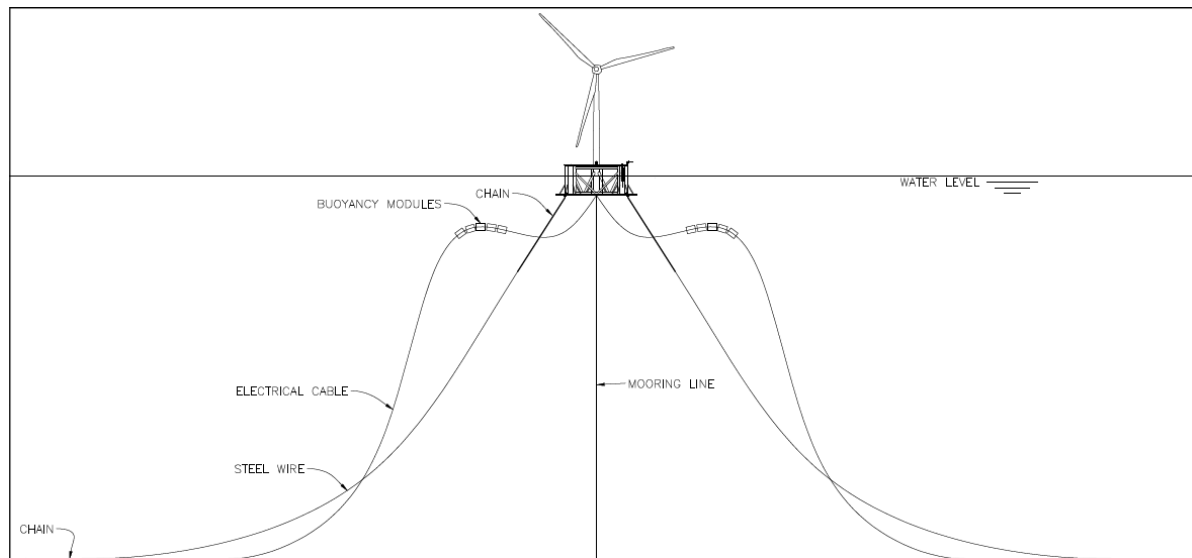
Tipologie di posa del cavidotto offshore

### 6.1 COLLEGAMENTI TRA GLI AEROGENERATORI E LA STAZIONE ELETTRICA OFFSHORE

Dal punto di vista elettrico gli aerogeneratori saranno connessi tra loro da linee sottomarine a 66 kV in configurazione entra-esce, in 16 gruppi:

Per il percorso del cavo dinamico nei tratti tra la piattaforma ed il punto di arrivo sul fondale (touchdown point) si adotterà la configurazione ad onda pigra ("lazy wave") installando moduli di galleggiamento lungo specifiche sezioni del cavo: si è infatti dimostrato che le prestazioni della "lazy wave" sono superiori a quelle della più classica forma a catenaria nel compensare il movimento della fondazione galleggiante e ridurre, quindi, i cicli massimi di danno dovuti a tensione e fatica.

Le tratte di cavo tra due touchdown point successivi potranno essere posate in trincea, in semplice appoggio sul fondale o ricoperte con inerti di tipo cementizio (es. materassi in cls) o massi (rockdumping), seguendo le modalità definite per il cavidotto marino di vettoriamento trattate nei successivi paragrafi.

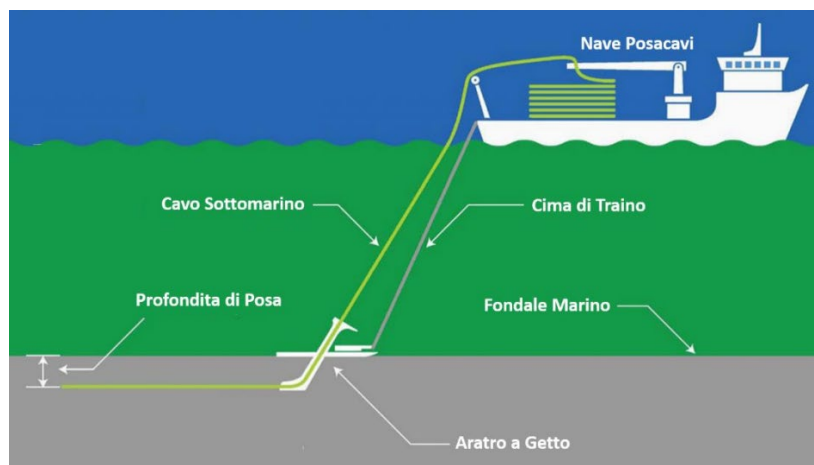


*Posa dei cavi dinamici "lazy wave" realizzata mediante galleggianti*

## 6.2 POSA DEL CAVIDOTTO MARINO NEL TRATTO IN TRINCEA

Nel tratto di mare più profondo e privo di habitat rilevanti, il cavo marino verrà protetto tramite insabbiamento alla profondità di circa 1 m utilizzando una macchina a getti d'acqua, questa tipologia di posa denominata "trenching" o "jet trenching",

Si prevede l'utilizzo di una speciale macchina da fondale, l'aratro marino, trainata da una nave dotata di tutte le attrezzature necessarie alla movimentazione ed al controllo dei cavi sia durante le fasi di imbarco del cavo che durante la posa. La lavorazione avverrà come schematicamente rappresentato nella seguente immagine:

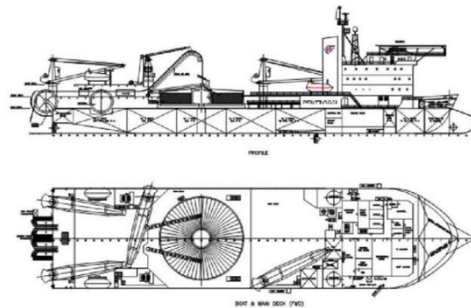


*Schema della posa dei cavi con tecnologia Trenching*

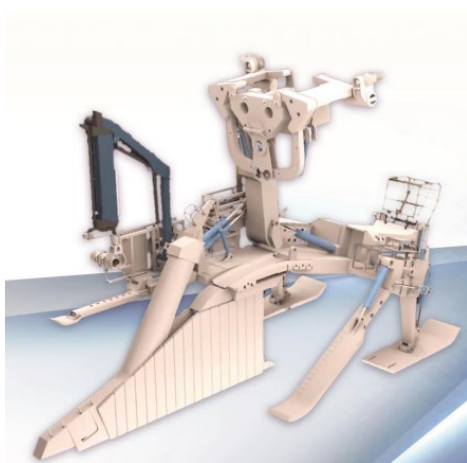


La macchina a getti d'acqua fluidifica il materiale del fondale mediante l'uso di acqua in pressione, che viene usata anche per la sua propulsione.

