

Il report - A Napoli in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso



Il porto di Salerno

Crescono le rinfuse solide e i passeggeri nei porti di Napoli e Salerno nei primi tre mesi del 2024, mentre il traffico container è tutto sommato stabile, insieme alle rinfuse liquide. A Napoli in aumento i ro-ro, mentre a Salerno sono in calo, principalmente per via di alcuni cantieri in corso che hanno compresso la viabilità e, dunque, la situazione potrebbe tornare alla normalità al termine dei lavori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha pubblicato il primo report trimestrale dell'anno che vede un

traffico complessivo di 7,5 milioni di tonnellate di merci, in sostanza la stessa quantità di traffico movimentato nei primi tre mesi del 2023. Nel dettaglio, delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide (dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 521,839 tonnellate, il 12,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Le rinfuse liquide (liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 1,31 milioni di tonnellate, lo 0,7 per cento in più rispetto

all'anno precedente. Il traffico container, sempre in tutti e due i porti campani, si attesta

“
Traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasporti con un notevole incremento
 ”

sui 248,324 TEU. Anche in questo caso il traffico risulta pressoché lo stesso dei primi tre mesi del 2023. Entrando nello specifico, Napoli ha movimentato 158,607 TEU (-2,8%), Salerno 89,717 TEU (+5,1%). Il traffico ro-ro per il porto di Napoli si attesta su un più 8,5 per cento rispetto al primo trimestre 2023 con 109,211 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 12,6 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con 96,663 veicoli movimentati, rispetto ai

110,620 movimentati nel primo trimestre 2023. Complessivamente i due scali hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di ro-ro con un complessivo 1 per cento in meno rispetto al I trimestre del 2023. Il traffico passeggeri è stato pari a 992,227 persone trasportate, in aumento dell'11,7 per cento rispetto ai primi tre mesi del 2023. Il traffico crocieristico vede 85,862 passeggeri trasportati, rispetto alle 81,346 persone trasportate nel primo trimestre del 2023 (+5,6%).

Il fatto - Il presidente dei Consorzi Industriali interviene: "Bisogna dare sicurezza agli imprenditori per investimenti"

Zes, il presidente Antonio Visconti (Ficei): "Budget è insufficiente, allungare al 2026"

"Lo sblocco del credito d'imposta per la Zes unica è una buona notizia ma non bisogna commettere l'errore di credere che, magicamente, tutti i pezzi di un complesso iter procedurale e amministrativo andranno a posto da soli. Ci sono tante criticità da risolvere ancora per avviare la macchina della Zes unica, e tanti sono ancora i miglioramenti che è possibile ottenere. A cominciare dal budget a disposizione. Il credito di imposta è infatti una misura varata su un orizzonte temporale di 10 mesi (fino al 15 novembre 2024) che però inizia operativamente al sesto mese, rischiando quindi di comprometterne l'efficacia". A dirlo è Antonio Visconti, numero uno di Ficei (Federazione Italiana Consorzi Enti Industrializzazione) e presi-

dente dell'Asi di Salerno. "Il plafond di 1,8 miliardi non è probabilmente sufficiente per raggiungere gli obiettivi di uno sviluppo su larga scala", aggiunge Visconti. "È un errore infatti fare una comparazione tra il plafond della Zes unica, che investe i piani di sviluppo di otto regioni, con quello della precedente Zes che riguardava, invece, mini nuclei industriali sparsi qua e là nella sola Campania. È un discorso completamente diverso". Il presidente Ficei lancia per questo una proposta: "Rifinanziamo la Zes unica almeno fino al 2026 così da agganciarla anche alla stessa finestra temporale del Pnrr, anche senza aumentare il plafond per il credito di imposta. Offriremo così agli imprenditori una programmabilità di medio pe-

riodo, non proiettata alla data limite del 15 novembre prossimo, che è praticamente dietro l'angolo". "Capisco perfettamente che le risorse non sono infinite e che esiste un problema di finanza pubblica, ma se non possiamo toccare i parametri della dotazione finanziaria possiamo però muovere la variabile tempo così da renderla funzionale a una pianificazione almeno biennale da parte degli imprenditori". Dunque, l'idea è: "Allarghiamo la finestra fino al 15 novembre 2026 e prevediamo un rifinanziamento per i prossimi due anni (2025 e 2026) con appositi fondi stanziati nelle relative manovre finanziarie". "Ad oggi, infatti, non si capisce se dopo il 15 novembre 2024 esisterà ancora la Zes unica. Io sono convinto di sì

ma servono impegni scritti, parole chiare da parte del governo. L'invito è fare una operazione strutturata così da consentire agli imprenditori di investire in relativa tranquillità sapendo che ci sono almeno altri due anni e mezzo davanti e non appena sei mesi per terminare investimenti complessi che hanno bisogno non solo di risorse ma anche di tempi che la burocrazia non sempre rispetta". Conclude Visconti: "Peraltro, bisogna anche specificare che non esiste soltanto il credito di imposta. Ci sono altri strumenti, come la decontribuzione, che possono essere valorizzati in combinato disposto nella Zes. Ma c'è sempre bisogno di una parola chiara, forte e autorevole dell'esecutivo che consenta agli imprenditori di



investire e, di conseguenza, di attivare tutti quei circuiti virtuosi di crescita, a cominciare dal reclutamento di nuova forza lavoro".