



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

8 MAGGIO 2014

07/05/2014

porti

Taranto, via libera del Consiglio di Stato al molo polisettoriale

Taranto riparte. Il Consiglio di Stato ha deciso di respingere il ricorso contro il cantiere per l'adeguamento del molo polisettoriale, assegnato nei mesi scorsi dall'Autorità portuale guidata da Sergio Prete. A questo punto non dovrebbero esserci ulteriori impedimenti allo sviluppo del terminal container Tct, di cui sono soci la compagnia marittima taiwanese Evergreen (al 40%) e la società terminalistica di Hong Kong, Hutchison Ports (al 50%), assieme al gruppo italiano T.O. Delta di Pierluigi Maneschi (10%). La mancata realizzazione delle opere, conferma il presidente dell'Authority, potrebbe portare a un ripensamento degli investimenti. La stessa Evergreen aveva espresso alcuni mesi fa l'intenzione di lasciare Taranto se il ritardo degli **interventi di ammodernamento** si fosse prolungato eccessivamente.

Ma i lavori al terminal container non sono l'unico ostacolo alla ripresa dello scalo, che **nel solo 2013 ha perso quasi il 20% del proprio traffico** e che nel 2014 sta provando a recuperare. Valutando nell'insieme i dati relativi al primo trimestre di quest'anno, sembra che la ripresa si stia consolidando. Il traffico delle merci movimentato dallo scalo pugliese è aumentato del 10,1% essendo stato pari a 6,8 milioni di tonnellate rispetto ad oltre 6,1 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo dell'anno scorso. Ma analizzando meglio i risultati del trimestre, ci si accorge che l'incremento è concentrato tra gennaio e febbraio: a marzo, invece, è stato registrato un nuovo calo del 9,2% rispetto al 2013. Un'altalena che non sta certamente incoraggiando gli investitori stranieri

Il Consiglio di Stato riapre la strada alla prosecuzione dei lavori di riqualificazione del Molo Polisettoriale di Taranto

Dichiarato improcedibile il ricorso proposto da Consorzio Stabile Grandi Lavori

~~inforMARE~~ Il Consiglio di Stato ha riaperto la strada alla prosecuzione dei lavori di riqualificazione del Molo Polisettoriale del porto di Taranto avendo emesso ieri un'ordinanza con cui dichiara improcedibile il ricorso proposto da Consorzio Stabile Grandi Lavori contro l'Autorità Portuale di Taranto e nei confronti della RTI costituita da Cantieri Costruzioni Cemento, Salvatore Matarrese, e Icotekne per la riforma del dispositivo di sentenza del TAR per la Puglia (~~inforMARE~~ del 23 dicembre 2013 e del 3 e 8 aprile 2014). ~~(4)~~

Taranto scrive al governo: l'Autorità portuale non si tocca

7 maggio 2014

Due consiglieri della Regione Puglia difendono l'istituzione da eventuali progetti di accorpamento – Le indiscrezioni sulle proposte

Il dibattito sulla riforma della 84/94 entra nel vivo con interventi come quello che riportiamo, a difesa delle realtà portuali più strutturate come Taranto. La nota che segue è dei consiglieri regionali pugliesi Arnaldo Sala (FI) e Alfredo Cervellera (SEL).

TARANTO – Abbiamo inviato una lettera al presidente del Consiglio Matteo Renzi e al ministro dei Trasporti e Infrastrutture Maurizio Lupi, nonché ai presidenti della Commissione Trasporti di Camera e Senato e al presidente e all'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, per spiegare loro le motivazioni per le quali in futuro il Porto di Taranto deve rimanere sede di Autorità Portuale o di una delle nuove Autorità Portuali e Logistica.

Non si tratta di chiedere una particolare attenzione per il nostro Territorio, che pur la merita per le ben note penalizzazioni subite in decenni in campo ambientale e sanitario, tanto meno di penalizzare altre città a nostro vantaggio, quanto piuttosto rivendicare un sacrosanto diritto sulla base di precise motivazioni.