La macchina viene adagiata a cavallo del cavo da interrare e fluidifica il materiale del fondo creando una trincea entro la quale il cavo viene posato, l'aratro stesso provvede alla chiusura dello scavo, ricoprendo il cavo con lo stesso materiale movimentato, successivamente le correnti marine contribuiscono in modo naturale a ricostruire la morfologia del fondo. Ai fini ambientali è bene far notare che nella lavorazione non vengono utilizzati fluidi diversi dall'acqua. La lavorazione non richiede alcuna movimentazione del cavo sul fondo. L'operazione può essere interrotta in qualsiasi punto lungo il tracciato ed eventualmente ripresa in un punto successivo. Si prevede, per tutto il tracciato della posa in treching una tempistica di lavorazione di circa 54 ore, da svolgere con minime interruzioni e organizzata temporalmente nell'arco temporale di una settimana. Tutte le operazioni verranno eseguite in stretta collaborazione con le autorità portuali al fine di coordinare i lavori nelle zone soggette a circolazione di natanti.



*Nave posacavi*



*Aratro marino e schema della trincea di scavo*

La larghezza della trincea in cui viene posato e protetto il cavo è poco superiore al diametro del cavo stesso, minimizzando l'impatto delle operazioni sul fondale e la dispersione dei sedimenti nell'ambiente circostante.

La macchina a getto d'acqua "jet trenching" consente:

- un modesto impatto sull'ambiente e sugli organismi viventi, limitato al solo periodo dei lavori;
- la ricolonizzazione naturale della zona di posa dopo i lavori;
- nessun impatto dopo la posa.

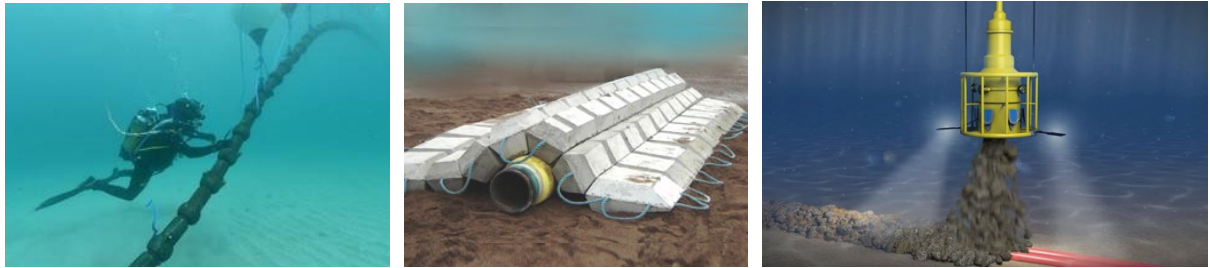
### 6.3 POSA DEL CAVIDOTTO MARINO IN APPOGGIO

Si è scelto di realizzare il tratto intermedio del cavidotto offshore con posa in appoggio (senza scavo) sul fondale. Tale metodologia di posa è apparsa la più idonea per attraversare un'area caratterizzata dalla presenza di habitat di pregio (presenza di coralligeno e prateria di cimodocea) poiché ritenuta la meno invasiva.

La posa dei cavi in appoggio sul fondale richiede però l'adozione di sistemi di protezione meccanica esterna del cavo dai danni causati dall'attività antropica (attrezzature da pesca e ancore) e dall'azione del mare. La presenza di una protezione meccanica del cavo appare particolarmente rilevante anche in considerazione della batimetria dell'area che è compresa tra i 10 m e 38 m di profondità.

Sono disponibili diversi sistemi di protezione dei cavi che garantiscono anche la necessaria zavorra al cavo:

- gusci di ghisa: consiste nell'applicare a bordo nave dei gusci in ghisa direttamente sul cavo prima di posarlo
- materassi: consiste nel ricoprire il cavo una volta posato con materassi di materiale specifico
- rocce (rock dumping): consiste nel ricoprire il cavo una volta posato con massi naturali.



*Sistemi di protezione dei cavi poggiati sul fondale mediante gusci di ghisa, materassi o rocce*

Delle tre possibilità illustrate si è scelto di utilizzare i gusci in ghisa: tale soluzione, particolarmente adatta per proteggere il cavo posato su fondali che presentano conformazioni irregolari o taglienti, risulta di minore impatto per l'ecosistema dati i ridotti ingombri.

### 6.4 REALIZZAZIONE DEL CAVIDOTTO MARINO IN TOC

L'approdo del cavo marino sarà realizzato tramite tecnica Trivellazione Orizzontale Controllata (TOC). Tale soluzione prevede la realizzazione di una trivellazione rettilinea di opportuna lunghezza e profondità. Durante le operazioni di drilling verrà installato una tubazione in materiale plastico con all'interno un cavo di tiro che servirà, durante le operazioni di installazione del cavo marino, a far scorrere la testa dello stesso all'interno della tubazione fino al punto di fissaggio a terra.

