



COMUNE DI PALERMO

AREA URBANISTICA E DELLA RIGENERAZIONE URBANA, DELLA MOBILITA' E DEL CENTRO STORICO

STAFF AREA URBANISTICA E DELLA RIGENERAZIONE URBANA, DELLA MOBILITA' E DEL CENTRO STORICO

UFFICIO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTO PUBBLICO

e-mail mobilitaurbana@comune.palermo.it

PEC: mobilitaurbana@cert.comune.palermo.it

Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la redazione delle infrastrutture di ricarica di autobus elettrici - avviso PNRR misura M2 C2 - I4.4 "rinnovo flotte bus e treni verdi" sub-investimento 4.4.1 bus" decreto di finanziamento nr. 134 del 10/05/2022

CUP: D70J22000010001 CIG: 9589549A2B

ALLEGATO D (di cui all'[art. 8, comma 1](#))

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

RICHIEDENTE ⁽¹⁾

Ing. Roberto Biondo nato a Palermo (PA) il 12/09/1966 e residente, codice fiscale BNDRRT66P12G273P, nella qualità di Responsabile Unico del Procedimento dell'Area urbanistica e della rigenerazione urbana, della mobilità e del centro storico Staff area urbanistica e della rigenerazione urbana, della mobilità e del centro storico Ufficio mobilità sostenibile e trasporto pubblico del Comune di Palermo (Città Metropolitana di Palermo)

persona fisica

società

impresa

ente



2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO: ⁽²⁾

B.10. installazione di cabine per impianti tecnologici a rete o colonnine modulari ovvero sostituzione delle medesime con altre diverse per tipologia, dimensioni e localizzazione

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

- temporaneo
 permanente

5. DESTINAZIONE D'USO

- residenziale o ricettiva/turistica o industriale/artigianale o agricolo o commerciale/direzionale
 altro

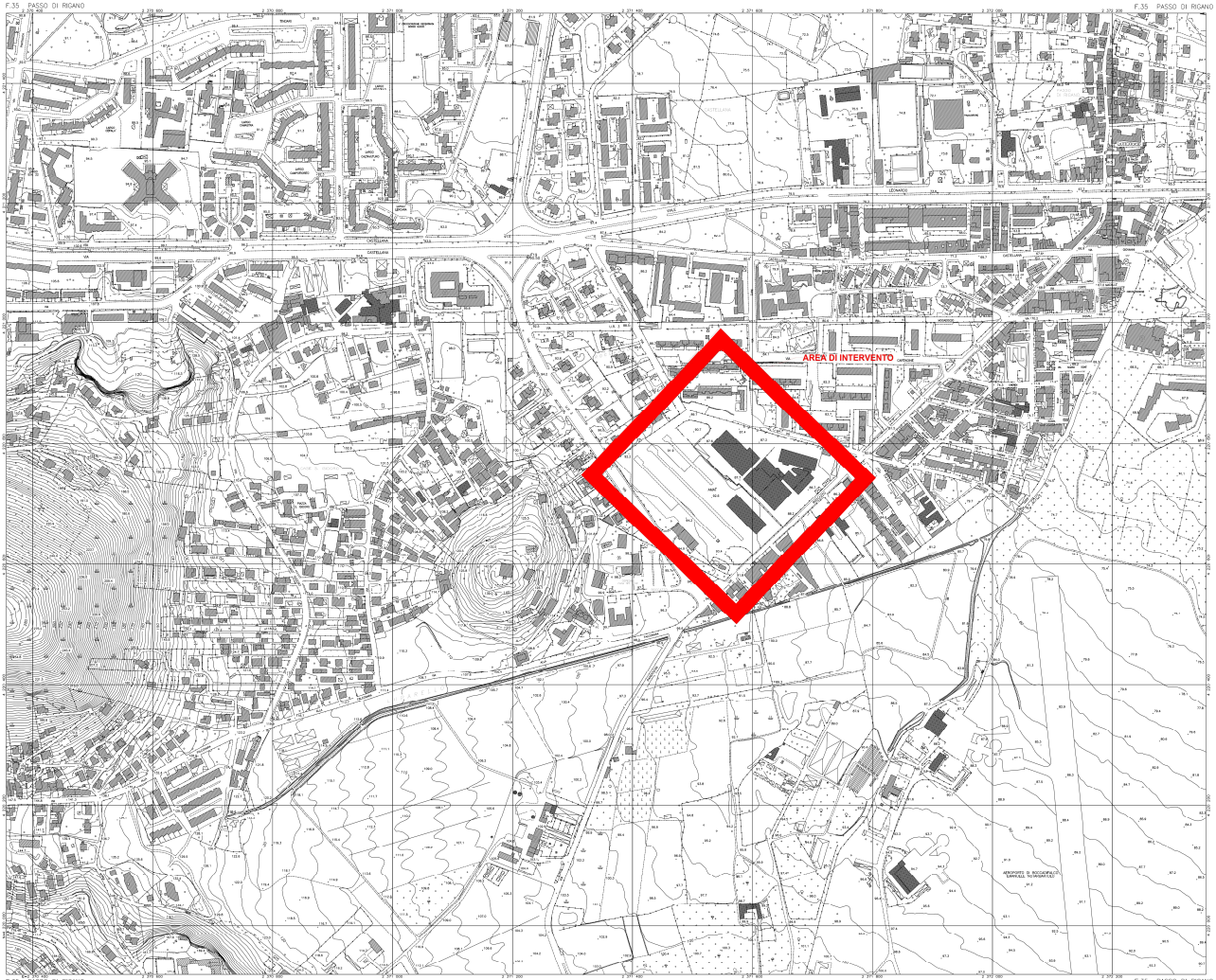
6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

