



**Regione Puglia
Provincia di Lecce
Comuni di Lecce e Surbo**

PROGETTO DEFINITIVO: IMPIANTO FV-SALONNA



OGGETTO:

**PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO AGRO-
FOTOVOLTAICO DELLA POTENZA DI 2.800,00 kW IN AC E 3.804,84 kWp
IN DC E DI TUTTE LE OPERE CONNESSE ED INFRASTRUTTURE**

IL COMMITTENTE

SOLAER CLEAN ENERGY ITALY 08 SRL
VIA CARLO PORTA N.3 - GALLARATE (VA)
P.IVA 03717980126

timbro

IL PROGETTISTA

Ing. Giuseppe Santaromita Villa

Collaboratori:
Ing. Torrisi Roberta
Ing. Messina Valeria
Ing. Pintaldi Giulia
Ing. Bazan Flavia
Ing. Conoscenti Rosalia
Ing. Lala Rosa Maria
Ing. Alessia Lo Bello
Ing. Cavarretta Maria Vincenza
Ing. Scacciaferro Anna

timbro e firma

CODICE ELAB.

A30

ELABORATO

RELAZIONE OSTACOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

SCALA

REVISIONE

rev. 08

CODICE IMPIANTO

AG50

CODICE DI RINTRACCIABILITÀ

211425796

DATA

13/05/2025

TIMBRO ENTE AUTORIZZANTE

Sommario

1	Premessa.....	2
2	Inquadramento geografico e descrizione dell'intervento.....	3
3	Valutazione degli eventuali ostacoli per la navigazione aerea nell'area di impianto	4
3.1	Interferenza fisica dell'impianto con i velivoli	5
3.1.1	Interferenze con aeroporti civili dotati di procedure strumentali.....	5
3.1.2	Interferenze con aeroporti civili privi di procedure strumentali	6
3.1.3	Interferenze con avio ed elisuperfici di pubblico interesse.....	7
3.1.4	Manufatti, impianti o strutture di altezza uguale o superiore a 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua	11
3.1.5	Interferenze con aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR	11
3.1.6	Opere speciali di potenziale pericolo per la navigazione aerea	13
3.2	Verifica dell'abbagliamento visivo	14
4	Allegati.....	17
4.1	Elenco degli aeroporti privi di procedure strumentali	17
4.2	Report Utility di pre-analisi	17

1 Premessa

La presente iniziativa si inquadra nel piano di sviluppo e realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica mediante conversione fotovoltaica dell'energia solare che la Società SOLAER CLEAN ENERGY ITALY 08 S.R.L. intende realizzare nella Regione Puglia nei comuni di Lecce (LE) e Surbo (LE).

L'impianto concorre al soddisfacimento delle esigenze di energia pulita e sviluppo sostenibile cui si fa riferimento alle Conferenze ONU sul clima, dalla CoP21 di Parigi del 2015 all'ultima CoP28 tenutasi a Dubai dal 30/11/2023 al 12/12/2023.

La presente relazione ha lo scopo di verificare l'interesse aeronautico delle opere oggetto di studio sulla base della nuova procedura ENAC/ENAV per la valutazione di compatibilità con potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea in vigore dal 16 febbraio 2015.

2 Inquadramento geografico e descrizione dell'intervento

L'impianto denominato "FV-Salonna" di potenza pari a 2.800,00 kW in corrente alternata e 3.804,84 kWp in corrente continua, sarà realizzato nella Regione Puglia, su un'area appartenente al territorio del Comune di Lecce (LE), in contrada "Salonna" e distinta al catasto terreni al Foglio 104 particelle 38, 39, 40 e 41, con opere di connessione ricadenti in parte anche nel comune di Surbo (LE).

L'impianto agro-fotovoltaico sarà allacciato alla rete di Distribuzione MT con tensione nominale di 20 kV tramite costruzione di cabina di consegna, da ubicarsi nel sito individuato dal produttore, connessa in antenna dalla linea MT esistente SURBO -- DW30.24832, alimentata da CP LECCE INDUSTRIALE -- DW00.1.383171, mediante costruzione di cavo interrato AL 185mmq con percorso interamente su strada pubblica e di un cavo interrato di richiusura, anch'esso su strada pubblica, tra la CS di consegna e la linea MT PANAREO, nella tratta compresa tra i nodi DW30.4.356826 e DW30.4.127968, tramite la costruzione di dispositivo di sezionamento da palo.