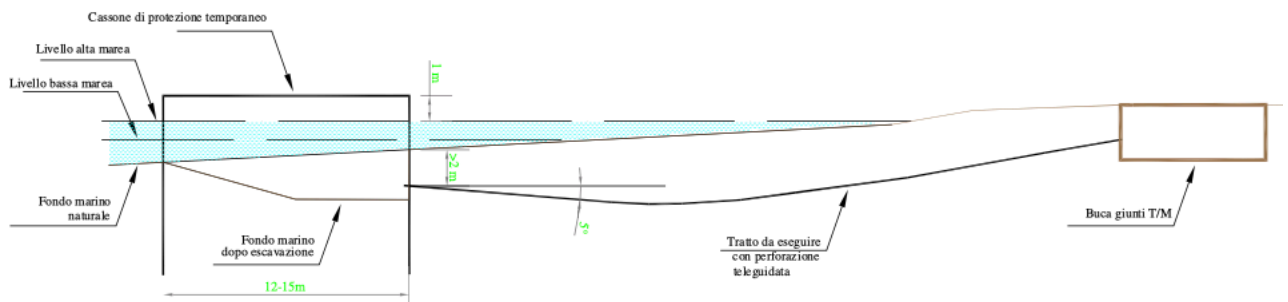
La trivellazione avverrà posizionando la macchina in corrispondenza dell'estremità lato terra (vasca giunti), effettuando pertanto i fori con avanzamento verso il mare. Giunti all'altra estremità, si procederà al trascinamento in senso opposto dei tubi PEAD, dotati di apposita testa per l'ancoraggio all'utensile della macchina.

La soluzione di approdo con TOC è volta a ridurre l'impatto delle lavorazioni sulla falesia e sulle aree soggette a vincolo PAI in prossimità della costa e di proteggere il cavo marino da una tubazione in PEAD, installata ad alcuni metri di profondità rispetto al piano di calpestio, riducendo quindi enormemente le possibilità di interferenza con la popolazione.



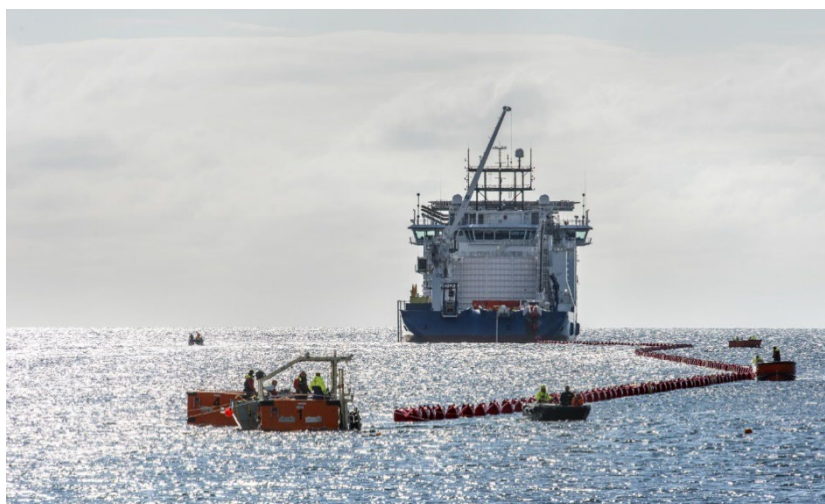
*Posa del cavo nel punto di sbarco con tecnica TOC*

L'estremità lato mare del tratto da eseguire con trivellazione teleguidata sarà provvisoriamente protetta con apposito cassone in lamiera, all'interno del quale sarà effettuato uno scavo per far uscire le suddette estremità evitando al contempo il contatto con l'acqua, in modo da facilitare le operazioni di posa delle tubazioni all'interno dei fori e la successiva posa dei cavi. Il cassone sarà scoperto sul lato superiore e avrà un'altezza di circa 1 m oltre il livello massimo dell'acqua. Avrà una larghezza di circa 20 m per 15 m di profondità.



*Schema di posizionamento del cassone di protezione*

Per la posa all'approdo di arrivo si potrà procedere seguendo la tecnica riportata nella figura seguente, che prevede l'utilizzo di barche di appoggio alla nave principale per il tiro a terra della parte terminale dei cavi, tenuti in superficie tramite dei galleggianti durante le operazioni.

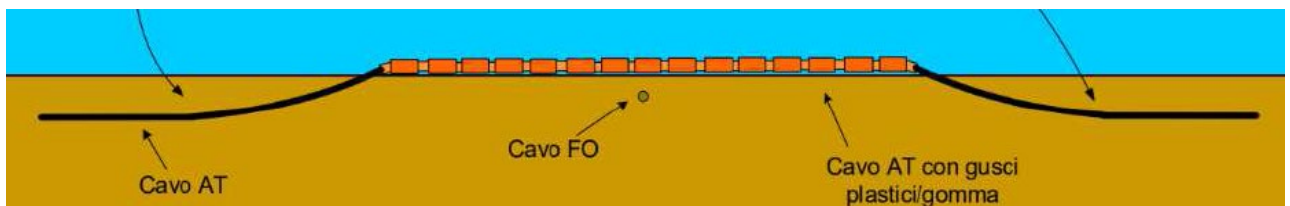


*Posa del cavo in corrispondenza del punto di approdo*

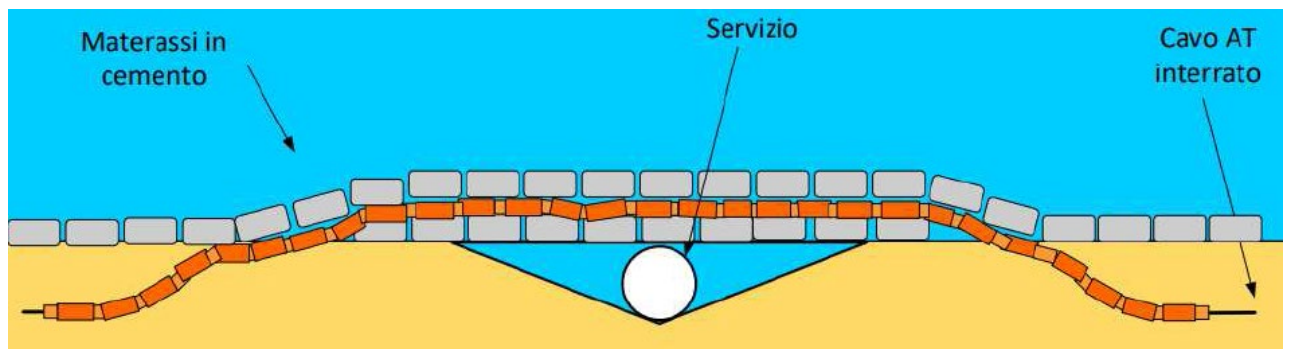
### 6.5 RISOLUZIONE DI EVENTUALI INTERFERENZE OFFSHORE

Le indagini effettuate non hanno evidenziato la presenza di interferenze con altri servizi sottomarini, ad ogni modo, nel caso in cui dovesse emergere la necessita di gestire l'incrocio con altri cavi o gasdotti, l'attraversamento potrà essere realizzato facendo transitare i cavi al di sopra dell'interferenza da attraversare, separando opportunamente il cavo dal "sottoservizio" esistente ed adottando idonee soluzioni di ricopertura con gusci in materiale plastico e di protezione dell'incrocio con materassi di cemento o sacchi riempiti di sabbia come indicato nei tipologici seguenti.