Infatti, se per riorganizzare il sistema portuale italiano si dovesse optare per il recepimento degli indirizzi della programmazione UE del settore dei trasporti, in particolare quelli della rete Trans-European Network Transport (TEN-T), il porto di Taranto dovrebbe necessariamente essere confermato quale sede di Autorità Portuale in quanto, già dal 2011, è annoverato tra i principali 319 porti europei ritenuti dalla UE come "fondamentali" per un funzionamento efficace del mercato interno e dell'economia europea, e, soprattutto, con Genova e Trieste è uno dei tre i porti italiani compresi tra i venti principali continentali. Inoltre, Taranto è uno dei quattordici porti italiani riconosciuti dalla UE "Core Ports" nell'ambito della programmazione TEN-T ed è inserito nel corridoio TEN-T "Helsinki-La Valletta".

Pertanto il porto di Taranto dovrebbe essere confermato come sede di Autorità portuale, mentre indiscrezioni di stampa, anche specializzata, ipotizzano invece che Taranto potrebbe essere "sacrificata", con la soppressione della locale Autorità portuale, a favore di Civitavecchia che non ha nessuno dei suddetti requisiti UE!

È possibile che il sistema portuale italiano venga invece organizzato ex novo mediante la costituzione di nuove Autorità Portuali e Logistica con competenza su più porti, e sulle relative aree retroportuali, della stessa area geografica.

Anche in tal caso Taranto dovrebbe essere necessariamente sede Autorità Portuale e Logistica in quanto a tutt'oggi è il 3°/4° porto nazionale per traffico di merce, nonostante le transitorie riduzioni causate dalle vicende ILVA e dai lavori di consolidamento e ampliamento infrastrutturale.

Invece, sempre secondo indiscrezioni di stampa, l'intendimento sarebbe quello di costituire in Puglia una sola Autorità Portuale e Logistica con competenza su tutti i porti pugliesi, la cui sede sarebbe allocata a Bari, mentre in altri bacini marittimi nazionali ne sarebbero costituite due: nell'Adriatico settentrionale a Trieste e a Venezia, e nel Tirreno settentrionale a Genova e a La Spezia.

Condividiamo l'intendimento di dotare di due Autorità Portuali e Logistica bacini caratterizzati da importanti volumi di traffico, ma non è comprensibile come si possa voler penalizzare, dotandola di una sola Autorità Portuale e Logistica, l'intera portualità pugliese che, nel suo complesso, movimentata notevoli volumi di traffico merci che vedono il porto di Taranto quale principale scalo regionale, da solo ne movimentata più del doppio degli altri.

Per questo in futuro il porto di Taranto dovrà comunque essere, al di là di quale criterio venga prescelto per la riorganizzazione della portualità nazionale, sede di Autorità portuale.

In tal modo il porto di Taranto potrebbe esprimere appieno tutte le sue enormi potenzialità, delle quali si avvantaggerebbe l'intera portualità nazionale, e si garantirebbe un volano essenziale per lo sviluppo economico di un'area che ha pagato un prezzo elevatissimo alla politica industriale e della Difesa nazionale.

La recente manifestazione del 1° maggio a Taranto, aldilà della connotazione che si è voluta dare all'evento, dimostra la volontà di rinascita dell'intera Città, che si potrebbe ottenere anche con l'aiuto del Governo, evitando che si depotenzi la sua logistica portuale.

Riforma dei porti, anche Taranto non vuole sparire

Una dettagliata missiva al premier Renzi a difesa del ruolo dell'Autorità portuale di Taranto. L'hanno scritta insieme i consiglieri regionali Arnaldo Sala (Forza Italia) e Alfredo Cervellera (Sinistra Ecologia e Libertà) difendendo lo scalo pugliese quale porto centrale della regione, rivendicando «un sacrosanto diritto». Il diritto è quello di non essere accorpato come ente porto in vista della riforma della legge 84/94.

I due consiglieri portano all'attenzione del presidente del Consiglio le reti Ten-T, modello tra l'altro a cui si ispira proprio la riforma **proposta dal Partito Democratico**. Già dal 2011 Taranto è stato annoverato «tra i principali 339 porti europei ritenuti dall'Ue come "fondamentali" per un funzionamento del mercato interno e dell'economia europea». «Con Genova e Trieste - continuano - è uno dei tre porti italiani compresi tra i venti principali continentali», nonché «uno dei quattordici italiani riconosciuti dall'Ue "core ports" nell'ambito della programmazione Ten-T», ed è infine «inserito nel corridoio Helsinki-La Valletta».