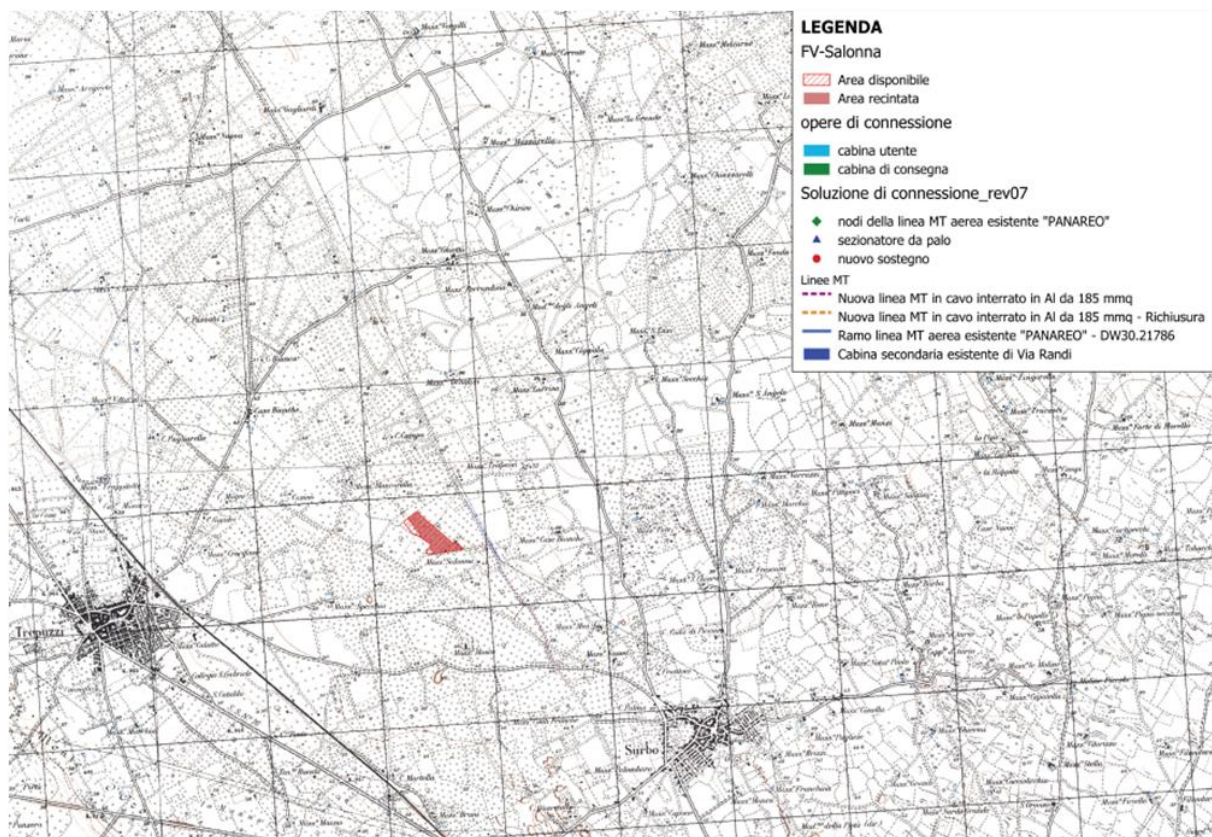


Figura 2-1 Inquadramento su Carta IGM dell'impianto agro-fotovoltaico FV-Salonna

3 Valutazione degli eventuali ostacoli per la navigazione aerea nell'area di impianto

Data la relativa vicinanza con la pista area dell'aeroporto di Brindisi, è doveroso considerare e prevedere i possibili effetti dell'impianto fotovoltaico sulle operazioni di volo. Gli aspetti che saranno valutati sono i seguenti:

- ✓ La possibile interferenza fisica dell'impianto con i velivoli: a tal fine si valuterà l'altezza dell'impianto, intesa come altezza di tutti i singoli componenti, attraverso la valutazione delle interferenze tra i manufatti stessi e le superfici di delimitazione degli ostacoli;
- ✓ Il possibile abbagliamento visivo che i piloti, in fase di decollo, volo ed atterraggio, potrebbero patire a causa della luce riflessa dai moduli fotovoltaici.

Per ognuno dei precedenti aspetti, sarà valutato, se esistente, il rischio e verranno proposte soluzioni che lo minimizzano.

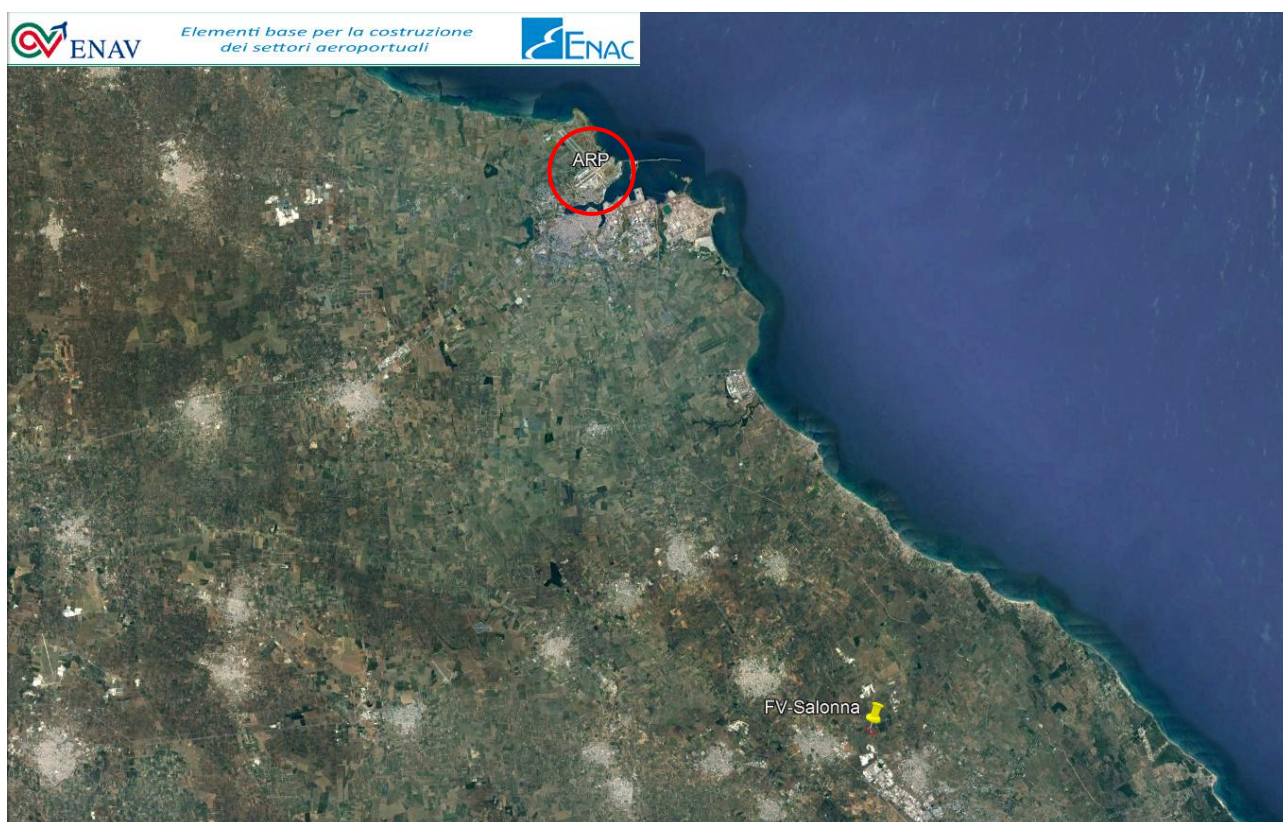


Figura 3-1 - Inquadramento generale del parco FV e dell'ARP prossimo all'impianto (Aeroporto di Brindisi)

3.1 Interferenza fisica dell'impianto con i velivoli

In ottemperanza alla procedura, sono da sottoporre a valutazione di compatibilità per il rilascio dell'autorizzazione di ENAC, i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultano:

1. interferire con specifici settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali;
2. prossimi ad aeroporti civili privi di procedure strumentali;
3. prossimi ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse;
4. di altezza uguale o superiore ai 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua;
5. interferire con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA- Building Restricted Areas-ICAO EUR DOC 015);
6. costituire, per la loro particolarità di opere speciali, potenziali pericoli per la navigazione aerea (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.).

