



Rassegna Stampa 20-21-22 dicembre 2025

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

BATTAGLIA A MONTE

TERRITORI CONTRO IL MINISTERO

IL NUOVO DPCM

Nella classificazione solo parametri altimetrici e numerici. I sindaci attaccano: «Serve anche considerare le condizioni socio-economiche»

Le «forbici» di Calderoli sui Comuni di montagna

In Puglia rimarrebbero solo 14 realtà. Andreano (Anci): rivedere i criteri

LEONARDO PETROCELLI

● **BARI.** Non solo l'Autonomia differenziata. Roberto Calderoli, ministro per gli Affari regionali, mette nel mirino anche la montagna ridefinendo i criteri per assegnare il relativo status ai Comuni. Vale una cifra su tutte: con l'applicazione del nuovo Dpcm di classificazione, al momento stoppato dalla Conferenza Unificata, i Comuni montani italiani passerebbero da oltre 4mila a 2.884, riducendosi in Puglia ad appena 14 realtà (nei Monti Dauni, in particolare, si passa da 27 a 12). Una sforbiciata notevolissima che colpisce in primo luogo il Mezzogiorno ma scontenta profondamente anche il Nord con l'Anci e le realtà territoriali sul piede di guerra, mentre il Ministero si dichiara disposto al confronto.

In sintesi, il provvedimento individua due criteri fondamentali per definire «montana» una realtà. Il primo prevede che il territorio comunale si trovi - per almeno il 25% - 600 metri al di sopra del livello del mare con una superficie caratterizzata (dal 30% in su) da una pendenza superiore al 20%. Si tratta di cifre sostanzialmente in linea con la legislazione europea che ricalcano anche la consueta «soglia altimetrica» italiana (600 metri) utilizzata per separare montagna e collina. Il secondo criterio, invece, si riferisce ad una altimetria media superiore ai 500 metri sul livello del mare. Una disposizione più morbida che permette al Mezzogiorno di recuperare qualche numero (7 Comuni in Puglia e 27 in Molise ad esempio). C'è poi un terzo elemento, chiaramente compensativo, che punta a considerare montani quei Comuni (sopra i 300 metri) che risultino circondati da altre realtà comprese nell'elenco. L'obiettivo, secondo il governo, è ridurre la platea per meglio collocare le risorse (sanità, istruzione, incentivi alle imprese) previste dalla legge 131/2025 - la «legge sulla montagna» - elaborata dallo stesso esecutivo Meloni e giudicata positiva dalle comunità interessate.

Ma il problema, ora, sono i criteri di classificazione. «C'è un tema di fondo», sottolinea Noé Andreano, sindaco di Casalvecchio di Puglia e vicepresidente Anci Puglia con delega alle Aree interne: «Quando parliamo di montagna dovremmo parlare di "zone" montane e non di "Comuni" montani. Il riferimento non può essere il mero territorio di una



MONTI DAUNI
Vicepresidente
Anci Puglia
e sindaco di
Casalvecchio
Noé
Andreano

amministrazione e non è difficile capire il perché: tanti Comuni limitrofi a quelli posti più in alto, pur registrando quote altimetriche più basse, soffrono degli stessi identici problemi, a cominciare da quelli demografici ed economici. Altrimenti - prosegue - avremo uno schema a macchia di leopardo che taglia

L'ITER DELLA LEGGE

Il provvedimento è stato bloccato in Conferenza Unificata. Ministero disposto all'ascolto ma il problema resta

fuori molte realtà senza dare loro nulla per compensazione». L'idea di razionalizzare, secondo l'Anci, non è del tutto sbagliata, figurando tra le realtà «parzialmente montane» anche Roma e Bologna. Assurdità all'italiana. «E tuttavia - riprende Andreano -

la classificazione non dovrebbe solo obbedire a logiche numeriche ma comprendere anche l'aspetto socio-economico. Purtroppo viviamo una fase caotica in cui le aree interne si allargano a dismisura, comprendendo anche chi non ne avrebbe bisogno, e invece il club montano, per così dire, si riduce sempre di più».

I benefici di cui i Comuni montani godono, infatti, toccano la «carne viva» della realtà comunitaria: la scuola con le deroghe al dimensionamento scolastico, le politiche di contrasto allo spopolamento. E poi la sanità, le infrastrutture, gli incentivi alle imprese. Insomma, ciò che consentirebbe ai paesi di conservare un minimo di autonomia senza essere fagocitati dai centri più grandi. «Rilanciare - conclude Andreano - significa immaginare politiche strutturali sull'intero territorio e non semplicemente fino alla fine di un'amministrazione comunale. La legge sulla montagna contiene elementi positivi ma questi criteri di classificazione invalidano proprio quelle buone intenzioni. Il Governo faccia un passo indietro».

L'EMERGENZA

IL PROVVEDIMENTO DI EMILIANO

IL NODO DELLE FONTI

«In questa fase oltre alla questione della siccità anche il tributo delle nostre sorgenti è molto basso rispetto ai numeri storici»

Acqua e sprechi, «un'ordinanza per sensibilizzare al risparmio»

De Leo (direttore industriale Aqp): i pugliesi sono i più parsimoniosi d'Italia

MICHELE DE FEUDIS

«I livelli degli invasi sono al di sotto dei livelli medi, ed è un dato preoccupante. L'ordinanza del governatore Michele Emiliano va nella direzione auspicata del risparmio della risorsa idrica»: Antonio De Leo, direttore industriale Aqp, spiega alla *Gazzetta* come il provvedimento della Regione vada nella direzione di tutelare la possibilità di erogare l'acqua potabile ai pugliesi in un contesto ogni giorno sempre più complesso.

