



CITTA' DI CORIGLIANO-ROSSANO

Provincia di Cosenza
SETTORE 10 "URBANISTICA E COMMERCIO"
Servizio 3 - Edilizia Privata

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V - PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

VIA PEC: VA@pec.mite.gov.it

Oggetto: [ID_VIP: 11241] Istanza per il rilascio del provvedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, relativa al progetto per la realizzazione di un impianto eolico galleggiante off-shore denominato "Kailia", costituito da 78 aerogeneratori suddivisi in 4 sottocampi, per una potenza complessiva d'impianto pari a 1.170 MW, ubicato all'estremità meridionale della Puglia, nello specchio di mare antistante i comuni di Brindisi, San Pietro Vernotico (BR), Torchiarolo (BR) e Lecce, incluse le opportune opere di connessione alla RTN.

Proponente Kailia Energia S.r.l.

Vista la comunicazione Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, acquisita con nota prot. n° 46404 del 19.04.2024 e riferita all'avvio di procedura finalizzato al rilascio del provvedimento di VIA;

Rilevato che il progetto individua il Porto di Corigliano per le attività di costruzione, e segnatamente:

- quale opzione alternativa al Porto di Taranto per: 1) *operazioni di assemblaggio della fondazione (in questo caso la fondazione verrebbe trainata fino al Porto di Corigliano per essere integrata all'aerogeneratore);*
- *operazioni di assemblaggio dell'aerogeneratore e integrazione dello stesso alla fondazione galleggiante.*

Nell'elaborato denominato "**KAI.CST.REL.001.1.00**" Fig. 52 viene riportato il layout delle aree di cantiere del Porto di Corigliano dalla quale risulta che l'area di cantiere interesserà la banchina 1 per un'estensione di 26ha con un totale di 1250m di banchina e 12 m di pescaggio.

Nell'elaborato denominato "**ODR.ENG.TAV.047.00_Planimetria delle aree di cantiere - Tav. 1/3**" vengono individuate le aree funzionali della banchina del Porto di Corigliano per l'assemblaggio degli aerogeneratori e l'integrazione degli stessi alle fondazioni galleggianti con demarcazione delle aree di stoccaggio componenti, aree di assemblaggio aerogeneratori/fondazioni, banchina di scarico e messa in esercizio e area per uffici.

Nell'elaborato denominato "**KAI.ENG.TAV.045.00_Planimetria delle aree di cantiere - Tav. 1/3**" vengono individuate le aree della banchina del Porto di Corigliano (opzione a) occupate dalle operazioni di carico/scarico, deposito componenti e assemblaggio degli aerogeneratori oltre all'area officina e parcheggi

Premesso che:

La stessa proponente a pg 230 dell'elaborato relazionale riporta "Per il Porto di Corigliano



CITTA' DI CORIGLIANO-ROSSANO

Provincia di Cosenza

SETTORE 10 "URBANISTICA E COMMERCIO"

Servizio 3 - Edilizia Privata

Calabro è stato a suo tempo redatto un Piano Regolatore Portuale, così come previsto dall'Art. 5 della L. 84/1994, ma, in carenza dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio), non è mai stato adottato dal Comitato portuale".

In atti del Comune di Corigliano-Rossano, è presente una tavola denominata "Planimetria Piano Regolatore Portuale Vigente", dove sono rappresentati un bacino di espansione, tre darsene, due moli, due banchine, un'area a disposizione e un'area per servizi portuali dell'infrastruttura portuale. Tale documento, riferito ai lavori di realizzazione del Porto, non può essere considerato un piano di azionamento, in quanto non precisa l'assetto, lo sviluppo e le funzioni delle aree diverse del porto, non contemplando, peraltro alcuna norma tecnica di attuazione; difatti, i piani urbanistici, generali o di dettaglio, sono generalmente costituiti da una parte grafica e da una parte regolamentare/normativa, rispetto alle quali si dovrebbe esprimere la conformità.

Dato atto che

i Piani Regolatori Portuali approvati antecedentemente alla legge n. 84 del 1994, non hanno effetti di conformazione del territorio essendo piani di "opere", e in tal senso si è espresso a più riprese sia il Consiglio di Stato (**cf. Consiglio di Stato, Sez. VI, 28 dicembre 2020 n. 8356**) e sia il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da ultimo con parere del 27 marzo 2019.

La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale a far data dalla entrata in vigore della Legge 84/1994, ... omissis "Le Autorità portuali, accanto alle funzioni di regolazione dei servizi portuali, prima gestiti in forma di monopolio pubblico, e ora, con la legge del 1994 (84/1994), aperti all'iniziativa economica privata adottano ora un Piano Regolatore Portuale, avente lo scopo di delimitare «l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie», delineandone «le caratteristiche e la destinazione funzionale», attecchendosi a strumento di pianificazione territoriale, per quanto limitato all'area portuale..." (**cf. Consiglio di Stato, Sez. VI, 28 dicembre 2020 n. 8356**).

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è definito, infatti, "piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza" (art. 4, comma 1-septies, lettera b, del D.L. n. 121 del 2021 nella parte in cui riformula l'art. 5, comma 2-ter, della L. n. 84 del 1994), e nella pianificazione di tale perimetro (aree portuali e retro-portuali) ha "esclusiva competenza" l'Autorità di sistema (art. 4, comma 1-septies, lettera a, del D.L. n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui riformula l'art. 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84 del 1994 primo periodo), che come detto, acquisisce il solo parere di regione e comune sulla coerenza con la pianificazione delle aree contigue..." (*cf. Corte Costituzionale, sentenza 26 gennaio 2023, n. 6*). Quindi, il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza; la valutazione consultiva regionale e comunale su di esso è di mera coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici (per le sole aree di cerniera tra il porto e la città).



CITTA' DI CORIGLIANO-ROSSANO

Provincia di Cosenza

SETTORE 10 "URBANISTICA E COMMERCIO"

Servizio 3 - Edilizia Privata

È pacifico, quindi, che laddove approvato/esistente il Piano Regolatore Portuale prevale sulla pianificazione generale, mentre, in assenza della pianificazione di settore, deve trovare applicazione la regolazione generale dell'Ente Locale.

Nel caso di specie, l'area oggetto dell'intervento non è destinata a tessuto produttivo né nel PRG vigente dell'ex Comune di Corigliano e né nel PSA recentemente adottato ed in fase di approvazione. Nel PRG è presente, difatti, esclusivamente la destinazione "PORTO" senza relativa regolamentazione di carattere tecnico. Nel PSA la zona portuale è definita "Area Portuale di Corigliano inclusa nel Piano Regolatore Portuale", essendo ovviamente subordinata alla pianificazione di dettaglio di cui alla L. 84/1994, e per la quale il soggetto competente in materia di pianificazione, dall'entrata in vigore di suddetta norma, è l'Autorità Portuale, oggi Autorità di Sistema Portuale.

Tutto ciò premesso e considerato, stante la mancanza di pianificazione obbligatoria e di disciplina regolamentare/attuativa, si comunica che questa Amministrazione **esprime sin da ora parere di merito NEGATIVO sul progetto de quo circa la conformità urbanistico-edilizia**, atteso che l'area, per come già detto, ne è sprovvista.

Tanto era dovuto

Il Dirigente

Ing. Francesco Castiglione