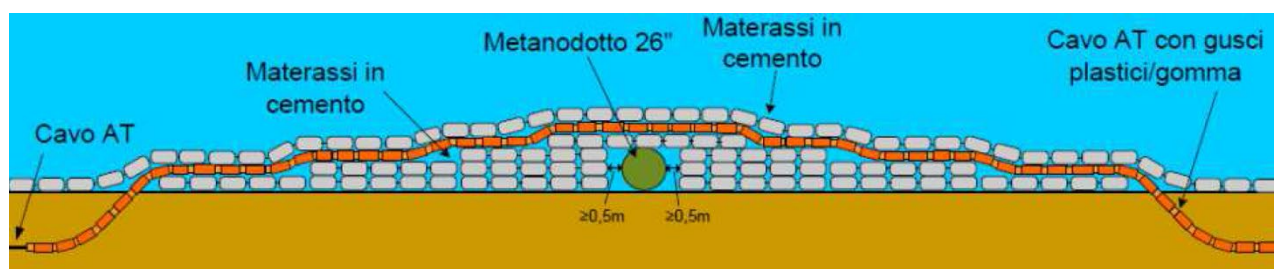
La stessa tecnica può essere necessaria anche in caso che il cavo o il tubo attraversato sia interrato artificialmente o naturalmente.



*Tipico di attraversamento di cavo*



*Tipico di attraversamento di tubazione metallica affiorante*



*Tipico di attraversamento di gasdotto affiorante*

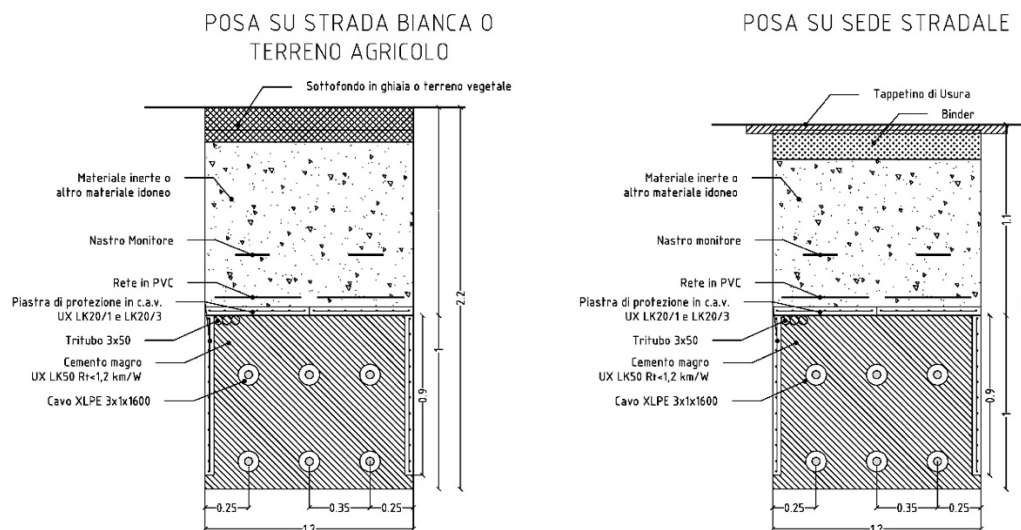
## 7 ELETTRODOTTI ONSHORE

I cavi saranno posati ad una profondità standard (quota piano di posa) di -2,2 m (-2,1m per posa su terreno agricolo o strada bianca) su di un letto di sabbia o di cemento magro dallo spessore di cm. 10 ca. I cavi saranno ricoperti sempre con il medesimo tipo di sabbia o cemento, per uno strato di cm.40, sopra il quale la quale sarà posata una lastra di protezione in C.A. Ulteriori lastre saranno collocate sui lati dello scavo, allo scopo di creare una protezione meccanica supplementare.

La restante parte della trincea sarà riempita con materiale di risulta e/o di riporto, di idonee caratteristiche. Nel caso di passaggio su strada, i ripristini della stessa (sottofondo, binder, tappetino, ecc.) saranno realizzati in conformità a quanto indicato nelle prescrizioni degli enti proprietari della strada (Comune, Provincia, ANAS, ecc.).

I cavi saranno segnalati mediante rete in P.V.C. rosso, da collocare al di sopra delle lastre di protezione. Ulteriore segnalazione sarà realizzata mediante la posa di nastro monitorare da posizionare a circa metà altezza della trincea.

All'interno della trincea è prevista l'installazione di n°1 Tritubo Ø 50 mm entro il quale potranno essere posati cavi a Fibra Ottica e/o cavi telefonici/segnalamento.