- centro o nucleo storico **area urbana** o area periurbana
insediamento rurale (sparso e nucleo) o area agricola o area naturale o area boscata o ambito fluviale o ambito lacustre
 altro

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

- pianura o versante o crinale (collinare/montano) o piana valliva (montana/collinare)
 altopiano/promontorio o costa (bassa/alta)
 altro: Pianura, area urbana

ORTOFOTO con evidenziata l'area interessata dall'intervento



**Stralcio Carta Tecnica Regionale in scala 1:2.000, Foglio 35 denominata "Passo di Rigano"
con evidenziata l'area interessata dall'intervento**

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

Di seguito si riporta un report fotografico dell'area del deposito AMAT di via Roccazzo in cui saranno installati i nuovi impianti tecnologici.



Vista d'insieme del piazzale di via Roccazzo



Vista d'insieme del piazzale di via Roccazzo



Marciapiede centrale dedicato all'installazione di 34 colonnine di ricarica lenta doppie



Area dedicata all'installazione della nuova cabina elettrica MT/BT di smistamento



Marcia piede laterale dedicato all'installazione di 9 colonnine di ricarica lenta doppie e al pantografo per la ricarica veloce

10.a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO ([art. 136 - 141 - 157 D.lgs 42/04](#))

l'area di intervento non presenta alcun immobile di notevole interesse pubblico

10.b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE ([art. 142 del D.lgs 42/04](#))

Le aree oggetto di intervento sono nel territorio cittadino di Palermo e su parte di esse gravano alcuni vincoli di tipo urbanistico, edilizio e di tutela del patrimonio paesaggistico ed archeologico (Verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 28 comma 4 del D.Lgs. 42/2004, per la procedura D. Lgs. 50/2016 art. 25, c. 1)) ma non di tipo ambientale. E' necessario, comunque, rappresentare che, nonostante l'esistenza dei predetti vincoli, le opere da realizzare ricadono su una porzione di territorio completamente antropizzato ed urbanizzato.



11. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO: ⁽⁴⁾

L'area di intervento (piazzale) è costituito da una grande area destinata a parcheggio bus totalmente all'aperto. Esistono nell'area edifici a supporto del deposito nonché cabine elettriche di trasformazione a servizio del deposito stesso.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO: ⁽⁵⁾

L'intervento riguarda l'installazione di 43 colonnine di ricarica lenta a doppia presa e un pantografo da 400 kW per ricarica veloce.

Attualmente sono presenti due punti di consegna.

Al fine di razionalizzare la rete esistente di media tensione ed evitare diversi punti di consegna si è valutata la possibilità di avere un unico punto di consegna dal distributore a cui chiedere un aumento di potenza. La potenza dell'impianto esistente è pari a 920 kW ed è divisa tra i due POD di consegna MT.