Di seguito verranno valutate le possibili interferenze delle opere in progetto per ognuno dei casi sopracitati. La valutazione è stata effettuata con il supporto dell'utility di pre-analisi dal sito di ENAV per quanto concerne le possibili interferenze con aeroporti dotati di procedure strumentali di competenza ENAV e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR sempre di competenza ENAV.

3.1.1 Interferenze con aeroporti civili dotati di procedure strumentali

Le opere in progetto relative all'impianto agri-voltaico (area di installazione dei pannelli fotovoltaici) non interferiscono con nessun aeroporto civile dotato di procedure strumentali in quanto con riferimento alla ***“VERIFICA PRELIMINARE SUI POTENZIALI OSTACOLI E PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA”*** sulle potenziali interferenze definite dal Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti:

- non ricadono nei Settori 1, 2, 3, 4;
- ricadono nel Settore 5 in quanto interne al raggio di 45 km con centro nell'ARP (Airport Reference Point) ma non necessitano di essere sottoposti all'iter valutativo in quanto presentano un'altezza dal suolo (AGL) inferiore a 45 m;
- con riferimento alla lettera f. punto (2), l'impianto risulta ubicato ad una distanza superiore a 6 km dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) dal più vicino aeroporto con una superficie superiore a 500 mq.

Le opere in progetto relative alla realizzazione del nuovo sostegno (per la richiusura tra la CS di consegna e la linea MT PANAREO nella tratta compresa tra i nodi DW30.4.356826 e DW30.4.127968) non interferiscono con nessun aeroporto civile dotato di procedure strumentali in quanto con riferimento alla **“VERIFICA PRELIMINARE SUI POTENZIALI OSTACOLI E PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA”** sulle potenziali interferenze definite dal Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti:

- non ricadono nei Settori 1, 2, 3, 4;
- ricadono nel Settore 5 in quanto interne al raggio di 45 km con centro nell'ARP (Airport Reference Point) ma non necessitano di essere sottoposti all'iter valutativo in quanto presentano un'altezza dal suolo (AGL) inferiore a 45 m;
- con riferimento alla lettera f. punto (2), l'impianto risulta ubicato ad una distanza superiore a 6 km dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) dal più vicino aeroporto con una superficie superiore a 500 mq.

Pertanto, non si rientra nella casistica di avvio dell'iter valutativo e rilascio dell'autorizzazione di ENAC.

L'aeroporto più vicino (circa 30 km) risulta essere quello di Brindisi (Codice IATA: BDS) avente le seguenti coordinate: Latitudine 40°39'38.32" N e Longitudine 17°56'53.22" E.

Si precisa che si è fatto riferimento all'elenco degli aeroporti con procedure strumentali, per i quali ENAV fornisce i servizi del traffico aereo dal sito ufficiale enac.gov.it

3.1.2 Interferenze con aeroporti civili privi di procedure strumentali

Nel caso di aeroporti privi di procedure strumentali si applica quanto segue:

- *Per gli aeroporti di competenza ENAV S.p.A.*

Nel caso di aeroporti dotati di sola cartografia tipo “A”:

- eventuali interessamenti delle superfici in essa riportate daranno origine all'iter valutativo;
- i nuovi impianti/manufatti collocati al di fuori dei limiti laterali delle superfici di cui sopra, entro un raggio di 4500 m dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia), devono essere sottoposti all'iter valutativo;

Nel caso di aeroporti dotati di cartografia ostacoli ICAO sia di tipo “A” che di tipo “B”:

- i nuovi impianti/manufatti non dovranno interferire con le superfici in essa riportate.

Eventuali interessamenti daranno origine all'iter valutativo.

- *Per gli altri aeroporti*

devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti che, indipendentemente dall'altezza, ricadono all'interno di un'area circolare con centro sull'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) e raggio pari a 10.000 m per aeroporti di codice 3, 4.300 m per aeroporti di codice 2 e 3.100 m per aeroporti di codice 1.

Le opere in progetto non interferiscono con nessun aeroporto civile privo di procedure strumentali in quanto con riferimento alla **“VERIFICA PRELIMINARE SUI POTENZIALI OSTACOLI E PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA”** sulle potenziali interferenze definite dal Regolamento ENAC, sopra riportate, l'impianto agro-fotovoltaico, comprensivo di opere di connessione, si trova a circa 15,40 km dall'aeroporto LECCE/Lepore (Codice ICAO: 1) avente le seguenti coordinate: Latitudine 40°21'27" N e Longitudine 18°17'38" E.