«La *ratio*? L'acqua potabile non potrà più essere usata per scopi meno nobili, come innaffiare i giardini o per il lavaggio delle strade. Si tratta di una campagna dall'impatto pratico e culturale», aggiunge il dirigente dell'Acquedotto. A cosa si riferisce? «Lo spirito che muove queste decisioni è quello di elevare ancora l'attenzione da parte dei cittadini nell'uso responsabile dell'acqua. L'Istat, del resto, ogni due o tre anni fa un censimento sui consumi idrici delle regioni e li mette a confronto: i pugliesi consumano



156 litri-abitante al giorno, mentre la media nazionale è 214. Abbiamo nel dna il risparmio dell'acqua». «Le buone pratiche - argomenta ancora - hanno portato ad un risparmio di 2000 litri in meno al secondo rispetto ai 14mila tradizionali. In questa fase oltre alla questione degli invasi, anche il tributo delle nostre sorgenti è molto basso rispetto ai numeri storici: 1000 litri al secondo in meno prele-

vati. E la nostra gestione è accorta, nella regolazione delle pressioni dell'erogazione e nei modelli idraulici».

L'ordinanza è una spia della crisi idrica che si cerca di fronteggiare. De Leo è netto: «Il codice dell'Ambiente classifica i vari usi dell'acqua: quello dell'uso potabile è prioritario rispetto agli altri. Gli invasi da cui preleviamo l'acqua sono ad uso plurimo, potabile, agrico-

lo e industriale. Una previsione sul futuro? È connessa anche a quanta acqua sarà prelevata dagli altri usi. Nelle more su quasi tutto il territorio regionale stiamo risanando le condotte idriche, sono in fase avanzata una serie di investimenti strategici, su tutti il dissalatore del Tara, i cui lavori sono in corso dopo un lunghissimo iter autorizzato». Questa nuova infrastruttura che effetti avrà nel quo-

tidiano? «Lì avremo la possibilità di incrementare la sicurezza del nostro approvvigionamento, avremo acqua per 380mila persone, quasi il 10% della popolazione pugliese. Tra l'altro a Taranto c'è una sorgente carsica con un ridotto contenuto salino, la depurazione avrà costi energetici meno impattanti, e siamo vicinissimi ad opere come il serbatoio partitore di Taranto, che dista sedici chilometri. La condotta del Liscione verso la Puglia? E' un'opera da noi auspicata».

La considerazione finale: «L'ordinanza è rivolta a chi fa un uso improprio dell'acqua potabile. L'impatto sul mondo produttivo e i vivai? Le serre non usano l'acqua potabile dei comuni, dovrebbero usare l'acqua affinata degli impianti di depurazione, che rilasciamo gratuitamente. Siamo fiduciosi sui positivi riscontri che arriveranno dalle nostre strategie dell'ottimizzazione dei risparmi. Tra i vari investimenti già in corso, ci sono 800 milioni per gli interventi di risanamento rivolti alle reti che hanno ben 1300 km di condotte», conclude De Leo.

AQP
Una delle condotte dell'Acquedotto Pugliese nel territorio regionale

I numeri

La disponibilità degli invasi: il 61% in meno degli ultimi dieci anni

La disponibilità idrica degli invasi - secondo quanto riporta Aqp sul sito ufficiale - «è del 61% inferiore rispetto ai valori medi degli ultimi 10 anni, quella delle sorgenti è in calo del 28%. Il prelievo dai pozzi, inoltre, negli anni si è costantemente ridotto al fine di contrastare il deterioramento quali-quantitativo della falda, per cui i margini di incremento di prelievo sono molto limitati». I territori più colpiti dall'emergenza? «Le aree più esposte alle crisi idriche - spiega Aqp - sono quelle per cui sono ancora in corso di realizzazione le opere di potenziamento dell'approvvigionamento idrico. La provincia di Taranto attualmente è alimentata prevalentemente dallo schema idrico extraregionale Sini-Pertusillo: l'avvio nel 2026 del dissalatore migliorerà la resilienza idrica di 385 mila persone. La provincia di Foggia, oggi alimentata per il 75% dall'invaso di Occhito e per il 25% dallo schema Sele-Calore, da quello del Locone/Ofanto e dai pozzi, grazie ai progetti di interconnessione degli schemi idrici già a partire dal 2026 potrà beneficiare di ulteriore risorsa; il completamento dell'intervento è previsto nel 2030. Nell'area tra Manfredonia e Margherita di Savoia, inoltre, si sta studiando la realizzazione del dissalatore. Qualora la disponibilità idrica dovesse essere inferiore alla domanda si procederebbe in maniera mirata con riduzioni di pressione e razionamento dell'erogazione».

(redpp)

LA NUOVA REGIONE

GLI SCENARI POST VOTO

IL GIALLO DELLE CONFERENZE

Lunedì è convocato un incontro con Emiliano sulle case popolari, martedì sui «Capodanni», ma non c'è il suo nome

BARI

Il neogovernatore Antonio Decaro (Pd) con il prof. Francesco Schittulli presidente nazionale della Lilt



Caso sanità, ora Decaro studia il modello Veneto

Il governatore sulla legge anti-trombati: «I non eletti? Appestati»

MICHELE DE FEUDIS

● Il modello della Sanità Veneta per fronteggiare l'emergenza del Pronto soccorso in Puglia: Antonio Decaro, governatore neo eletto, in attesa della proclamazione, sta impiegando queste giornate nello studio dei dossier più roventi, a partire dall'erogazione dei servizi sanitari, approfondendo percorsi gestionali d'eccellenza in altre regioni.

«Ho avuto contatti con manager e dirigenti dell'Azienda Ulss 7 Pedemontana, quella che insiste sull'area di Bassano del Grappa», spiega l'eurodeputato - con sneakers e cappotto verde modello «Tenente Colombo» (interpretato da Peter Falck) - prima di intervenire in piazza Massari ad un incontro natalizio promosso dalla Lilt con il presidente Francesco Schittulli. L'elemento su cui si è concentrato il neo presidente? L'effetto virtuoso generato dalla connessione di un pronto soccorso con una casa di comunità nella quale anche i medici generici o le guardie mediche possono contribuire a smaltire l'attesa di tanti codici bianchi.

