

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ancora una gru Ertg e una nuova area retroportuale per lo sviluppo di Sct

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 25th, 2025

**Milano** – Non si limitano [alla gru Gottwald-Konecranes](#) entrata in servizio nei giorni scorsi e al carro ponte di piazzale che arriverà a breve gli ultimi investimenti messi a segno dal gruppo Gallozzi per il suo Salerno Container Terminal.

Dal palco del Business Meeting CONTAINER ITALY che si è svolto venerdì scorso a Milano, il patron Agostino Gallozzi ha infatti già svelato quali sono gli altri passi già definiti per il prossimo anno e oltre.

“Ieri ho ordinato una nuova gru Ertg che arriverà entro l’estate prossima. Inoltre ho appena opzionato un’altra area retroportuale da 75mila metri quadrati che conatteremo con quelle portuali” ha annunciato Gallozzi, accennando anche all’ingresso in flotta di “reachstacker elettrici”, il tutto nell’ambito di un piano per diventare “entro 5 anni un terminal a emissioni zero”.

L’intervento a CONTAINER ITALY, per il numero uno del gruppo Gallozzi, è stato anche una occasione per esporre la propria visione su quale può essere il ruolo di un terminal container posto al centro del Mediterraneo quale appunto Sct e sul perché un confronto con gli sviluppi in corso in paesi come l’Egitto non sia metodologicamente corretto.

“Come terminal neutrale svolgiamo pienamente il nostro ruolo nell’economia italiana, possiamo attirare una moltitudine di compagnie – ad oggi sono 14 – in concorrenza tra loro” ha esordito sul punto, rilevando poi come Sct, grazie alla sua posizione, possa potenzialmente intercettare flussi legati all’import a favore di circa il 40% dei consumatori italiani (residenti nel Sud e nel Centro Italia fino al massimo di Lazio e Abruzzo) e allo stesso tempo l’export di tre grandi distretti quale quello dell’agroalimentare campano, quello del Lazio meridionale e quello pugliese. “Il porto competitivo – ha proseguito – è quello che attira e bilancia entrambi i flussi, senza imporre all’armatore di fornire contenitori vuoti per l’export o evacuare contenitori vuoti ex import”.

Quindi, anche rispetto alla presunta concorrenza della sponda sud del Mediterraneo, tema affrontato all’inizio del convegno: “Non è vero che se crei un terminal grandissimo, allora gestirai tantissimi contenitori, si lavora al servizio dell’export di un paese. Anche per questi terminal che stanno sorgendo in Nord Africa dobbiamo immaginare un fortissimo sviluppo delle locali economie; in caso contrario saranno solo terminal di transhipment”. Insomma, ha concluso

Gallozzi, è sbagliato chiedersi se “ci faranno concorrenza: un container che parte da Roma non potrà essere imbarcato a Tunisi”.

**F.M.**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Salerno Container Terminal potenzia l'equipment di banchina e traguarda il 2025  
con un +14%

This entry was posted on Tuesday, November 25th, 2025 at 11:00 am and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and  
pings are currently closed.