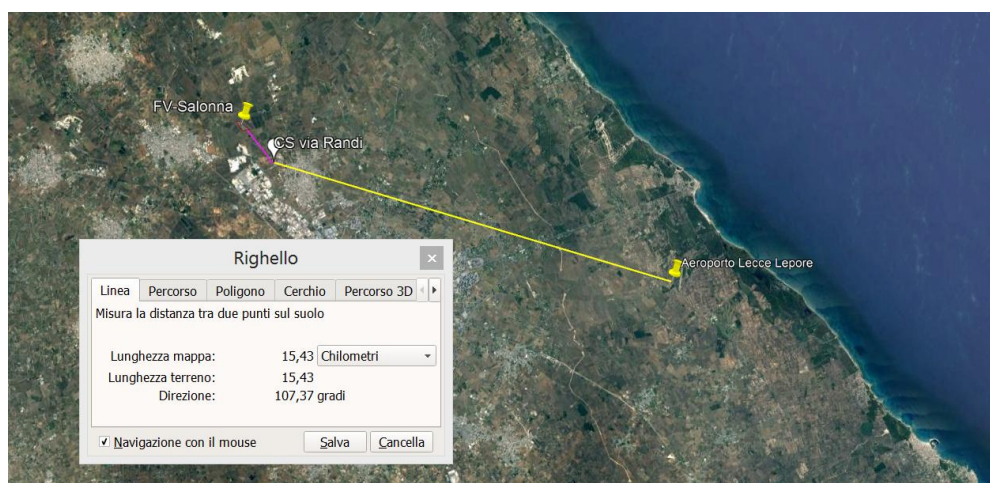


Figura 3-2 - Inquadramento generale del parco FV e dell'Aeroporto civile privo di procedura strumentale (Aeroporto LECCE/Lepore)

Pertanto, non si rientra nella casistica di avvio dell'iter valutativo e rilascio dell'autorizzazione di ENAC. Si riporta in allegato l'elenco degli aeroporti privi di procedure strumentali, per i quali ENAV fornisce i servizi del traffico aereo visionabile dal sito ufficiale enac.gov.it

3.1.3 Interferenze con avio ed elisuperfici di pubblico interesse

Nel caso di aviosuperfici destinate ad attività di pubblico interesse devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che interessano le superfici di cui al D.M. Infrastrutture e Trasporti 01/02/2006 "Norme di attuazione della L 2 aprile 1968, n.518, concernente

la liberalizzazione delle aree di atterraggio". Per quanto concerne le Aviosuperfici presenti nella provincia di Lecce, quella più prossima all'impianto in progetto, comprensivo di opere di connessione, ricade a circa 10,80 km di distanza (Aviosuperficie FONDONE, S.P. 298 - Km 2).

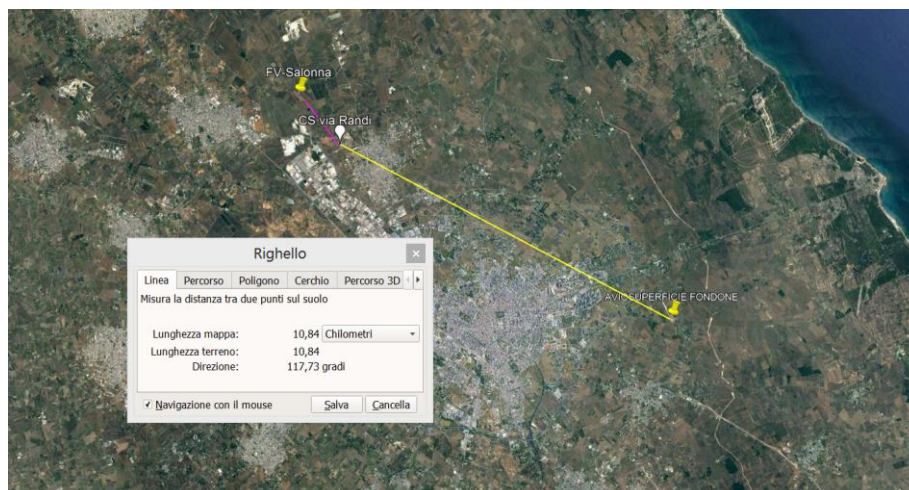


Figura 3-3 - Inquadramento generale del parco FV e dell'Aviosuperficie FONDONE

Nel caso di elisuperfici destinate ad attività di pubblico interesse devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultano collocati in un'area rettangolare avente origine dal centro dell'elisuperficie, estensione simmetrica rispetto alla/e traiettoria/e di approdo/decollo, avente origine dal centro dell'elisuperficie, lunghezza pari a 4000 m e larghezza totale pari a 300 m.

Per quanto concerne le Elisuperfici presenti nella provincia di Lecce, quella più prossima all'impianto in progetto, comprensivo di opere di connessione, ricade a circa 31,70 km di distanza (Elisuperficie MELENDUGNO, Località Sant'Andrea).

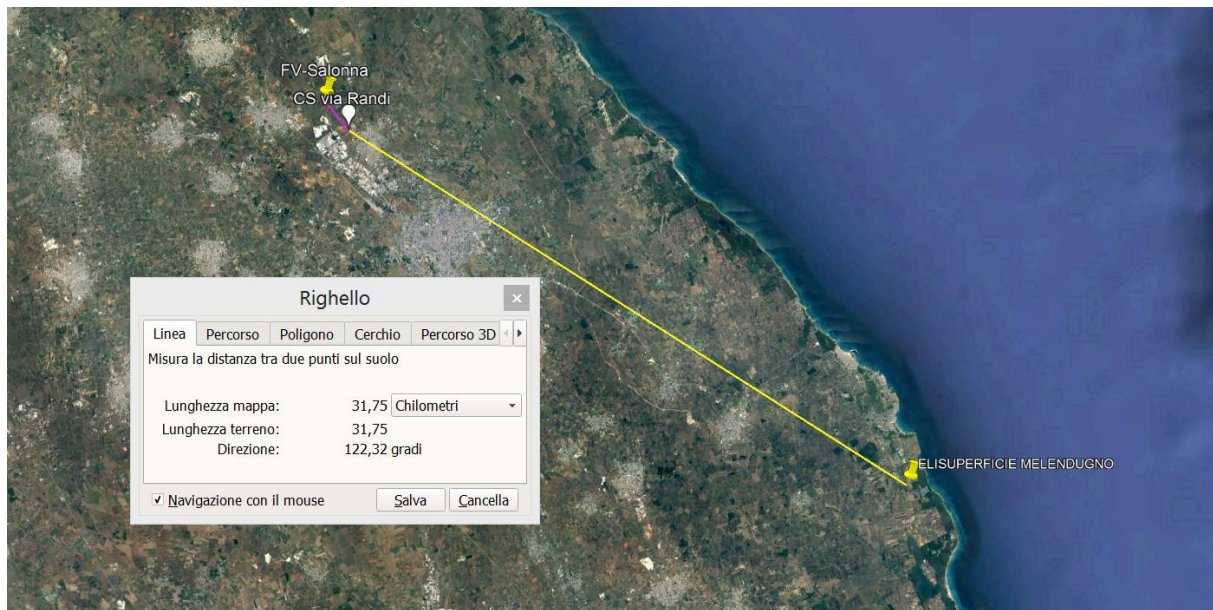


Figura 3-4 - Inquadramento generale del parco FV e dell'Elisuperficie MELENDUGNO

Si può certamente affermare che non ci sono quindi interferenze con avio ed elisuperfici.