Dopo l'abbraccio con Schittulli e il ricordo di una visita dell'oncologo (con palpazione) addirittura a Palazzo di Città («per controllare un possibile nodulo», ricorda Decaro), c'è stato il confronto con i volontari Lilt: «Associazioni come la vostra - ha spiegato il politico dem - svolgono un ruolo meritorio, non solo nella prevenzione, ma anche nel proporre corretti stili di vita tra i cittadini, nonché sopperendo con le proprie iniziative alle mancanze che ci sono nella nostra sanità».

L'incontro informale ha consentito anche di fare il punto sulle prossime iniziative, a partire dall'evento augurale organizzato oggi a Monopoli: «Nella cittadina adriatica perché cara a Michele Emiliano? Li (sorride, ndr) c'è uno spazio informale ampio, è un vivaio. Noi abbiamo invitato tutti». E le novità della giunta? Il «La nominerò quando ci saranno gli eletti. Tra i consiglieri ci sono tanti eletti che conosco, altri con cui ho lavorato a lungo. Bisogna però attendere. Del resto dovrò nominare otto consiglieri eletti e solo due esterni: in Campania e Veneto

questi limiti non ci sono. La legge elettorale? Sono rispettoso delle prerogative del Consiglio regionale. Vista l'applicazione nelle ultime due tornate, è da considerare una norma a cui fare un bel tagliando, nonché di difficile interpretazione. Non a caso le corti d'appello si faranno aiutare dalle sentenze del Consiglio di Stato».

Tra le difficoltà delle prossime settimane c'è anche il limite imposto dalla legge Laricchia, che esclude i «trombati» dalle possibili nomine nelle partecipate della Regione: «È una anomalia assoluta. Sembra che se ti sei candidato, non puoi fare nulla. Altrove puoi fare tutto, qui sei un «appestato». E' una legge di auto-conservazione dei consiglieri: la faccia la mette però il governatore, di fatto responsabile di nomine fatte da altri. Inoltre il Consiglio finora non ha dato prova di tempismo: sui garanti e l'indicazione dei componenti del Corecom sono ri-

saltate le lungaggini», ha concluso Decaro.

L'ATTIVITÀ DELLA REGIONE NELLA TRANSIZIONE

Lunedì ci sarà la conferenza stampa su «Accessibilità e inclusione dell'edilizia residenziale pubblica in Puglia» nel Palazzo della presidenza, con il governatore Emiliano e tra gli altri Piero De Nicola, amministratore dell'Arca Puglia. Martedì è calendarizzata quella dei capodanni, con Puglia promozione. Nella comunicazione dell'agenzia per il turismo, curiosamente, è indicata nel programma solo la dizione «il presidente della Regione», senza altra specifica. Un segnale che arriverà la proclamazione di Decaro o una semplice dimenticanza? Di sicuro i ritardi delle procedure elettorali pugliesi sono eclatanti rispetto all'efficienza del Veneto, che ha già i consiglieri, il governatore e la giunta in carica nella piena operatività.



Manutenzione della statale 16 intesa tra Comune ed Anas

Nel tratto da Foggia a Cerignola per la sicurezza del traffico

● Il Comune di Foggia esprime il proprio apprezzamento ad ANAS S.p.A per la sensibilità e la tempestività dimostrate nell'accogliere la richiesta di interventi manutentivi puntuali lungo la SS 16 nel tratto Foggia-Cerignola.

Negli ultimi mesi, infatti, si sono moltiplicate le segnalazioni da parte dei cittadini relative a condizioni criticità del manto stradale, che in alcuni tratti risultano ammalorati o di difficile percorribilità. Tali situazioni hanno determinato, con crescente frequenza, condotte di guida anomale, in particolare da parte di autotrasportatori alla guida di mezzi pesanti, costretti a modificare le proprie traiettorie per evitare le parti più compromesse della carreggiata, con potenziali rischi per la sicurezza stradale.

A seguito delle interlocuzioni verbali intercorse nei giorni scorsi, ANAS ha riferito che per la fine del mese di gennaio sono programmati interventi manutentivi risolutivi, finalizzati a ripristinare adeguate condizioni di sicurezza e percorribilità dell'arteria stradale.

«Ringrazio ANAS, e in particolare il direttore Francesco Ruocco, per l'attenzione dimostrata verso le istanze del territorio e per la rapidità con cui si è dato seguito alle nostre segnalazioni – dichiara la sindaca Maria Aida Episcopo



Il tratto della statale 16 Foggia Cerignola

-. La strada statale 16 rappresenta un asse strategico per la mobilità, l'economia e la sicurezza di migliaia di cittadini foggiani. La disponibilità all'ascolto e la concretezza degli in-

terventi di cui abbiamo appreso programmazione, testimoniano una sensibilità istituzionale che apprezziamo profondamente e che va nella direzione di una collaborazione efficace tra enti, nell'interesse esclusivo della comunità.»

L'evoluzione degli interventi sarà monitorata dall'amministrazione comunale nelle prossime settimane, mantenendo un dialogo costante con ANAS, per assicurare che le esigenze di sicurezza e tutela degli utenti della strada restino una priorità condivisa.

Si tratta di una decisione molto importante perché la strada statale 16, soprattutto nel tratto che da Foggia arriva a Cerignola, è una delle strade più trafficate della Puglia anche per la presenza, proprio tra il capoluogo dauno e la città ofantina, di zone industriali, santuari e zone ambientali oltre ai centri commerciali con una forte attrattività.

Donne al lavoro in crescita a 10,3 milioni

Occupazione

In due anni quasi 300mila addette in più, metà al Sud Aiuti selettivi in manovra

Le lavoratrici in Italia sono quasi 300mila in più nel terzo trimestre 2025, rispetto allo stesso periodo di due anni fa. La metà di queste nuove occupate opera nelle Regioni del Sud (anche se il Mezzogiorno parte da

una situazione storica di svantaggio e ha in tutto 2,4 milioni di occupate, meno della metà di quelle del Nord.