La potenza del nuovo impianto degli 84 punti di ricarica lenta da 80 kW e di un pantografo ricarica veloce da 400 kW è pari a 5,66 MW, avendo assunto un funzionamento contemporaneo di 60 punti di ricarica e del pantografo.

La potenza degli altri impianti in progetto da parte di AMAT è pari a 1,97 MW.

La potenza complessiva risulta essere pari a 8,55 MW, compatibile con la massima potenza che può essere richiesta al distributore in MT presso un unico punto di consegna con la disconnessione del POD IT001E97460963 di media tensione e con la richiesta di aumento per il POD IT001E00201540, che attualmente ha una potenza disponibile di 506 kW, pari a 8,05 MW.



In questo modo si è previsto la sistemazione dell'attuale cabine alimentata dal POD IT001E00201540, mantenendo l'esistente interruttore di protezione generale, di recente installazione, e sostituendo invece i quadri di media tensione, ormai vetusti, che attualmente alimentano tre trasformatori da 400 kVA ciascuno. Il nuovo quadro oltre ad alimentare i tre trasformatori esistenti andrà ad alimentare una cabina di smistamento, ubicata in prossimità del piazzale dove si installeranno le colonnine di ricarica ed il pantografo.

La linea MT sarà posata entro un canale in c.a.v. prefabbricato completo di soletta di copertura in c.a.v. piana tipo pedonabile da installare fuori terra al fine di evitare lo scavo in una zona con possibile interferenze impiantistiche.

Dalla cabina di smistamento con sezionatore MT arrivo linea e 5 interruttori motorizzati MT si alimenteranno, con cavi MT interrati:

1. La Cabina ricarica BUS 1 e FV con sezionatore MT arrivo linea, 1 interruttore motorizzato MT protezione trafo, un trasformatore in resina da 2000 kVA, un Power center che alimenta in bassa tensione 10 colonnine di ricarica con doppia presa, una predisposizione per impianto FV ed un quadro automatico di rifasamento da 150 kVAR;
2. La Cabina ricarica BUS 2 con sezionatore MT arrivo linea, 1 interruttore motorizzato MT protezione derivazione Cabina ricarica BUS 3, 1 interruttore motorizzato MT protezione trafo, un trasformatore in resina da 2000 kVA un Power center che alimenta in bassa tensione 9 colonnine di ricarica con doppia presa + pantografo di ricarica rapida da 400 kW ed un quadro automatico di rifasamento da 150 kVAR
3. La cabina esistente per il metano;
4. La nuova cabina per il metano;
5. La cabina per l'alimentazione delle future 18 colonnine in progetto da parte di AMAT.

La Cabina ricarica BUS 3, alimentata in MT dalla Cabina 2, avrà un sezionatore MT arrivo linea, 2 interruttori motorizzati MT protezione trafo, due trasformatori in resina, non in

parallelo, da 2000 kVA, con due Power center, ciascuno che alimenta in bt 12 colonnine di ricarica doppie. Ed un quadro automatico di rifasamento da 150 kVAR.



Colonnina di ricarica con doppia presa da 80 kW cad (complessivi 160 kW) con 2 cavi con connettori CCS 2 con corrente di uscita pari a 300 A e cavi di lunghezza pari a 10 m



Colonna di ricarica con pantografo invertito, per il collegamento all'unità centrale di ricarica, design industriale per la ricarica di veicoli elettrici (400 kW)



13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA: ⁽⁶⁾

Le modifiche che si prevede di apportare al deposito con l'installazione del nuovo impianto di ricarica per veicoli elettrici non produrranno effetti di disturbo al paesaggio tutelato in quanto non visibili da nessuna area pubblica.

14. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO: ⁽⁷⁾

L'impatto prodotto dall'intervento sarà modestissimo in quanto non visibili da nessuna area pubblica.

15. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

L'intervento proposto è conforme con quanto previsto dalla disciplina paesaggistica vigente.

Firma del Richiedente

dell'intervento:

In.g Roberto Biondo



Il Direttore Tecnico
Prof. Ing. Antonio Cataliotti

Firma del Progettista

Prof. Ing. Antonio Cataliotti