Si riporta di seguito la scheda delle avio ed elisuperfici presenti nella provincia di Lecce, consultabile all'indirizzo web dell'ENAC: <https://avio-superfici.enac.gov.it/it>



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Italian Civil Aviation Authority

ITA ENG

Cerca superfici sul territorio











	CORTE MELPIGNANO (LE)	→
	Corte dè Droso MELPIGNANO (LE) Sospesa a tutti gli usi	→
	Corte dè Droso MELPIGNANO (LE) Sospesa a tutti gli usi	→
	Elisalento GALLIPOLI (LE) Sospesa a tutti gli usi	→
	FONDONE LECCE (LE) Dati pubblicati sul sito www.webaaai.it	→
	MASSERIA MACRI' SUPERSANO (LE) Sospesa a tutti gli usi	→
	MELENDUGNO MELENDUGNO (LE) Autorizzata	→
	SUPERSANO SUPERSANO (LE) Autorizzata	→

Figura 3-5 - Elenco delle avio ed elisuperfici presenti nella provincia di Lecce

3.1.4 Manufatti, impianti o strutture di altezza uguale o superiore a 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua

Il progetto in esame non prevede realizzazione di tali opere.

3.1.5 Interferenze con aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR

Al fine di tutelare la propagazione del segnale radioelettrico emesso dagli apparati CNR, installati all'interno e/o all'esterno degli aeroporti, dalla presenza di nuovi impianti/manufatti e strutture (ivi comprese quelle di cantiere), l'ICAO ha definito, per ciascuna tipologia di apparato, delle aree di protezione denominate Building Restricted Areas (BRA- EUR DOC ICAO 015) la cui sintetica descrizione è contenuta nel documento "*Elementi base per la costruzione delle BRA*".

L'eventuale interessamento di dette aree comporta l'avvio dell'iter valutativo, nel corso del quale è prevista una verifica volta ad appurare l'eventuale grado di interferenza del nuovo manufatto/impianto, esclusivamente per posizione e/o dimensione/ingombro, con la propagazione delle onde elettromagnetiche degli apparati CNR. La BRA è definita come una zona entro la quale la presenza di oggetti, sia in movimento che fissi, è potenzialmente causa di interferenze non accettabili al segnale emesso dagli apparati sopra elencati.

Tutti gli apparati indicati hanno una BRA definita la quale non è limitata ai confini reali del sito dell'impianto, ma si estende a distanza anche significativa dallo stesso. Ogni tipo di apparato ha la propria superficie di protezione avente una determinata forma geometrica. Le dimensioni della forma geometrica dipendono dalla tipologia dei singoli apparati.

La superficie di protezione per gli apparati di tipo omni-direzionale è costituita da un cilindro e da un cono come descritto in Figura seguente. Sia il cilindro che il cono hanno origine dalla posizione dell'impianto e dal valore della quota terreno alla base dello stesso.