Il decreto Milleproroghe approvato dal Governo ha esteso al 2026 lo sgravio contributivo per assumere donne svantaggiate previsto dal Dl Coesione. Il Ddl di legge di Bilancio prevede, oltre a uno sgravio a beneficio di tutti i nuovi assunti nella Zes unica del Mezzogiorno, due incentivi destinati alle madri di almeno tre figli: secondo la relazione tecnica, le potenziali beneficiarie saranno circa 4mila.

Finizio e Melis

— a pagina 6

Occupate a 10,3 milioni Al Sud 150mila in più Aiuti selettivi in manovra

Il saldo e gli interventi. Dal 2023 al 2025 le lavoratrici aumentate di 297mila unità. Gli sgravi per le madri di tre figli riguardano poche migliaia di donne

Valentina Melis

Le donne che lavorano sono 10,3 milioni e il tasso di occupazione femminile è al 54,2% (dati Istat relativi a ottobre 2025). La cattiva notizia è che in media, in Italia, lavora ancora poco più di una donna su due, e che la distanza rispetto al tasso di occupazione maschile resta di 17 punti percentuali (e di 12 punti rispetto al tasso di occupazione medio delle donne nell'Unione europea). La buona, però, è che questi numeri stanno lentamente migliorando: se si guarda allo stesso periodo di due anni fa, le lavoratrici avevano appena superato quota 10 milioni e il tasso di occupazione femminile era 1,5 punti percentuali più basso.

Considerando l'ultimo trimestre per il quale l'Istat ha reso disponibili i dati territoriali – cioè il terzo di quest'anno – si scopre che a fare i passi avanti maggiori, in termini di occupate, rispetto allo stesso periodo di due anni fa, è stato il Mezzogiorno: le lavoratrici sono 150mila in più. Chiaramente il Sud parte da una posizione di maggiore svantaggio, per cui le occupate sono complessivamente 2,4 milioni, cioè meno della metà rispetto ai 5,4 milioni totali del Nord.

Il saldo è positivo anche al Centro, per 78mila posizioni. Il Nord-Ovest (Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria) ha un saldo positivo di 79mila lavoratrici, mentre il Nord-Est (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige e Veneto) arretra rispetto a due anni fa di 10mila posizioni, pur avendo complessivamente 2,33 milioni di donne che lavorano. In tutto, fra il terzo trimestre 2023 e lo stesso periodo del 2025, si contano quasi 300mila lavoratrici in più.

Gli incentivi in campo

A far crescere il lavoro femminile nel Mezzogiorno hanno contribuito anche gli incentivi che da anni puntano a sostenere le assunzioni di donne svantaggiate. Guardando agli ultimi 15 anni, prima la legge 92/2012 (la cosiddetta legge «Fornero», con un bonus strutturale), poi robusti incentivi finanziati con fondi nazionali e anche europei (come i bonus del decreto Coesione del 2024) hanno alleggerito gli oneri contributivi dei datori di lavoro che assumevano nelle Regioni del Sud.

Il decreto Milleproroghe approvato l'11 dicembre dal Governo ha esteso al 2026 lo sgravio contributivo del 100% della durata di due anni previsto dal

decreto Coesione per assumere donne svantaggiate (ovvero senza un lavoro regolarmente retribuito da almeno 24 mesi, o senza un lavoro da almeno sei mesi e residenti nella Zes unica del Mezzogiorno, o che svolgono attività in settori caratterizzati da un'accentuata disparità occupazionale di genere). Per questo bonus era stata prevista una spesa di 480 milioni.

Il disegno di legge di Bilancio 2026 all'esame del Parlamento contiene una serie di aiuti, alcuni dei quali molto selettivi e destinati a platee limitate di lavoratrici.

Riguarda sia le lavoratrici che i lavoratori il bonus per la Zona economica speciale del Mezzogiorno, finanziato con 821 milioni dal 2026 al 2028, per assunzioni a tempo indeterminato o stabilizzazioni, che sarà attuato da un decreto del ministero del Lavoro



e dovrà tenere conto degli effetti degli aiuti già previsti dal decreto Coesione per assumere under 35, donne svantaggiate e disoccupati nella Zes.

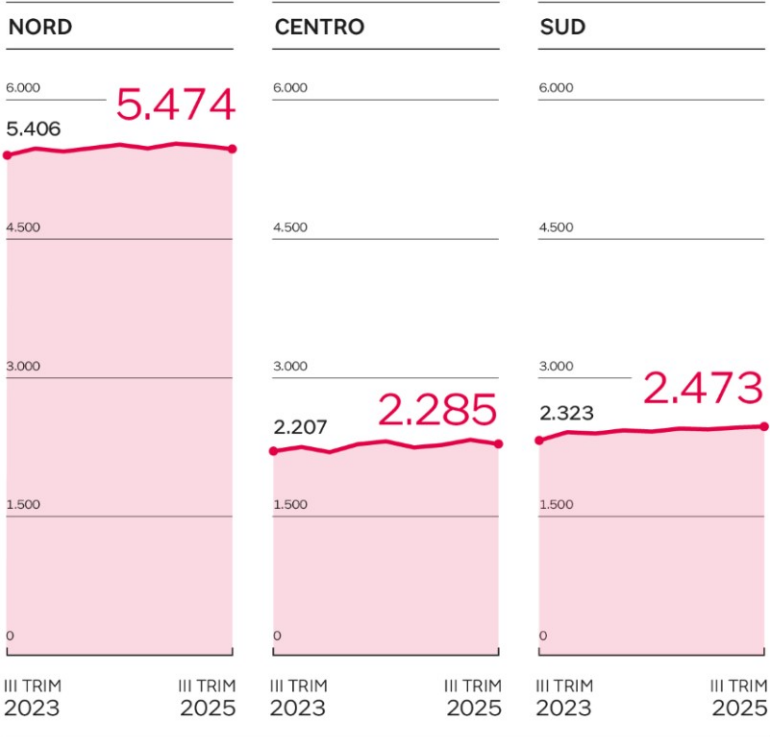
C'è poi uno sgravio contributivo fino a 8mila euro all'anno per i datori che assumeranno madri di almeno tre figli minorenni, senza un impiego regolarmente retribuito da almeno sei mesi: secondo la relazione tecnica al disegno di legge, questo aiuto avrà una platea potenziale circoscritta a sole 2mila donne. Si stima una platea limitata a 2.800 donne anche per l'incentivo contributivo destinato ai datori di lavoro che concedono ai genitori di almeno tre figli di passare al part-time, con una riduzione dell'orario di almeno il 40 per cento.