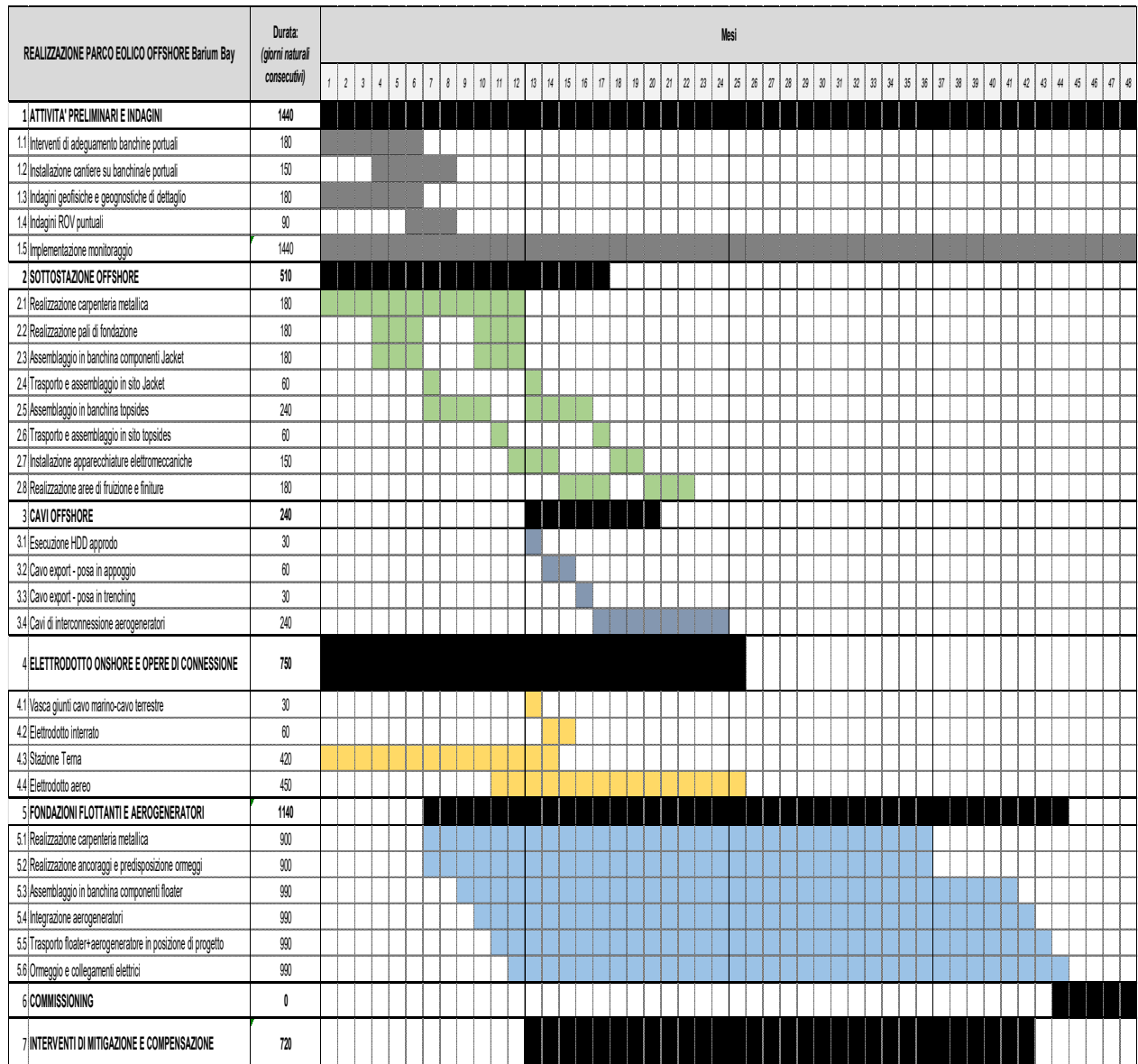
Schemi tipologici di posa su strada

### 7.1 RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE ONSHORE

Saranno possibili interferenze con le reti interrato esistenti: reti idriche AQP, reti elettriche Enel, reti elettriche di produttori di energia da fonte rinnovabile (impianti fotovoltaici ed eolici), reti gas e reti telefoniche. Tali interferenze saranno puntualmente verificate in sede di progettazione esecutiva con gli enti/società proprietari delle reti e saranno definite di concerto le modalità tecniche di posa dei cavi AT in corrispondenza delle intersezioni e ,ove necessario, si utilizzerà la tecnica della Trivellazione Orizzontale Controllata. Tutti i dettagli sulle modalità di posa e sulla gestione delle interferenze sono dettagliati nell'elaborato PTO 5.9 Sezioni di posa - interferenze e attraversamenti.

## 8 SINTESI DELLE GENERALE DELLE FASI DI REALIZZAZIONE

La realizzazione dell’impianto prevede una tempistica totale di 48 mesi. Con riferimento al cronoprogramma delle lavorazioni (cfr elaborato R.8.2), le macro operazioni e la tempistica possono essere schematizzate come rappresentato nel grafico seguente:



Cronoprogramma delle macro operazioni di cantiere

Le attività preliminari e le indagini, parzialmente già svolte nel progetto definitivo, avranno tempistiche contemporanee a tutta l’esecuzione del cantiere e consentiranno di monitorare “in corso d’opera” diversi aspetti ambientali e fisici del sito, al fine della redazione e eventuale perfezionamento del progetto esecutivo anche durante lo svolgimento delle attività cantieristiche vere e proprie.

La seconda attività prevista consiste nella realizzazione della parte “hardware” della sottostazione marina. Questo consentirà di svolgere l’attività di *pre-commissioning* e di predisporre l’area ad accogliere le strutture flottanti e gli aerogeneratori.

La terza macro attività consiste nella posa dei cavi marini, anche questa attività è preliminare e prodromica alla installazione degli apparati produttivi.

La quarta fase segnalata è la realizzazione delle opere di connessione a terra, prevista con una tempistica contemporanea alla posa dei cavi marini.

La quinta fase vede l'assemblaggio e il varo delle installazioni produttive, parzialmente contemporanea alle altre fasi citate, questa attività verrà svolta lontano dal sito di installazione in strutture portuali appositamente scelte e adibite, come meglio specificato nel paragrafo 3.2.

In termini di risorse impiegate, la fase di assemblaggio è l'attività di cantiere più impegnativa tra quelle previste.

La sesta fase ed ultima fase consiste nell'attività di commissioning, cioè sinteticamente nell'allaccio e "*l'accensione*" degli apparati "software" del parco eolico Barium Bay e nello *starting* dell'attività di produzione energetica pulita.

## 9 GESTIONE E MANUTENZIONE

Come per tutte le tipologie di opere, le attività di manutenzione possono essere suddivise in:

- Manutenzione preventiva
- Ispezione
- Manutenzione correttiva

In generale tutte le opere previste sono progettate e realizzate con standard qualitativi tali da richiedere un intervento minimo di manutenzione in circostanze normali. I sistemi di controllo, in particolare, sono dotati di caratteristiche di sicurezza che consentono di massimizzare la protezione dell'integrità del sistema in condizioni ambientali estreme durante le operazioni: se si verificano condizioni meteorologiche estreme durante le normali operazioni, i sensori di bordo del floater e dell'aerogeneratore attiveranno l'arresto del funzionamento.

Il personale addetto all'ispezione e alla manutenzione monitorerà le prestazioni delle varie componenti interpretando i problemi di avviso delle varie apparecchiature e componenti del sistema. Le telecamere di bordo e una gamma completa di altri sensori possono essere utilizzati per consentire la sorveglianza e l'interazione remota con il sistema. La gamma di sensori installabili ha tre obiettivi principali: monitoraggio, diagnosi, abilitazione e supporto agli interventi da remoto.

### 9.1 MANUTENZIONE PREVENTIVA

Le attività di manutenzione preventiva devono essere intraprese secondo i manuali dei produttori, su base periodica, per monitorare le condizioni del sistema, prevenire il degrado dei componenti e intervenire (riparare/sostituire) prima che l'apparecchiatura si guasti, evitando tempi di fermo imprevisti.

L'evoluzione delle condizioni delle attrezzature e delle strutture nel corso della vita guiderà il continuo aggiornamento del piano di manutenzione. Le specifiche tecniche di manutenzione dipendono dalle apparecchiature da mantenere, che devono essere definite durante le fasi di ingegneria. La maggior parte delle opere è composta da componenti standard del settore che richiedono poca manutenzione.

### 9.2 ISPEZIONE

Lo scopo delle ispezioni strutturali periodiche è quello di monitorare l'integrità delle strutture, sia al di sopra che al di sotto del livello medio dell'acqua, compresi i cavi inter-array e i sistemi di ormeggio. L'ambito e la periodicità delle ispezioni strutturali periodiche sono determinati dall'ente di classificazione incaricato, ove applicabile.

Per i vani meno accessibili senza scale, sono richiesti anche tecnici con competenze specifiche. Per ridurre al minimo l'impiego di questa categoria di tecnici, le ispezioni possono essere effettuate anche da velivoli senza pilota pronti per il mercato o, per i compartimenti sommersi, da ROV portatili.

Le grandi ispezioni subacquee devono essere eseguite da un ROV dispiegato da qualsiasi imbarcazione con capacità DP2 di posizione dinamica e gru idonea per il dispiegamento di ROV.

### 9.3 MANUTENZIONE CORRETTIVA

La manutenzione correttiva verrà eseguita quando una parte delle apparecchiature incorre in guasti o se le condizioni di deterioramento aumentano il rischio di guasto, richiedendo un'azione correttiva per prevenire guasti successivi. La piattaforma galleggiante è progettata per consentire la sostituzione dei componenti offshore. L'accento sarà posto sui mezzi di movimentazione dei materiali per consentire la rimozione rapida e sicura e la reinstallazione delle parti. I componenti di grandi dimensioni possono essere riparati a terra, quando possibile.



#### 9.4 SOSTITUZIONE DEI COMPONENTI PRINCIPALI E MANUTENZIONE STRAORDINARIA

In caso di sostituzione di un componente importante del sistema floater-aerogeneratore, si dovrà prevedere il ritorno al porto. Si tratta di rimorchiare la piattaforma in porto in modo che il componente interessato possa essere sostituito utilizzando strutture a terra in un ambiente protetto.

La piattaforma è progettata con connettori di ormeggio della piattaforma plug-and-play e un I-Tube scollegabile, che può essere facilmente collegato nel processo inverso rispetto all'installazione, entrambe operazioni da eseguire in meno di 24 ore. La soluzione I-Tube flottante impedisce una perdita di produzione di energia a livello di array derivata da una potenziale manutenzione correttiva di grandi dimensioni, garantendo così una produzione ininterrotta dalle unità rimanenti mentre l'unità interessata è in transito e in riparazione.

L'operazione di rimorchio a porto viene eseguita secondo le seguenti fasi:

- Allestimento logistica in porto
- Allestimento piattaforma
- Dispiegamento I-tube
- Scollegamento sistema di ormeggio
- Traino offshore e relative attività di zavorramento
- Ormeggio piattaforma lato banchina
- Intervento di manutenzione straordinaria
- Traino offshore e ricollegamento I-tube e sistema di ormeggio

Altre strategie di intervento, attualmente in fase di sviluppo per questa tipologia di opere, possono includere navi con gru galleggianti per carichi pesanti.

#### 9.5 PARTI DI RICAMBIO E REQUISITI DI STOCCAGGIO

Data l'importanza dell'opera, dovrà essere previsto un inventario di parti di ricambio critiche e non critiche, suddivisibile in 6 categorie:

- Sistema di zavorra: include pompe di zavorra, pompe di sentina portatili, pannelli VFD, ventole di ventilazione e ricambi associati come guarnizioni, giunti, tenute, cuscinetti, ecc.
- Tubazioni e valvole: tubazioni di zavorramento, valvole e raccordi.
- Sistemi di alimentazione: cavi di alimentazione, prese di alimentazione, modulo di alimentazione UPS, interruttori di alimentazione
- Attrezzatura di supporto sul campo: pompe dell'acqua di mare, pezzi di ricambio per gru (grasso, bulloni, ecc.) e ormeggio ricambi verricello
- Struttura secondaria: bulloneria e staffe per grigliato e corrimano, anodi • Strumentazione: ausili alla navigazione, inclinometri, trasmettitori di pressione, trasmettitori di livello, rilevatori di perdite, tra l'altro
- Per quanto riguarda i sistemi di cavi di ormeggio e inter-array, le raccomandazioni sui pezzi di ricambio sono guidate dagli articoli con il tempo di consegna più lungo, che sono tipicamente la cima di ormeggio e il cavo inter-array.

## 10 DISMISSIONE

Gli interventi di dismissione di un parco eolico offshore seguono sostanzialmente all'inverso le fasi di realizzazione, rendendo necessaria la riattivazione dei cantieri portuali utilizzati in fase di realizzazione per lo smontaggio degli aerogeneratori e il taglio delle strutture in acciaio.

Ad oggi l'unico intervento di dismissione eseguito è stato condotto da Principle Power, che ha eseguito la disattivazione di WindFloat 1, il suo primo progetto pilota operativo tra il 2011 e il 2016. Nel seguito si descrivono le operazioni di dismissione, riportando le risultanze ottenute dall'esperienza Principle Power.

### 10.1 OPERAZIONI OFFSHORE

Nello specifico caso in esame, le condizioni al contorno hanno consentito di realizzare sistemi di ormeggio a bassa pretensione che possono essere facilmente agganciati con un verricello di bordo, connettori di ormeggio facilmente scollegabili e cavi dinamici per il collegamento delle turbine che possono essere facilmente sconnessi.

I cavi, le cime di ormeggio e le ancore devono essere scollegati seguendo il processo inverso rispetto alla loro installazione.

In particolare, le fasi del processo di disattivazione sono:

- Scollegamento del cavo di alimentazione (circa 12 ore)
- Scollegamento delle cime di ormeggio (circa 12 ore per 3 cime di ormeggio) • Traino dal sito al porto (durata dipendente dalla distanza di transito)

Una volta completate le operazioni di distacco degli ormeggi e dismissione del collegamento elettrico, il complesso floater-aerogeneratore può essere trainato verso il porto dove eseguire le operazioni di smontaggio e smantellamento. Anche in questo caso si procede in maniera inversa all'installazione. Le operazioni di traino vengono eseguite collegando un rimorchiatore offshore alla colonne 2 e 3 tramite una briglia. La velocità di traino deve essere limitata a 3,0 nodi e ridotta in caso di maltempo.



*Configurazione traino*

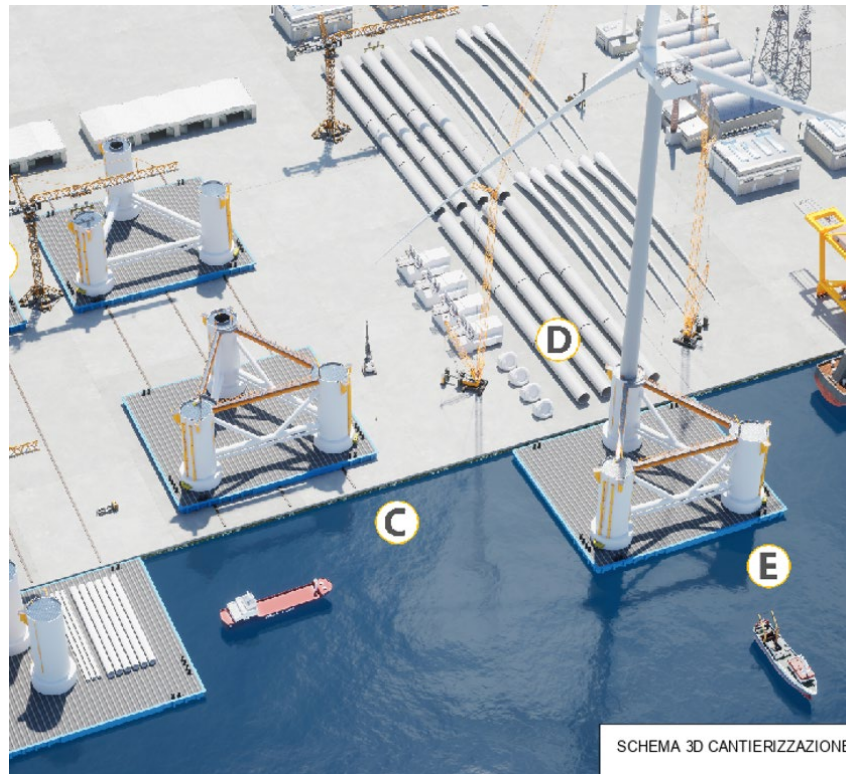
Allo stesso modo si procederà per la sottostazione, rimuovendo prima tutte le componenti elettromeccaniche e poi asportando il topside e infine il jacket, invertendo le operazioni di carico e trasporto.

### 10.2 OPERAZIONI ONSHORE

Le operazioni di smontaggio e smantellamento del complesso floater-aerogeneratore richiederanno sostanzialmente la stessa organizzazione logistica descritta nella relazione R.7.1 per la realizzazione.

Sarà quindi necessario disporre di una filiera di produzione in grado di garantire almeno 4 linee in parallelo, facendo affidamento su più infrastrutture portuali, magari gestendo diverse funzioni.

Di seguito si ripropone a scopo esemplificativo la schematizzazione dell'area di cantiere, nel quale le operazioni dovranno essere scelte all'inverso, dallo smontaggio dei componenti dell'aerogeneratore allo smantellamento del floater: gli spazi da impegnare non variano rispetto alla fase di realizzazione.



Allo stesso modo si procederà per la sottostazione prevedendo lo smantellamento delle parti metalliche in banchina portuale.

### 10.3 RECUPERO DI MATERIA E FINE VITA

Tutte le strutture di cui si compone il parco eolico offshore hanno struttura primaria in acciaio. Il processo di smantellamento e dismissione di queste tipologie di opere è ben sperimentato nel settore O&G, dove vengono riciclate le unità di produzione galleggianti semisommersibili e le piattaforme di perforazione. In genere, tutto l'acciaio recuperato dal sito offshore può essere recuperato e riciclato a terra. (<https://kishornport.co.uk/services/decommissioning>).

Anche le funi sintetiche possono essere recuperate e utilizzate come combustibile in una centrale termica (energia dai rifiuti), ma i produttori hanno anche sviluppato processi per riciclare le funi in prodotti polimerici come le coperture per ponti. (<https://www.lankhorstropes.com/information/recycling-of-ropes>).

Anche i cavi e gli accessori possono essere completamente recuperati per essere trattati da un settore di riciclaggio dedicato già esistente (<https://k2polymers.com/recycling-services/sub-sea-cable-recycling/>)

A ciò aggiungasi che per strutture di questo tipo sarà anche da valutare la possibilità di estendere la durata delle opere: ad esempio l'unità WindFloat 1 di Principle Power è stata dismessa dal sito di Povoas do Varzim in Portogallo ed è stata reinstallata presso il Kincardine Offshore Wind Farm, in Scozia.

Spett.le **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**

[protocollo@pec.adspmam.it](mailto:protocollo@pec.adspmam.it)

c.a. presidente prof. Avv. Ugo Patroni Griffi

[presidente@adspmam.it](mailto:presidente@adspmam.it)

p.c. ing. Francesco Di Leverano

[f.dileverano@adspmam.it](mailto:f.dileverano@adspmam.it)

**Protocollo GRHOPE-049-OUT**

**Oggetto: Manifestazione di interesse per l'utilizzo delle infrastrutture portuali ai fini della realizzazione di impianti eolici offshore**

Gent.mo Presidente,

facciamo seguito agli incontri e ai confronti tenutisi con Lei e con la sua struttura tecnica in relazione alla questione di cui in oggetto, per significare quanto segue.

Gruppo Hope s.r.l., società con sede legale a Milano e operativa a Bari, attiva nello sviluppo di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili e di idrogeno verde, ha avviato l'iter procedurale per l'ottenimento delle autorizzazioni per la realizzazione di una serie di impianti di produzione di energia elettrica con tecnologia eolica offshore galleggiante. In particolare, i due progetti in stato più avanzato riguardano gli impianti ubicati rispettivamente al largo della costa tra Brindisi e Lecce (sviluppo in capo alla Lupiae Maris S.r.l., partecipata da Gruppo Hope S.r.l. e Galileo Green Energy GmbH- 35 aerogeneratori per complessivi 525 MW) e al largo della costa tra Bari e Manfredonia (sviluppo in capo alla Barium Bay S.r.l., al momento partecipata in via esclusiva da Gruppo Hope srl - 80 aerogeneratori per complessivi 1.120 MW).

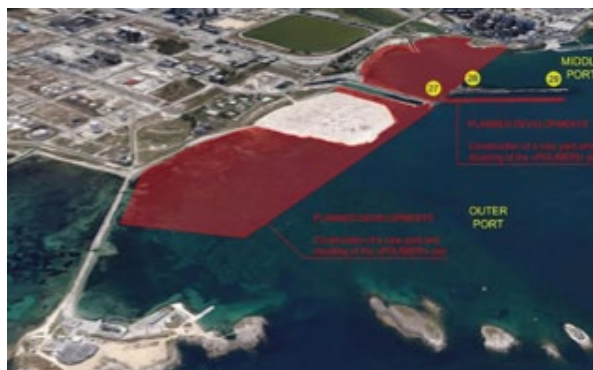
Questa tipologia di impianti prevede una modalità realizzativa che coinvolge in maniera significativa le infrastrutture portuali: in estrema sintesi, la struttura galleggiante (floater), del peso complessivo di circa 5.000 tonnellate (nel caso di manufatto interamente in acciaio, il peso si incrementa ulteriormente in caso di struttura mista acciaio/calcestruzzo) e dimensioni in pianta che superano i 6.000 mq, viene assemblata interamente in porto, insieme all'aerogeneratore (che ha uno sviluppo in altezza di complessivi circa 250 m), e trasportata nella posizione di progetto tramite rimorchiatori. Si tratta, in sostanza, di allestire nelle aree portuali disponibili dei cantieri semipermanenti (si stima una durata di 3 anni per l'impianto Lupiae Maris e 5 anni per l'impianto Barium Bay) in cui dovranno trovare posto le aree per lo sbarco e lo stoccaggio dei semilavorati che compongono il floater, le aree per l'assemblaggio e la saldatura dei semilavorati e il successivo sbarco su chiatte semisommergibili, le aree per lo sbarco e lo stoccaggio dei componenti degli aerogeneratori, le aree per il successivo montaggio degli aerogeneratori sui floater terminati.

Da queste considerazioni emerge in maniera evidente l'importanza che la disponibilità di infrastrutture portuali adeguate assume rispetto alla concreta realizzabilità delle opere in esame. Se poi si considera che gli scenari al 2030, elaborati sulla base della strategia Fit For 55% del Green Deal europeo, prevedono per la Puglia una dotazione di impianti eolici offshore per una potenza complessiva di circa 4 GW, tale disponibilità appare decisamente dirimente per raggiungere gli obiettivi legati alla transizione energetica.

Dagli incontri ad oggi tenutisi con codesta autorità è emerso che le infrastrutture portuali potenzialmente idonee allo scopo sono quelle dei porti di Bari e Brindisi, con specifico riferimento agli ampliamenti in corso e/o pianificati: ci si riferisce in particolare al realizzando completamento della colmata di Marisabella per il porto di Bari e al pianificato intervento di ampliamento del molo Polimeri, così come raffigurati nelle immagini seguenti (estratte dal sito web dell'Autorità).



**Bari** – completamento colmata Marisabella



**Brindisi** – ampliamento molo Polimeri

Al fine di consentire a codesta spettabile Autorità di poter eseguire le necessarie valutazioni in merito alla effettiva possibilità di aree portuali da destinare alle attività in oggetto, si riportano di seguito i requisiti minimi delle aree:

Dimensione in pianta: circa 5 ha

Tipologia di accosto: laterale

Pescaggio: > 10 m

Portata banchina: > 16 t/mq

Per quanto concerne le tempistiche, è presumibile che la realizzazione degli impianti in oggetto possa avviarsi a partire dal 2026-2027. Tanto al fine di consentire a codesta autorità di effettuare le necessarie valutazioni di compatibilità con i tempi di realizzazione degli interventi in atto e pianificati sui due porti citati.

In conclusione, si rappresenta la disponibilità della scrivente società a fornire tutto il supporto necessario a definire le aree potenzialmente impegnabili per tali finalità, ad individuare gli ulteriori interventi di adeguamento eventualmente necessari e a condividere auspicabili interventi di compensazione.

In attesa di un Vostro riscontro, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Bari 25.11.2022

L'amministratore Unico

Michele Scoppio  