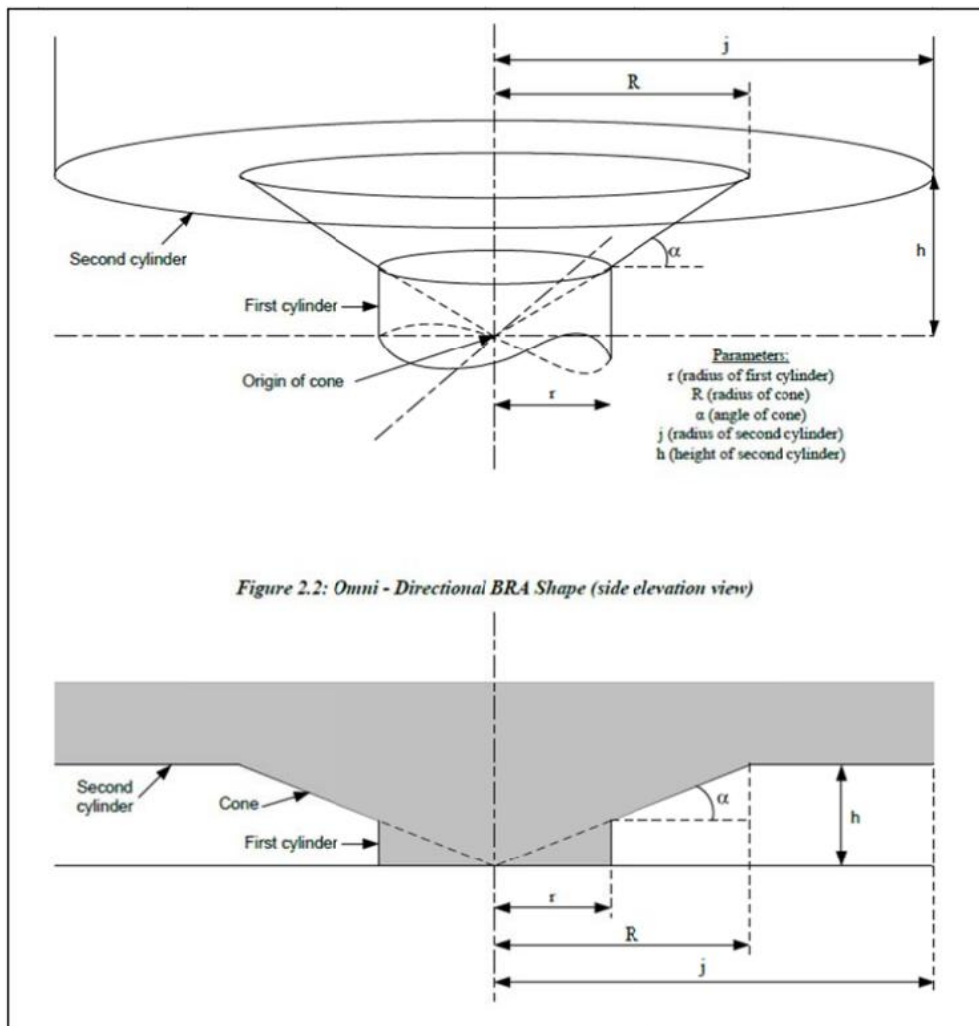


Figura 3-6 – BRA per apparati omnidirezionali

La struttura delle superfici BRA relativa agli apparati direzionali risulta più complessa rispetto a quella prevista per gli apparati omni-direzionali, così come si evince dalla seguente figura:

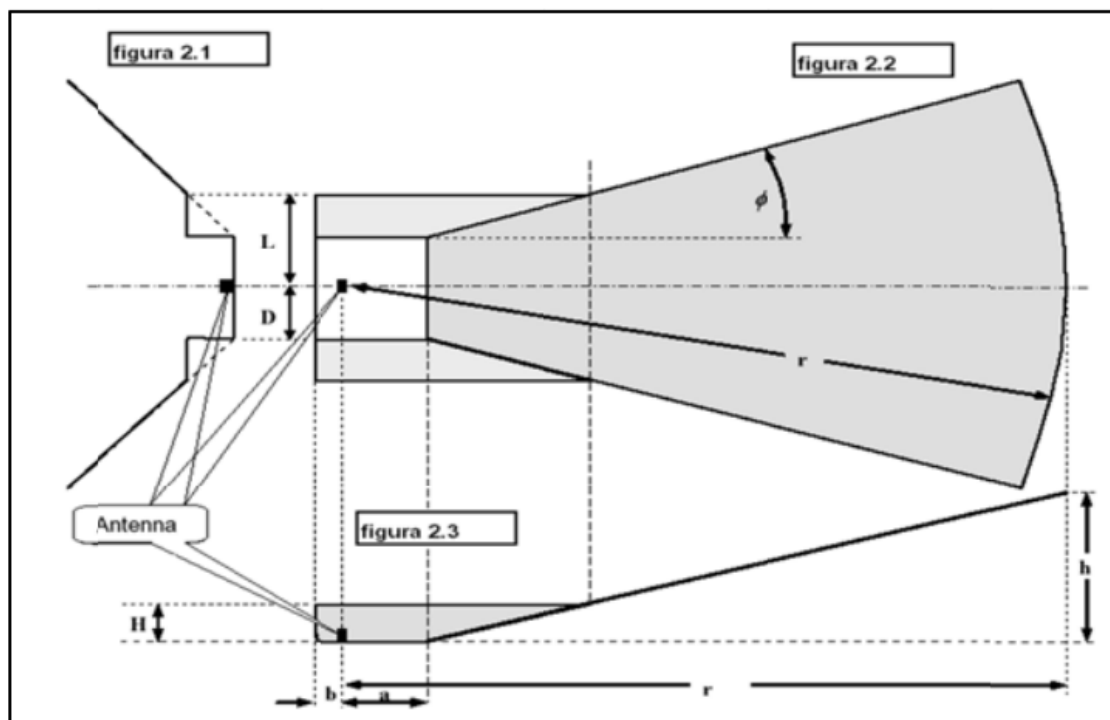


Figura 3-7 – BRA per gli apparati direzionali

Le dimensioni delle sopracitate superfici sono tabellate e riportate nel documento "*Elementi base per la costruzione delle Building Restrictred Areas*" disponibile dal sito di ENAC.

La valutazione delle possibili interferenze con le Building Restricted Areas è stata effettuata con il supporto dell'utility di pre-analisi di ENAV in allegato. Il risultato è che le opere in progetto non interferiscono con le suddette superfici.

3.1.6 Opere speciali di potenziale pericolo per la navigazione aerea

Per opere speciali di potenziale pericolo per la navigazione aerea si intendono opere che possono dare luogo a fenomeni di riflessione e/o abbagliamento per i piloti (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.).

Le opere in progetto, con riferimento alla lettera f. punto (2) della "**VERIFICA PRELIMINARE SUI POTENZIALI OSTACOLI E PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA**", risultano ubicate ad una distanza superiore a 6 km dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) dal più vicino aeroporto con una superficie superiore a 500 mq e dunque non necessitano di autorizzazione dell'ENAC.

3.2 Verifica dell'abbagliamento visivo

Con abbagliamento visivo si intende la compromissione temporanea della capacità visiva dell'osservatore a seguito dell'improvvisa esposizione diretta ad una intensa sorgente luminosa. L'irraggiamento globale è la somma dell'irraggiamento diretto e di quello diffuso. Quest'ultima componente non giunge al punto di osservazione seguendo un percorso geometricamente diretto a partire dal sole, ma viene precedentemente riflesso o scomposto.

Considerato l'insieme di un impianto fotovoltaico, gli elementi che sicuramente possono generare i fenomeni di abbagliamento maggiori sono i moduli fotovoltaici.

Il fenomeno di abbagliamento generato dai moduli fotovoltaici nelle ore diurne dipende da diversi aspetti fra i quali:

- ✓ Movimento apparente del sole nella volta celeste;
- ✓ Tecnologia dei moduli fotovoltaici e rivestimento dei moduli;
- ✓ Struttura ed orientamento;
- ✓ Diffusione della luce nell'atmosfera.