Infine, il Ddl di Bilancio prevede l'innalzamento fino a 14 anni di età dei figli del periodo nel quale i genitori che lavorano possono fruire del congedo parentale.

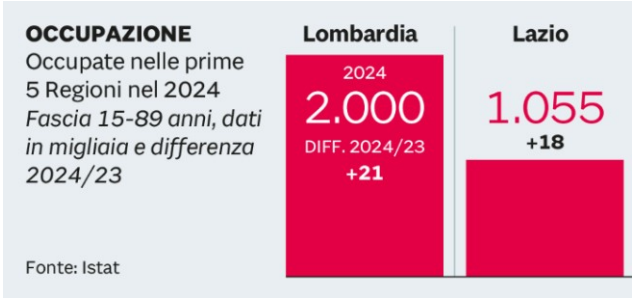
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il trend dal 2023 al 2025

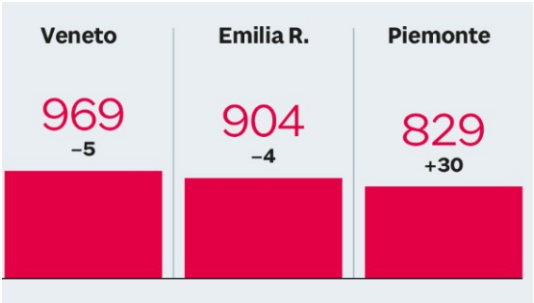
Le occupate donne da 15 a 89 anni. Dati trimestrali, in migliaia



Fonte: Istat



Fonte: Istat



Dagli aeroporti una spinta alla riduzione delle emissioni

Piani Esg. L'attenzione iniziale era concentrata sugli scali, ora sulla capacità degli hub di incidere sull'intera comunità che ruota attorno alla pista

Claudia La Via

La decarbonizzazione aeroportuale sta entrando in una fase nuova, più complessa e strategica di quella che ha caratterizzato la prima stagione degli impegni net zero. Se l'attenzione iniziale era concentrata sulle emissioni dirette degli scali, oggi il baricentro si sta spostando sulla capacità degli aeroporti di incidere sull'intero ecosistema che ruota attorno a una pista. È lo sforzo richiesto dal livello 5 dell'Airport carbon accreditation (Aca), il programma internazionale di Aci Europe, che definisce e certifica le attività per gestire, ridurre e neutralizzare le emissioni di CO₂. E in questa corsa alla decarbonizzazione, l'Europa gioca un ruolo da leader: 22 dei 30 scali già accreditati al livello 5 sono qui (si veda anche l'articolo a fianco).

«Le eccellenze si trovano in tutto il mondo (anche in India), ma nel nostro continente vi sono diversi aeroporti che raggiungono il livello massimo, specialmente nel Nord Europa. Anche i maggiori aeroporti italiani viaggiano nella giusta direzione: si trovano appena sotto il livello più elevato (sono al 4+ su una

lizzatore. «Lo sviluppo delle infrastrutture è fondamentale per abilitare questo cambiamento», sottolinea Jankovec, spiegando come sia cruciale per esempio pianificare e costruire le strutture necessarie per i carburanti sostenibili per l'aviazione (Saf), per l'idrogeno e per le operazioni con aeromobili elettrici: «In questo modo gli aeroporti possono attirare compagnie aeree e clienti impegnati a ridurre le loro emissioni Scope 3». Tuttavia, servono anche politiche nazionali che facilitino la disponibilità di energia verde, i processi autorizzativi e gli investimenti infrastrutturali, precisa Aci Europe. «In questo senso», spiega, l'iniziativa Destination 2050 rappresenta la roadmap condivisa dell'industria per arrivare a un'aviazione europea climaticamente neutrale, in linea con gli obiettivi Ue e dell'Accordo di Parigi».

Sul fronte italiano, il processo di decarbonizzazione procede con una direzione chiara. «Gli scali aeroportuali, sebbene contribuiscano solo per il 5% alle emissioni totali del settore aereo in Italia», commenta Carlo Borgomeo, presidente di Assaeroporti, «destinano ingenti risorse a progetti green. Il sistema aeroportuale nazionale è infatti ai primi posti in Europa nei processi di decarbonizzazione e i nostri aeroporti associati hanno previsto, nei prossimi cinque anni, oltre 200 milioni di euro di investimenti in iniziative ambientali e di transizione energetica».

«Gli aeroporti italiani stanno investendo soprattutto in impianti fotovoltaici, elettrificazione dei mezzi e delle attrezzature di terra, sistemi di gestione energetica avanzati e processi operativi ottimizzati», osserva Andrea Giuricin. Secondo l'esperto, la mancanza di risorse dedicate nel Pnrr, però, ha rallentato alcuni interventi infrastrutturali, anche se l'accelerazione sul fronte della connessione ferroviaria rappresenta uno dei passi più significativi per ridurre le emissioni dell'intero viaggio passeggero. «La direzione è quella giusta, ma si tratta di investimenti con un orizzonte medio-lungo», sottolinea.