Invece, a sentire la stampa, affermano Cervellera e Sala, pare che l'Autorità portuale di Taranto, se dovesse passare l'idea di riforma del Pd, sarà «sacrificata, con la soppressione a favore di Civitavecchia che non ha nessuno dei suddetti requisiti Ue». I consiglieri non sono contro la riforma, né contro un'Autorità portuale legislativa pugliese, piuttosto contro l'ipotesi di sopprimere tutte le authorities sotto questa autorità regionale. «Il futuro del porto di Taranto - concludono - dovrà comunque essere sede di Autorità portuale, al di là di quale criterio venga prescelto per la riorganizzazione della portualità nazionale».

Il porto di Taranto ha chiuso il primo trimestre con una crescita del +10,1% del traffico merci

A marzo è stata registrata una flessione del -9,2%

~~inforMARE~~ Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è aumentato del +10,1% essendo stato pari a 6,8 milioni di tonnellate rispetto ad oltre 6,1 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo del 2013. Le merci allo sbarco sono ammontate a 3,8 milioni di tonnellate (-1,5%) e quelle all'imbarco a 3,0 milioni di tonnellate (+29,2%).

Nel segmento delle merci varie il traffico è stato complessivamente di 2,1 milioni di tonnellate (+45,0%), di cui 379mila tonnellate di merci containerizzate (-5,5%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 41.549 teu (-3,0%) e 1,8 milioni di tonnellate di altre merci varie (+63,7%). Il volume delle rinfuse solide è cresciuto del +5,8% a 3,8 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse liquide è diminuito del +23,4% a 827mila tonnellate.

Nel solo mese di marzo del 2014 il porto pugliese ha movimentato 2,3 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -9,2% rispetto a 2,6 milioni di tonnellate nel marzo dello scorso anno. ~~(44)~~

La rincorsa alle maxi navi portacontainer non si ferma

L'alleanza G6 (Hapag, NYK, OOCL, APL, Hyundai e MOL) pronta a ordinare 20 navi da 19.000 TEUs, mentre le unità Panamax finiscono fuori mercato

Prosegue senza sosta la corsa al gigantismo navale nel business del trasporto marittimo containerizzato.

Secondo diverse fonti di stampa asiatiche i membri dell'alleanza G6 (composta dalle compagnie Hapag Lloyd, NYK Line, OOCL, APL, Hyundai Marine e Mitsui Osk Lines) starebbero pianificando un maxi investimento collettivo per la costruzione di una ventina di navi portacontainer ULCC da 19.000 TEUs di portata. Se effettivamente verrà finalizzata una commessa, non solo si tratterà delle più grandi navi portacontainer esistenti al mondo, ma soprattutto si tratterà di unità di portata maggiore rispetto ai concorrenti diretti dell'alleanza P3 (Maersk, MSC e CMA - CGM).

Attualmente, secondo le statistiche di Alphaliner, la portata media delle navi impiegate dai global carrier della P3 è di circa 10.300 TEUs mentre per la G6 è di circa 8.200 TEUs. Ecco perché i membri di quest'ultima alleanza (che in Italia scala solo i porti di Cagliari e Genova) vorrebbero avviare una nuova tornata di investimenti al fine di impiegare nuove costruzioni che possano aumentare la capacità media della flotta.

Adirittura ci sono fonti che parlano di nuovi ordini per la G6 di navi da 21.000 TEUs di capacità, la dimensione massima attualmente accoglibile in molti porti in giro per il mondo, e altri ancora che parlano di nuove portacontainer da 23.000 TEUs ma qui si entra probabilmente nel 'fanta shipping'. I global carrier membri della P3 sembrano comunque ancora lontani dal trovare un accordo definitivo sia sulla portata delle nuove costruzioni sia sul cantiere navale (o sui cantieri) cui

affidare questa commessa.

Il progressivo gigantismo navale e gli effetti della tendenza a impiegare portacontainer da 14.000 e 18.000 TEUs sulle maggiori direttrici marittime est - ovest non si fanno sentire solo sui porti ma anche sul mercato dei noleggi e della compravendita navale per le navi minori. Secondo un'analisi appena pubblicata da

Drewry Maritime Research, la tendenza a impiegare portacontainer sempre più grandi per massimizzare l'economie di scala sta portando a un evidente surplus di capacità soprattutto per le navi Panamax di portata compresa fra 4.000 e 5.000 TEUs (quelle in grado di transitare per l'attuale

canale di Panama). Conferma esplicita di questo processo è la notizia recente che MSC ha attivato un servizio di trasporto

marittimo tra l'Asia e le coste occidentali dell'Africa, impiegando 10 navi da 4.000 TEUs prese a noleggio. L'eccesso di offerta sta infatti svalutando queste unità sia sul mercato della compravendita che su quello dei noleggi consentendo alle compagnie di navigazione che vogliono aprire linee marittime 'secondarie' di farlo impiegando naviglio a buon prezzo.

La tendenza a utilizzare navi Post-Panamax di portata superiore a 14.000 TEUs accentuerà ulteriormente i suoi effetti sulle sorelle minori della classe Panamax quando, da fine 2015, sarà completato l'ampliamento del nuovo Canale di Panama. Secondo le stime di Drewry ci sono attualmente sul mercato circa 220 navi di portata compresa fra 4.000 e 5.000 TEUs che transitano dal

canale del Centro America più altre 377 unità della stessa dimensione attive in giro per il mondo.

Gli armatori proprietari di queste portacontainer Panamax hanno due scelte di fronte a sé per limitare i danni (finanziari): demolire le navi più vecchie oppure rendere quelle ancora giovani più competitive (ad esempio rimotorizzandole oppure investendo per allungarne aumentandone la capacità di trasporto).

L'età media della flotta, però, è molto giovane (8 anni e mezzo) e circa il 73% delle Panamax sul mercato ha meno di 11 anni d'età. La capacità di stiva complessiva di questa classe di portacontainer è di 2,8 milioni di TEUs, pari al 16% dell'intera flotta mondiale di navi cellulari, e per evitare l'*overcapacity* sarebbe necessario demolire il 50% delle Panamax. Oltre 30 navi da 4.000 - 5.000 TEUs a metà aprile risultavano in disarmo o inattive alla metà di aprile e, con l'apertura del nuovo Canale di Panama a fine 2015, si stima che la svalutazione di queste navi sul mercato possa essere almeno di un 15-20%.



Riordinare scali italiani in pochi sistemi

font size | Print | Email

BRUXELLES - Nessuno dei porti italiani è oggi nelle condizioni di contendere i traffici mondiali da e per l'Europa ai porti del Mar del Nord. Ma da questa condizione minoritaria è possibile uscire solo riordinando gli scali in pochi sistemi multiportuali, sfruttando l'"occasione" della nuova strategia di costruzione della Rete trans-europea dei trasporti, Ten-T, entro il 2030.

Questa la soluzione individuata dal presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa (nella foto) e dal professore Maurizio Maresca, ordinario di diritto dell'Ue all'Università di Udine, ed esperto di porti e infrastrutture. Costa e Maresca, a Bruxelles nella sede della rappresentanza della Regione Veneto, hanno presentato il loro libro "The European future of the Italian port system" (Il futuro europeo del sistema portuale italiano), edito da Marsilio, per la Collana Le rotte del Leone. Il futuro - è stato spiegato - è dei porti lungo le rotte che collegano i grandi mercati mondiali, ma solo se capaci di trattare grandi volumi di traffico, e di farlo a efficienza crescente. Porti da integrare in ampi sistemi logistici organizzati attorno a retroporti e interporti, atti a consolidare traffici inoltrati lungo corridoi multimodali verso ampi mercati contendibili.

La condizione per vincere questa sfida, secondo Costa e Maresca, è che l'Italia riformi radicalmente in senso europeo il suo quadro normativo: riducendo e gerarchizzando le sue Autorità portuali, aprendo i mercati dei servizi portuali e di quelli tecnico-nautici ad una maggior concorrenza, allineando al diritto europeo l'affidamento delle concessioni ed il lavoro portuale, riformando il regime di esercizio del traffico ferroviario merci e dell'autotrasporto in un'ottica di più spinta sostenibilità ambientale.

I vantaggi conseguibili con questo approccio si vedono col caso del multiporto-corridoio dell'Alto Adriatico: il più "europeo" di tutti per la necessità funzionale "transfrontaliera" di vedere i porti italiani di Ravenna, Venezia e Trieste operare in regime di cooptation (cooperazione e competizione) con il porto sloveno di Koper e quello croato di Rijeka.

A margine della presentazione del libro, sulla questione delle grandi navi nella laguna di Venezia, Paolo Costa ha detto che «Bisogna assolutamente decidere». «Adesso diciamo che occorre fare un percorso diverso. Che ci vorranno un paio d'anni per realizzarlo - ha spiegato Costa -. Le compagnie di crociera hanno accettato di ridurre la loro attività per due anni: quest'anno in numero di navi, il prossimo, in dimensioni. Ma non si possono chiedere altri sacrifici». Secondo Costa occorre togliere le navi «da San Marco senza distruggere la crocieristica e possibilmente, approfittando del fatto che si dovrà entrare in marittima - quindi passando dietro Venezia - per mettere mano a velmi e barene, risistemando la laguna centrale che è stata maltrattata».

SEA TRANSPORT

Sciopero a Panama, fermi i cantieri

Genova - I sindacati chiedono un aumento dei salari e il consorzio è sul piede di guerra.

ALBERTO GHIARA - MAGGIO 02, 2014

Genova - Nove giorni di sciopero nel settore delle costruzioni a Panama stanno ritardando ancora i lavori per la costruzione del terzo asse del canale di Panama. Lo sciopero, indetto dal sindacato Suntracs per chiedere un aumento dei salari, è cominciato la settimana scorsa e riguarda tutte le imprese di costruzione. Sono 400 le opere bloccate, ma la più importante di queste è senza dubbio l'ampliamento del canale. I lavori erano da poco ricominciati a pieno regime dopo il braccio di ferro fra l'Authority del canale e il consorzio Grupo Unidos por el Canal (Gupc) dello scorso gennaio. **Adesso il nuovo stop potrebbe riaprire le ferite e affizzare nuove polemiche.** Gupc, consorzio a cui partecipa l'italiana Salini Impregilo accanto alla capofila spagnola Sacyr, a Jan de Nul (belga) e a Cusa (panamense), aveva interrotto i lavori perché reclamava un aumento dei costi dell'opera pari a

1,6 miliardi di dollari in più rispetto ai 3.6 miliardi previsti dal bando di gara. Questo aumento era stato in parte giustificato proprio con le giornate di lavoro perso a causa dei frequenti scioperi nel

paese centroamericano, che reclamano condizioni di vita migliori per i lavoratori. Anche in quest'ultimo caso il sindacato Suntracs chiede alla Cámara panameña de la construcción (Capac) un aumento dei salari, che però continua a essere negato.

E così ieri, mercoledì 30 aprile, è passato anche il nono giorno di sciopero. Nei giorni precedenti il consorzio Gupc aveva diffuso un comunicato in cui affermava che lo sciopero «colpisce completamente i lavori in corso sui versanti atlantico e pacifico del progetto per una terza serie di chiusure del canale di Panama e ha un impatto sul calendario del progetto». La preoccupazione del mondo dello shipping per il blocco dei lavori di ampliamento del canale è stata espressa già al quinto giorno di sciopero dalla Cámara Marítima de Panamá, che riunisce 180 agenzie marittime e imprese di servizio alle navi. Secondo l'associazione, «l'interruzione dei lavori influisce sulla realizzazione del progetto nei tempi previsti con conseguente aumento dei costi che saranno pagati da tutti i panamensi e che danneggeranno direttamente la competitività del settore marittimo e l'immagine di Panama come piattaforma logistica». Anche l'amministratore dell'Authority del canale, Jorge Quijano, è intervenuto per chiedere una soluzione urgente «per evitare che tutta Panama subisca un grave danno».

Una settimana fa l'Autorità aveva aggiornato il dato sullo stato di avanzamento dei lavori, che sono ormai conclusi complessivamente per il 74% del totale, con l'approfondimento e l'ampliamento del lago Gatún e del Corte Culebra, la conca che unisce il lago all'oceano Pacifico, ormai pronti all'86%. Durante l'inverno 2014 il consorzio Gupc ha

fatto presente all'Autorità del canale che i costi per la costruzione del canale erano aumentati di 1,6 miliardi di euro. **La risposta dell'Autorità è stata in un primo momento di chiusura nei confronti della richiesta di rivedere l'importo del contratto.** A un certo punto sembrava che addirittura potesse subentrare un nuovo soggetto per terminare l'opera. A febbraio l'impasse aveva portato alla sospensione dei lavori, ma successivamente le imprese hanno trovato un accordo con l'amministrazione panamense e a marzo anche Zurich, la compagnia che assicura i lavori, aveva accettato di coprire il costo aggiuntivo in attesa che un arbitrato internazionale a Miami decida a chi spetti pagare effettivamente.

CKYH & Evergreen team up on FE-USEC service via Suez

The CKYH partners and Evergreen are to team up on a second Far East-USEC service via Suez with Evergreen to join the revised 'AWE 4', which is based on the existing 'AWE 4/AWK'. The loop will feature a revised Asian range of calls, as the service is re-oriented from Vietnam and South China to Central China. Subsequently, the present-day calls at Cai Mep, Kaohsiung, Hong Kong and Yantian are dropped, while new calls at Shanghai and Ningbo are added. Singapore continues to be served in both directions on the way to/from Suez. Evergreen will brand the service 'NUE 4'.

The new rotation, to be implemented from 14 May, will be as follows : Singapore, Ningbo, Shanghai, Singapore, (Suez), New York, Norfolk, Savannah, (Suez), Singapore. It will continue to turn in 11 weeks with 11 ships of 5,500-6,500 teu, of which K Line will contribute seven ships (down from nine) while Yang Ming will increase its contribution from two ships to four.

This new arrangement between CKYH and Evergreen comes on top of the agreement concluded in March between Hanjin, COSCO and Evergreen for the 'AWE 8/ AUE' to be launched in May, using 11 ships of 7,500-8,500 teu, with K Line and Yang Ming taking slots.

West Africa steps up

The Far East-West Africa trade is undergoing a major shift, with the introduction of new services and larger vessels that threaten to disrupt the relative stability that the trade has enjoyed during the last three years as competition intensifies.

The changes were triggered by Maersk and CMA CGM, who revamped their FE-West Africa network in April. Six services, which previously employed 68 ships aggregating 250,000 teu (average capacity of 3,700 teu), were replaced by five joint loops employing 61 ships aggregating 275,000 teu (average capacity of 4,500 teu). In the process, gearless overpanamax ships of 5,000-5,700 teu were phased into the West Africa services for the first time.

MSC followed in late April with the introduction of its new 'Africa Express' service, deploying gearless 4,000-4,400 teu panamax ships. This marked the first time that MSC is offering direct connections from the Far East to West Africa, replacing the transshipment service offered via Valencia between MSC's Asia-Europe services and the carrier's Med-West Africa relay services.

Maersk, CMA CGM and MSC will soon be joined by NileDutch and PIL, who are to launch in mid-May a joint weekly service deploying ships of 3,500-4,500 teu, replacing services that used smaller ships with non-fixed day departures. NileDutch has already started to inject such ships into the trade a few weeks ago.

The use of gearless panamax and over-panamax containerships to West Africa marks a major turning point for the trade, as infrastructure improvements at several West African ports now allow the use of gearless ships that triggered the assignment of larger ships

These evolutions will also challenge those carriers that so far rely only relay services, primarily via Algeciras, including Hanjin, MOL, Hapag-Lloyd, COSCO, Evergreen and UASC. Their services could become increasingly uncompetitive against the direct loops operated with larger ships at lower unit costs and with shorter transit times.

Further changes could follow as the remaining direct services that use smaller vessels of 2,000-3,000 teu may be forced to upgrade to larger tonnage, while some of the carriers currently relying on transshipment options could be forced to switch to direct connections or exit the trade completely.

The incumbent direct carriers continue to rely on a network of feeder connections to serve smaller West African ports, using various hubs depending on each carriers' network, including Pointe Noire, San Pedro, Luanda, Walvis Bay and Lome.

Infrastructure improvements and new terminal developments, both ongoing and planned, at several key West African ports could eventually lead to the demise of geared vessels on the long haul Africa routes, emulating the developments in Latin America during the last decade, as geared ships of 2,000-3,000 teu have been fully eliminated on the mainstream FE-ECSA and FE-WCSA routes.

The strong interest in West Africa, in particular in Nigeria which is the largest market in the region, has prompted CMA CGM to acquire a 25% stake in the Lekki terminal project, whose first phase is due to begin operations in 2017, while APMT continues to push for a rival port development in Badagry.