In conseguenza alla rotazione del globo terrestre attorno al proprio asse e del contemporaneo moto di rivoluzione attorno al sole, nell'arco della giornata il sole sorge ad est e tramonta ad ovest (ciò in realtà è vero solo nei giorni degli equinozi). In questo movimento apparente, il disco solare raggiunge il punto più alto nel cielo nel mezzogiorno locale e descrive un semicerchio inclinato verso la linea dell'orizzonte tanto più in direzione sud quanto più ci si avvicina al solstizio d'inverno (21 dicembre) e tanto più in direzione nord quanto più ci si avvicina al solstizio d'estate (21 giugno).

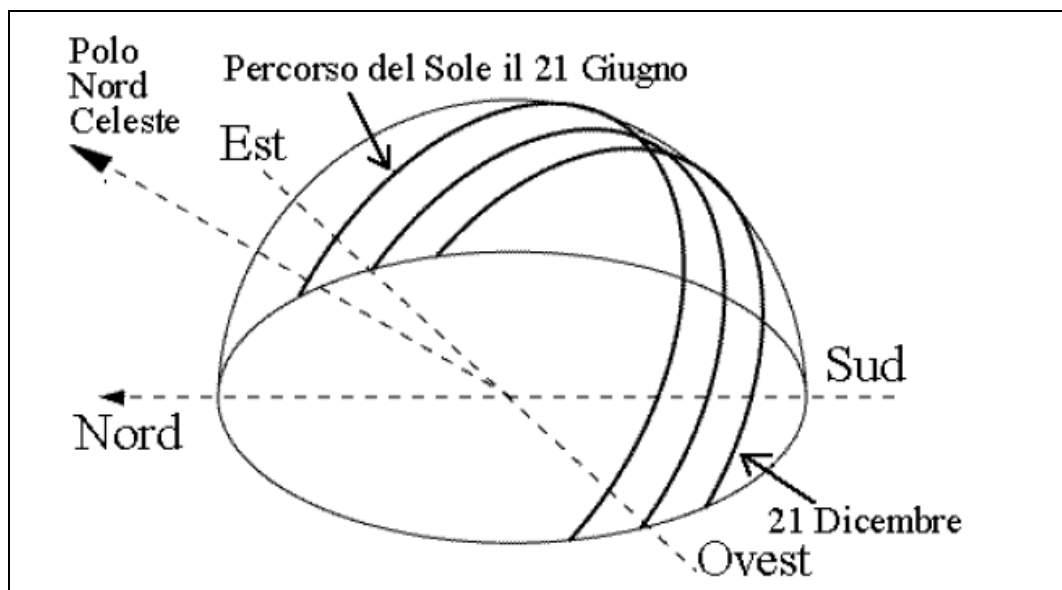


Figura 3-8 – Movimento apparente del disco solare per un osservatore situato ad una latitudine nord attorno ai 45°. Per tutte le località situate tra il Tropico del Cancro e il Polo Nord Geografico il disco solare non raggiunge mai lo zenit.

In considerazione dell'altezza dal suolo dei moduli fotovoltaici (altezze variabili tra 2,67 m e 4,56 m rispetto al terreno in funzione dell'angolo di inclinazione) e del fatto che le strutture ruotano nel corso della giornata (strutture ad inseguimento monoassiale, cosiddetti *inseguitori di tilt*), il verificarsi e l'entità dei fenomeni di riflessione della radiazione incidente sarebbero ciclici in quanto legati al momento della giornata, alla stagione nonché alle condizioni meteorologiche.

Per quanto concerne la tecnologia dei moduli fotovoltaici, le perdite per riflessione rappresentano uno dei fattori che influiscono sull'efficienza di un modulo fotovoltaico. Per minimizzare tali perdite per riflessione, viene utilizzato quale rivestimento anteriore dei moduli e delle celle solari, un vetro temprato anti-riflettente ad alta trasmittanza, il quale dà alla superficie del modulo un aspetto opaco, che lo differenzia dalle comuni superfici vetrate. Inoltre, le singole celle in silicio cristallino sono coperte da un rivestimento trasparente antiriflesso, grazie al quale penetra più luce nella cella. Senza tale rivestimento la sola superficie in silicio rifletterebbe circa il 30% della luce solare.

Esistono diversi studi sia sperimentali che teorici per calcolare le perdite per riflessione dei moduli fotovoltaici. Sulla base dei modelli ottici, si è calcolato che le perdite di riflessione di un modulo fotovoltaico in silicio cristallino, quali quelli adoperati nel presente progetto, variano fra il 2% ed il 3%, pertanto la componente di luce riflessa può considerarsi trascurabile.

Occorre anche considerare che le molecole componenti l'aria, danno luogo ad assorbimento, riflessione e scomposizione delle radiazioni luminose su di esse incidenti, riducendo la percentuale

di luce solare che viene riflessa dalle superfici del modulo fotovoltaico.

Ad oggi numerosi sono in Italia gli aeroporti che si stanno munendo o che hanno già da tempo sperimentato con successo estesi impianti fotovoltaici per soddisfare il loro fabbisogno energetico (es. Bari Palese: Aeroporto Karol Wojtyla; Roma: Aeroporto Leonardo da Vinci; Bolzano: aeroporto Dolomiti ecc).



Figura 3-9 - Esempi di impianti fotovoltaici in ambito aeroportuale. La disposizione dei moduli fotovoltaici in prossimità delle piste di atterraggio/decollo non rappresenta un rischio per la sicurezza.

Alla luce di quanto sopra esposto e sulla base dell'esperienza già maturata su impianti realizzati in prossimità di altri aeroporti, si può concludere che il fenomeno dell'abbagliamento visivo dovuto ai moduli fotovoltaici è da ritenersi trascurabile nel computo degli impatti conseguenti l'intervento in oggetto.

Si vuole inoltre precisare che verranno presi i dovuti provvedimenti per evitare "l'effetto lago", ovvero il fenomeno per il quale la continuità visiva dei pannelli potrebbe essere interpretata dagli uccelli come un bacino d'acqua dolce.

In particolare, l'interasse dei pannelli sarà di 11,2 metri in modo tale da evitare la continuità visiva, e tra le stesse è prevista la coltivazione di filari di olivi superintensivi, nel rispetto della vocazionalità del territorio. Infine, i pannelli verranno montati su strutture chiamate "inseguitori monoassiali" caratterizzate da un continuo e lento movimento di inseguimento del sole (inseguitori di rotolamento), il che diminuisce ulteriormente la possibilità che i pannelli possano essere scambiati per una distesa d'acqua.

4 Allegati

4.1 Elenco degli aeroporti privi di procedure strumentali

4.2 Report Utility di pre-analisi

AEROPORTI PRIVI DI PROCEDURE STRUMENTALI DI VOLO				
N. Progressivo	AERPORTO	COORDINATE ARP		CODICE ICAO
		NORD	EST	
1	ALESSANDRIA	44°55'30"	8°37'31"	1
2	ALZATE BRIANZA	45°46'12"	9°09'39"	1
3	AQUINO	41°29'10"	13°43'07"	2
4	AREZZO	43°27'21"	11°50'49"	1
5	ASIAGO	45°53'16"	11°31'00"	2
6	BELLUNO	46°10'02"	12°14'52"	1
7	BIELLA / Cerrione	45°29'45"	8°06'09"	2
8	CALCINATE DEL PESCE	45°48'35"	8°46'05"	1
9	CAPUA	41°06'57"	14°10'41"	2
10	CARPI / Budrione	44°50'06"	10°52'18"	1
11	CASALE MONFERRATO	45°06'40"	8°27'22"	2
12	CREMONA / Migliaro	45°10'02"	10°00'07"	1
13	FANO	43°49'33"	13°01'39"	3
14	FERRARA	44°48'57"	11°36'48"	2
15	FOLIGNO	42°55'58"	12°42'36"	3
16	GORIZIA	45°54'24"	13°35'57"	2
17	LECCE / Lepore	40°21'27"	18°17'38"	1
18	LEGNAGO	45°07'59"	11°17'32"	1
19	LUCCA / Tassignano	43°49'47"	10°34'44"	2
20	LUGO DI ROMAGNA	44°23'53"	11°51'17"	1
21	MASSA / Cinquale	43°59'09"	10°08'34"	1
22	MILANO / Bresso	45°32'29"	9°12'08"	2
23	MODENA / Marzaglia	44°38'05"	10°48'37"	1
24	NOVI LIGURE	44°46'48"	8°47'11"	2
25	PALERMO / Bocca di Falco	38°06'39"	13°18'48"	2
26	PAVULLO	44°19'20"	10°49'54"	2
27	PRATI VECCHI DI AGUSCELLO	44°47'25"	11°40'09"	1
28	RAVENNA	44°21'52"	12°13'29"	2
29	REGGIO EMILIA	44°41'56"	10°39'45"	2
30	THIENE	45°40'32"	11°29'47"	2
31	UDINE / Campoformido	46°01'55"	13°11'12"	2
32	VALBREMBO	45°43'14"	9°35'37"	1
33	VERCELLI	45°18'40"	8°25'03"	1
34	VERGIATE	45°42'52"	8°41'59"	1
35	VERONA / Boscomantico	45°28'23"	10°55'37"	2
36	VOGHERA / Rivanazzano (1)	44°57'37"	9°00'35"	2

(1) per questo aeroporto il centro del cerchio di raggio pari a 4.300 m coincide con il centro pista

37	TRENTO / Mattarello (2)	46°01'24"	11°07'30"	2
----	-------------------------	-----------	-----------	---

(2) per questo aeroporto l'area circolare ha un raggio pari a 4700 m e centro in corrispondenza del centro pista

REPORT

Richiedente

Nome/Società:	SOLAER CLEAN ENERGY 08	Cognome/Rag.	SRL
C.F./P.IVA:	03717980126	Comune	GALLARATE
Provincia	VARESE	CAP:	21013
Indirizzo:	VIA CARLO PORTA	N° Civico:	3
Mail:	PEC:		
Telefono:	Cellulare:		
Fax :			

Tecnico

Nome:	GIUSEPPE	Cognome:	SANTAROMITA VILLA
Matricola:	2761	Albo:	ORDINE DEGLI INGEGNERI DI MESSINA

Ostacolo: Impianto fotovoltaico

Materiale:	silicio mono-cristallino
<input type="checkbox"/> Ostacolo posizionato nel Centro Abitato	
<input type="checkbox"/> Presenza ostacolo con altezza AGL uguale o superiore a 60 m entro raggio 200 m	



Gruppo Geografico

PUGLIA-LE-Lecce-Contrada Salonna

Nr	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	40° 24' 39.92" N	18° 6' 25.27" E	42.0 m	4.56 m	46.56 m	0.0 m
Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)						

REPORT


Richiedente

Nome/Società:	SOLAER CLEAN ENERGY 08	Cognome/Rag.	SRL
C.F./P.IVA:	03717980126	Comune	GALLARATE
Provincia	VARESE	CAP:	21013
Indirizzo:	VIA CARLO PORTA	N° Civico:	3
Mail:	PEC:		
Telefono:	Cellulare:		
Fax :			

Tecnico

Nome:	GIUSEPPE	Cognome:	SANTAROMITA VILLA
Matricola:	2761	Albo:	ORDINE DEGLI INGEGNERI DI MESSINA

Ostacolo: Linea Elettrica

Materiale:	acciaio	
<input type="checkbox"/> Ostacolo posizionato nel Centro Abitato		
<input type="checkbox"/> Presenza ostacolo con altezza AGL uguale o superiore a 60 m entro raggio 200 m		

Gruppo Geografico

PUGLIA-LE-Lecce-Lecce

Nr	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	40° 24' 37.5" N	18° 6' 45.88" E	39.9 m	14.0 m	53.9 m	0.0 m
2	40° 24' 39.42" N	18° 6' 44.52" E	40.8 m	14.0 m	54.8 m	0.0 m
3	40° 24' 41.04" N	18° 6' 43.35" E	41.1 m	14.0 m	55.1 m	0.0 m
Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)						