Come auspicato dal livello 5, da qui ai prossimi 25 anni, il cambio promette di essere strutturale. Jankovec immagina scali capaci di diventare energy hub: produttori, accumulatori e distributori di energia pulita, funzionali non soltanto all'aviazione ma anche ai territori circostanti. Un sistema integrato con la rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), sul piano operativo, piazzati a zero emissioni, attrezzature di terra elettriche e automatizzate, infrastrutture per l'idrogeno e piattaforme digitali per la gestione coordinata di flussi di aeromobili, energia e passeggeri. «Gli aeroporti sono pronti e ambiziosi», conclude Jankovec, «ma servono regole stabili, incentivi consistenti e un quadro finanziario che renda possibile investire oggi per benefici che arriveranno tra molti anni». La decarbonizzazione, insomma, non è più un programma di mitigazione ambientale: è la condizione di competitività del sistema aeroportuale europeo nel lungo periodo.



Costa Azzurra. Alcune immagini (compresa una vista aerea) dell'aeroporto di Nizza, in Francia. Il gruppo Mundys è attivo nel settore aeroportuale attraverso due poli: Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Aeroports de la Côte d'Azur (Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez)



Nizza al vertice della sostenibilità: lo scalo ottiene la massima certificazione

Il caso Gruppo Mundys

Marco Morino

Il gruppo Mundys, attivo nel business aeroportuale con Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Aeroports de la Côte d'Azur, la società che controlla gli scali francesi di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez, ha annunciato che l'aeroporto di Nizza è entrato nel 4% degli scali mondiali che hanno ottenuto la certificazione di livello 5 dell'Airport carbon accreditation. È il più alto riconoscimento, conferito da Aci Europe a livello globale, per la gestione delle emissioni di gas serra nel settore aereo.

Per fronteggiare l'aumento del traffico è stato avviato un piano di ampliamento del Terminal 2

re aeroportuale. Con circa 15 milioni di passeggeri gestiti in un anno, Nizza è il più rilevante aeroporto in Francia a centrare questo obiettivo. Oggi, l'aeroporto è già riuscito ad abbattere oltre il 90% delle emissioni dirette (Scope 1 e 2) rispetto al 2010. Un risultato reso possibile dagli interventi strutturali e tecnologici previsti nella strategia industriale di Mundys, che per le società del gruppo definisce alcune azioni tangibili sul fronte della sostenibilità: utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili; introduzione di veicoli elettrici; l'impiego di biodiesel Hvo in sostituzione del diesel dove non sia possibile elettrificare i mezzi; installazione di sistemi termici integrati ad alta efficienza; sostituzione del gas con biometano o sistemi geotermici.

Nizza è il principale hub del sud della Francia: collega 122 destinazioni in 45 Paesi, servite da 59 compa-

gnie aeree. È l'unico aeroporto francese, esclusi quelli parigini, con collegamenti regolari a lungo raggio verso città come Atlanta, Doha, Dubai, New York e Montreal. Per far fronte all'aumento del traffico, che da tempo ha superato la capacità massima teorica arrivando a sfiorare, nel 2024, i 15 milioni di passeggeri in transito (+36% rispetto agli 11 milioni del 2012), è stato avviato un progetto di ampliamento e modernizzazione del Terminal 2. L'intervento mira ad aumentare la capacità operativa e migliorare i servizi dedicati ai viaggiatori. Le previsioni di crescita del traffico passeggeri da per Nizza Costa Azzurra, ormai consolidate da diversi anni, hanno messo in evidenza come i terminal sarebbero presto risultati inadeguati a garantire condizioni ottimali di servizio e sicurezza. Inoltre, in qualità di principale punto di accesso a una regione di straordinaria attrattiva, l'aeroporto ha il compito di rappresentarne al meglio l'immagine, offrendo ai visitatori provenienti da ogni parte del mondo un'esperienza iniziale e finale all'altezza del prestigio della Costa Azzurra.

I lavori di ampliamento
L'obiettivo dei lavori al Terminal 2 è aumentare la capacità dello scalo fino a 18 milioni di passeggeri l'anno, ampliando del 30% lo spazio dedicato alle aree di imbarco e sbarco. Il progetto include la costruzione di un nuovo molo con sei gate (Schengen ed extra-Schengen) dotati di passerelle di imbarco (finger) e aree di pre-imbarco con negozi, trentasei nuovi banchi check-in e un sistema innovativo per lo smistamento dei bagagli in partenza.

Una delle caratteristiche principali dell'ampliamento del Terminal 2 è che l'aumento della capacità avverrà senza un incremento delle emissioni di CO₂, sotto il controllo dell'aeroporto. Questo obiettivo è in linea con la strategia sostenibile del-

I NUMERI

122

Le destinazioni

L'aeroporto di Nizza è il principale hub del sud della Francia. Lo scalo collega 122 destinazioni in 45 Paesi, servite da 59 compagnie aeree. È l'unico aeroporto francese, esclusi quelli parigini, con collegamenti regolari a lungo raggio verso città come Atlanta, Doha, Dubai, New York e Montreal

15

Il traffico passeggeri

Il 2024 è stato un anno record per l'aeroporto di Nizza-Costa Azzurra: i passeggeri in transito hanno sfiorato i 15 milioni (+2,5% sul 2023). Al momento, al Terminal 2 ci sono ancora lavori in corso per portare la capacità teorica di accoglienza a quota 18 milioni di passeggeri l'anno

-95%

Il taglio delle emissioni

Tra il 2013 e il 2023, l'aeroporto di Nizza ha ridotto del 95% le proprie emissioni dirette di gas serra (Scope 1 e 2) sotto il suo controllo, confermando una strategia basata su riduzione reale e non su compensazioni esterne

l'hub, che punta a raggiungere la neutralità carbonica entro il 2030. Il progetto si concentra sull'efficienza energetica e sul miglioramento delle prestazioni ambientali, attraverso l'adozione di soluzioni geotermiche e pannelli fotovoltaici, che consentiranno di coprire il 20% del fabbisogno energetico dell'edificio con fonti rinnovabili. Lo scopo finale è ridurre le emissioni di carbonio a 3 chilogrammi di CO₂ per metro quadrato l'anno. A Nizza, la sostenibilità è una pratica quotidiana. Per esempio: sono state adottate una serie di misure per ridurre l'inquinamento acustico, tra cui la decisione di far decollare i velivoli dalla pista sud, la più lontana dalle zone abitate. Inoltre, le rotte di decollo sono state progettate in modo che gli aerei sorvolino il mare. Durante le soste, i motori degli apparecchi vengono spenti, poiché la maggior parte delle operazioni avviene tramite energia elettrica. Infine, è stato potenziato il sistema tranviario cittadino per promuovere la mobilità sostenibile. A supporto di questi impegni, il gruppo ha rafforzato l'integrazione della sostenibilità nella propria strategia finanziaria consolidando un portafoglio di strumenti di finanza green di circa 5,3 miliardi di euro, tra cui sustainability-linked loans e bond.

Passando all'Italia e sempre sul fronte aeroportuale, va sottolineato come lo scalo di Fiumicino, principale aeroporto italiano sotto il controllo di Aeroporti di Roma, negli ultimi anni abbia realizzato una serie di investimenti strategici sul fronte della sostenibilità: dalla solar farm con 55 mila pannelli in silicio per un totale di 22 MW - si tratta del più grande impianto fotovoltaico aeroportuale in Europa e di uno tra i più estesi al mondo -, a Pioneer, un sistema di stoccaggio che utilizza batterie dismesse da automobili elettriche per immagazzinare e utilizzare energia rinnovabile.

In Italia, i soci di Assaeroporti hanno pianificato investimenti per oltre 200 milioni in iniziative ambientali

scala di 5), con Napoli che riesce a raggiungere già ora il livello massimo», precisa Andrea Giuricin, economista dei trasporti presso il Centro studi dell'Università Milano Bicocca e attivo in progetti di ricerca negli Stati Uniti e in Cina.

«Oggi il salto richiesto è significativo», spiega Olivier Jankovec, direttore generale di Aci Europe. «Il livello 5 impone non solo di raggiungere e mantenere il net zero sulle emissioni sotto controllo diretto, ma anche di dimostrare un contributo concreto alla riduzione delle emissioni dell'intera comunità aeroportuale». Un traguardo non semplice ma possibile, anche perché molte delle tecnologie che permettono riduzioni profonde delle emissioni, come sistemi avanzati di efficienza energetica, grandi impianti rinnovabili in loco o l'elettrificazione delle operazioni aeroportuali, sono già in uso in un numero crescente di aeroporti. Tuttavia, spiega Jankovec, pianificare e integrare queste soluzioni nelle infrastrutture esistenti - soprattutto negli scali più datati - può essere complesso e richiede molte risorse. «Anche sul fronte normativo le complessità non mancano», spiega - gli aeroporti devono allineare i propri piani alle regolamentazioni locali, nazionali e internazionali, che procedono a velocità diverse o creano colli di bottiglia amministrativi in grado di ritardare progetti essenziali».

La sfida più impegnativa riguarda però le emissioni Scope 3, quelle generate da soggetti terzi e quindi fuori dal controllo diretto degli scali. Anche qui gli aeroporti stanno assumendo un ruolo crescente di cata-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per salvare i cantieri 1,1 miliardi e revisione prezzi automatica

Opere pubbliche. L'automatismo riguarda i lavori che non rientrano nel Codice appalti del 2023
Ance: «Misure indispensabili per non inficiare gli effetti della manovra sul benessere e sulla crescita»

Giuseppe Latour

Sciogliere il nodo dei 13mila cantieri a rischio blocco. Va in questa direzione l'emendamento entrato negli ultimi giri nel testo della legge di Bilancio: risolvere in modo finalmente completo, dal 2026, il problema delle opere ancora in corso che non sono rientrate nel perimetro del nuovo Codice appalti del 2023.

Infatti, se in quel testo è previsto un meccanismo di compensazione dei prezzi a regime, i cantieri che ricadono nel vecchio sistema hanno dovuto, in questi anni, affrontare gli aumenti dei costi dei materiali (rivelatisi onerosissimi, a causa delle fiammate dell'inflazione) ricorrendo al meccanismo dei ristori, complicato e lento.

Le opere in gioco

Si tratta di quasi 13mila opere per un valore complessivo di circa 91 miliardi, incluse 4.367 opere del Pnrr per oltre 36 miliardi. Nell'elenco, pure interventi strategici come per esempio le ferrovie Terzo valico (Genova-Pianura Padana), l'Alta velocità Napoli-Bari e la Fondovalle del Sangro (in Abruzzo).

In relazione a questi lavori, le imprese rimangono in attesa, per quanto fatto fino alla fine del 2025, delle diverse tranches di ristori prenotati negli anni. Con il

decreto Aiuti sono stati erogati 1,2 miliardi nel 2022 e 1,9 miliardi nel 2023; per il 2024 rimane da chiudere il quarto trimestre, cui si aggiungerà successivamente tutto il 2025.

I fondi reperiti ora

In totale servirebbero ancora 2,2 miliardi di euro, secondo le stime dei costruttori. La metà (1,1 miliardi) è stata trovata con l'emendamento del Governo, che è stato votato ieri dalla commissione Bilancio del Senato, dopo il lavoro di riscrittura nella notte tra venerdì e sabato.

Sono risorse che, sul fronte dell'edilizia, si aggiungono ai 200 milioni che sono stati stanziati con lo stesso emendamento per il piano casa (divisi equamente tra 2026 e 2027). Si tratta di 100 milioni in meno rispetto alle previsioni iniziali per il programma che è dedicato all'emergenza abitativa.

La posizione dell'Ance

Un risultato che la presidente dell'Ance, Federica Brancaccio saluta così: «Bene il ripristino delle risorse destinate al caro materiali per i cantieri in corso e al piano casa».

Secondo i costruttori sono «misure indispensabili per mettere il Paese al riparo dal rischio blocco dei cantieri, con ripercussioni negative sulla crescita e per dare una

prima risposta all'emergenza abitativa che morde sempre di più le città ed è ormai diventata una vera emergenza sociale».

Brancaccio conclude così: «Apprezziamo perciò lo sforzo del ministro Salvini, di tutto il Governo e dei parlamentari che si sono impegnati in queste ore per non inficiare gli effetti positivi per la crescita e il benessere sociale contenuti nella manovra».

La revisione dei prezzi

Oltre a questa consistente nuova dotazione di risorse, con la quale si punta a chiudere le pendenze relative a una parte del 2025 sui ristori, la novità più rilevante della legge di Bilancio 2026 nel settore degli appalti riguarda il futuro e nasce da un emendamento della senatrice della Lega Tilde Minasi. Le gare che ricadono nel sistema precedente al nuovo Codice degli appalti avranno a disposizione, a partire da gennaio del 2026, un meccanismo di revisione automatica dei prezzi.

Questa novità riguarda tutti i contratti di opere pubbliche fino alla conclusione dei lavori. In questo modo, si manderà in archivio la stagione dei ristori, mettendo in sicurezza, fino al loro completamento, i 13mila cantieri che si trovano ancora a rischio di blocco.

L'adeguamento agirà «anche in deroga alle clausole contrat-

tuali o agli indici di aggiornamento inflattivo previsti dalla normativa applicabile al contratto». E sarà applicato direttamente agli stati di avanzamento dei lavori sulla base dei prezzi aggiornati ogni anno.

Ci saranno due livelli di adeguamento:

- nella misura del 90% per i contratti con termine finale di presentazione delle offerte entro il 31 dicembre 2021;
- e nella misura dell'80% per i contratti con termine finale di presentazione delle offerte compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 30 giugno 2023.

Le risorse degli enti

L'altra novità relevantissima è che queste somme non dovranno essere reperite attraverso stanziamenti straordinari, ma con le risorse nella disponibilità dei vari enti.

Questi ultimi faranno, così, ricorso ai fondi interni ai progetti o, in seconda battuta, alla riprogrammazione delle risorse dell'ente, per esempio trasferendo somme da un'opera nuova oppure utilizzando somme accantonate per imprevisti. Ci saranno, cioè, rimodulazioni: in qualche caso potrebbe essere necessario non avviare nuove opere, in attesa di riuscire a completare quelle in corso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Comuni, al Nord avanzo da 4 miliardi e al Centro-Sud deficit da 3,1 miliardi

Legge di Bilancio/1



Le nuove regole sull'uso flessibile del «surplus» impattano a Settentrione

Elena Brunetto
Patrizia Ruffini

Nella versione finale della manovra 2026, tra le poche concessioni agli enti locali spicca l'allentamento delle regole per l'impiego dell'avanzo di amministrazione libero. La novità riscrive l'articolo 187,

comma 2 del Dlgs 267/2000, mantenendo inalterate le finalità prioritarie legate a copertura dei debiti fuori bilancio e salvaguardia degli equilibri, se non è possibile ricorrere a mezzi ordinari.

Al netto di queste due priorità, la quota libera dell'avanzo potrà essere utilizzata per spese correnti non permanenti, investimenti ed estinzione anticipata dei prestiti, senza un ordine di priorità tra queste destinazioni.

È confermata la norma che consente di utilizzare l'eventuale quota del risultato di amministrazione «svincolata», in sede di approvazione del rendiconto e sulla base della determinazione definitiva della quota accantonata all'Fcdc, per finanziare lo stanziamento dello stesso fondo iscritto nel preventivo dell'esercizio successivo.

Dai rendiconti 2024 trasmessi alla Bdap al 16 dicembre 2025, che coprono il 99% degli enti, emerge un avanzo di amministrazione

complessivo a livello nazionale pari a 762.769.317,84 euro. Il dato aggregato nasconde situazioni molto differenziate, con enti in disavanzo accanto ad altre con risultati positivi. Le divergenze sono marcate anche sul piano territoriale: il Nord registra un avanzo libero di 3,916 miliardi di euro, mentre il resto del Paese presenta un disavanzo complessivo di 3,153 miliardi di euro.

Tra le novità introdotte della manovra è poi estesa al 2026 la possibilità di effettuare operazioni di rinegoziazione o sospensione della quota capitale di mutui e di altre forme di prestito contratti con banche, intermediari finanziari e Cdp, anche durante l'esercizio provvisorio.

Le operazioni potranno essere autorizzate con deliberazione dell'organo esecutivo, fermo restando l'obbligo di procedere alle iscrizioni nel bilancio di previsione, così come per la sospensione della quota capitale delle rate di ammortamento in scadenza.

È prevista inoltre l'estensione,

fino al 2028, della possibilità di utilizzare liberamente le economie derivanti da rinegoziazioni, che in assenza di deroga dovrebbero invece essere destinate agli investimenti. Il libero utilizzo riguarda le risorse generate da operazioni di rinegoziazione dei mutui e dal riacquisto di titoli obbligazionari emessi, comprese le operazioni di sospensione della quota capitale dei finanziamenti.

La deroga viene quindi estesa all'intero triennio dei bilanci di previsione 2026-2028, attualmente all'esame della maggior parte dei consigli comunali e provinciali. Sono già 4.264 i Comuni — su un totale di 7.898 — che hanno trasmesso alla Banca dati delle amministrazioni pubbliche il nuovo strumento di programmazione, pari al 54% del totale, tenendo conto sia di quelli approvati dal Consiglio e dalla Giunta, sia di quelli trasmessi all'organo esecutivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA