



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

8 SETTEMBRE 2015

Porti: Taranto, rinviata decisione su gig 540 lavoratori

Tct Il prossimo incontro al ministero del Lavoro sarà il 9 settembre

(ANSA) - ROMA, 02 SET - La decisione sul rinnovo della cassa integrazione per i 540 lavoratori della Taranto container terminal (Tct) è stata rinviata e dovrebbe arrivare il prossimo 9 settembre, data in cui si riunirà nuovamente a Roma il tavolo della vertenza. Non sono infatti bastati a trovare un accordo i due incontri convocati ieri e oggi presso il ministero del Lavoro dal sottosegretario Teresa Bellanova e a cui hanno partecipato la Provincia di Taranto, Tct, Confindustria, Federmanager e i rappresentanti locali di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti. Il tavolo è però rimasto aperto e la prossima riunione dovrebbe essere quella decisiva per il destino dei lavoratori. La Tct (Taranto container terminal), i cui azionisti sono Hutchinson, Evergreen e Gruppo Maneschi, ha messo in liquidazione la società a metà giugno ritenendo non più conveniente rimanere a Taranto dove gestiva il terminal dal 2001. Prosegue la trattativa sulla bozza di accordo presentata giorni fa dall'Autorità portuale in relazione allo smaltimento dei fanghi rinvenuti dai dragaggi, la cessione delle gru e delle apparecchiature utilizzare per movimentare i container, la consegna della banchina del terminal e la prosecuzione della cassa integrazione, che questa volta sarebbe attivata per cessazione attività. La transazione con i liquidatori di Tct è ritenuta essenziale sia per il futuro del personale della società che per trovare un nuovo operatore per la gestione del terminal.(ANSA).

Porto Taranto, si allontana il rischio mobilità per 539. Trattativa Tct aggiornata al 9

Si allontana per ora il rischio mobilità per i 539 addetti di Taranto container terminal. Oggi scadono i termini previsti dalla procedura preliminare ma ieri, in extremis, negli uffici della Provincia, società e sindacati si sono accordati per una piccola proroga decidendo di rivedersi al ministero del Lavoro il 9 settembre e non più oggi alle 11 come inizialmente fissato. I giorni in più serviranno a Tct per vagliare ulteriormente le condizioni poste dall'Authority portuale nella bozza di accordo che dovrebbe chiudere in modo definitivo la presenza del terminalista a Taranto dopo che i suoi azionisti – Hutchinson,

Evergreen e Gsi Logistic – a giugno hanno messo in liquidazione la società. Secondo loro, infatti, a causa dei ritardi nei lavori di ammodernamento, non ci sono più le condizioni per operare nel transhipment. Martedì, al ministero del Lavoro, il confronto tra liquidatori di Tct e commissario dell'Authority si è incagliato su due punti specifici della bozza: definizione della cassa integrazione pregressa e costi dello smaltimento dei fanghi derivanti dai dragaggi effettuati da Tct nel 2005. Costi che l'Authority imputa a Tct per il fatto che il produttore dei rifiuti è anche il proprietario. A pesare, però, sarebbe stato soprattutto il primo aspetto con Tct che vuole una specie di liberatoria che la metta al riparo da eventuali richieste sulla cassa degli anni scorsi.

Ma la chiusura delle pendenze di Tct, compresa la restituzione della banchina del terminal e delle aree e la cessione all'Authority delle gru, ha anche una valenza più complessiva. Una volta che ci sarà nero su bianco, scatterà infatti il semaforo verde per un altro anno di cassa integrazione, stavolta per cessazione, per il personale di Tct (è la società uscente che deve fare richiesta) e l'infrastruttura sarà nelle condizioni per essere proposta sul mercato ai nuovi operatori.

Che difficilmente si farebbero avanti, al di là di qualche manifestazione di disponibilità, sapendo che Tct formalmente c'è ancora. Da rilevare che già martedì, quando al ministero le parti sono state riconvocate per il 3 settembre, non si escludeva un aggiornamento del confronto al 9. Bisognava però che Tct accettasse lo slittamento e la risposta favorevole è arrivata. In caso contrario, oggi si sarebbe tornati al ministero ma per prendere atto del mancato accordo e quindi per avviare la mobilità per i 349. Che, al momento, è invece scongiurata.



CONFRONTO AL "MIT" SU RIFORMA PORTUALE

ROMA - «E' proseguito positivamente il confronto con i vertici del Mit sui temi della riforma portuale». E' quanto dichiarano al termine dell'incontro le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti.

«A seguito dell'approvazione del Ddl Madia - riferiscono le tre organizzazioni sindacali di categoria - il ministero ha illustrato le linee guida della fase attuativa del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e si è dichiarato disponibile a proseguire il confronto sull'insieme dei temi che attengono il lavoro nei porti. In particolare su come si dovranno delineare le attività portuali,

nell'ambito delle norme sulla riduzione della frammentazione del ciclo delle operazioni portuali, a partire da questioni quali il lavoro temporaneo, il contratto di lavoro applicato, la sicurezza, le clausole sociali e la formazione che saranno materia di un decreto successivo».

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proseguono Filt, Fit e Uilt, «ha confermato che sarà salvaguardato il sistema delle regole ed in particolare i temi che avranno incidenza sul lavoro. E' stata inoltre posta nuovamente l'attenzione - riferiscono infine le tre organizzazioni sindacali di categoria - sui temi, irrisolti, sia della mancata applicazione del contratto ai dipendenti delle Autorità portuali sia della richiesta di restituzione degli aumenti contrattuali che già in qualche realtà stanno avvenendo, temi questi che richiedono, con urgenza, una soluzione ed a tal riguardo il Mit, consapevole della criticità che si sta determinando, si è impegnato ad approfondire la questione posta riportando a breve alle organizzazioni sindacali una posizione complessiva del Governo».

Taranto, il fango frena l'accordo

Genova - Contesa su chi debba smaltire il materiale stoccato in banchina. Inviarlo in discarica costa 16 milioni, ma nessuno vuole pagare.

Genova - **Il futuro del terminal container di Taranto è immerso nel fango, quello scavato nel 2005 e che qualcuno deve smaltire.** Stabilire la titolarità di questa incombenza, secondo fonti vicine al dossier, è oggi il principale ostacolo al raggiungimento di un accordo che salverebbe, almeno per un altro anno, il salario su cui vivono 540 famiglie, «comunque garantito fino al prossimo nove settembre» spiega Gaetano Raguseo, sindacalista della Filt-Cgil. Ora il problema è che Tct e Autorità portuale non riescono a trovare un'intesa. Pur trattandosi di fango, non è cosa di poco conto. Se non si trova una destinazione d'uso, lo smaltimento in discarica dei fanghi stoccati nelle vasche del Tct costerà 16 milioni di euro, un cifra con cui si potrebbe quasi comprare un aeroporto come quello di Genova (valutato 20 milioni). **La vicenda comincia nel 2005, quando ancora Evergreen credeva nello sviluppo del terminal di Taranto.** I

traffici erano in crescita, ma nel 2006 sarebbe stato raggiunto il picco storico di movimentazioni, la crisi era ancora lontana e il futuro appariva più roseo di quello che si è rivelato successivamente.

Tuttavia le casse dello Stato italiano erano già alle prese con limiti invalicabili. La legge di stabilità impediva alle Autorità portuale di spendere oltre il 2% in più di quello che avevano speso l'anno precedente. Si trattava di un limite dettato da una situazione d'emergenza, ma che costringeva gli amministratori pubblici a fare i salti mortali, soprattutto se l'anno precedente, per qualche

motivo, avevano speso poco. Evergreen voleva portare a Taranto navi da 8 mila teu, che rappresentavano la punta avanzata del gigantismo navale in quel momento. Mail livello troppo basso del fondale non lo permetteva. L'Authority però non poteva mettere i soldi per fare il lavoro, a causa del limite di spesa imposto dalla legge. **Tct e Evergreen si Impegnarono quindi a realizzare a proprie spese il "ripristino del passo marittimo", ossia l'approfondimento del fondale.** Ma commise l'«errore», dal suo punto di vista, di mettersi il materiale in casa. In questo modo, per la legge italiana, è diventata responsabile del suo smaltimento. Il braccio di ferro oggi sta tutto qui. A Taiwan si sentono presi in giro, perché dopo aver pagato un lavoro che solitamente viene fatto dalle Port Authority a spese pubbliche (o, come nel caso di Genova, con un sovrapprezzo sulla merce suddiviso fra tutti gli operatori portuali), devono adesso anche pensare a smaltire il materiale. Una spesa ulteriore che si aggira intorno ai 16 milioni di euro. L'Autorità portuale a sua volta può difficilmente giustificare una spesa che per legge, a questo punto, non le compete più. Probabilmente potrebbe opporsi anche la Corte dei conti. E intanto il tempo passa. L'incontro di martedì al ministero del Lavoro, che doveva essere risolutivo, si è concluso in meno di due ore con un nuovo rinvio. E oggi a mezzanotte i lavoratori del terminal saranno messi in mobilità, con al prospettiva di essere licenziati in breve tempo.

Il raggiungimento dell'accordo fra Tct, liquidatori e Autorità portuale permetterebbe invece di chiedere

al ministero la procedura di cassa integrazione prevista per le aziende in fase di cessione. Questo darebbe ai lavoratori un respiro economico per un altro anno. La speranza è quella di trovare nel frattempo un nuovo terminalista. Impresa anche questa non facile. I cantieri per l'adeguamento delle banchine sono aperti e i lavori dovrebbero finire nel 2017, quindi ben oltre la scadenza

dell'anno di cassa. Secondo i sindacati ci sono 1.300 metri di banchina utilizzabile nonostante i lavori, ma a questo punto il target non sono più le grandi navi del transhipment, tradizionali clienti dello scalo. Secondo alcuni rumors, il gruppo Maneschi (socio di Tct al 10%) starebbe valutando l'arrivo di rinfuse, ma questo richiederebbe che il Comitato portuale cambiasse la destinazione d'uso dell'area. E così lo scalo resta impantanato.

Pon Reti 14-20, prime mosse del Governo per la distribuzione dei fondi

Oltre a quello per almeno tre direttrici ferroviarie, garantiti impegni di spesa per i progetti portuali già in corso ad Augusta, Salerno e Gioia Tauro

Ottenuto da Bruxelles l'agognato via libera e definita prima delle ferie la dotazione finanziaria del Piano Operativo Nazionale Reti e Mobilità per il 2014-2020 (1,84 miliardi di euro, dei quali 1,38 miliardi, il 75%, provenienti dal FESR, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale dell'Unione Europea e il resto da fonti statali), il Governo ha mosso i primi passi per la ripartizione della torta (riservata, come è noto, alle regioni meno sviluppate).

"Il Pon stabilisce che la programmazione e la gestione concertata delle progettualità dovrà avvenire secondo Aree Logistiche Integrate e sono cinque quelle che abbiamo identificato: Quadrante sud orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema pugliese, Area Logistica campana, Quadrante occidentale della Sicilia" ha infatti spiegato una nota rilasciata dal Ministero dei Trasporti guidato da Graziano Delrio.

Gli interventi non sono ancora stati individuati nel dettaglio, ma qualche indicazione sui progetti infrastrutturali in cui certamente verrà spesa parte dei fondi è possibile evincerla sfogliando la documentazione pubblicata dal MIt.

Particolare attenzione, infatti, è riservata ai collegamenti ferroviari Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, alla "realizzazione della filiera della logistica digitale attraverso lo Sportello Unico Doganale, il Single Maritime Window delle Capitanerie di Porto e il completamento della Piattaforma Logistica Nazionale – Ulmet", e al sistema portuale meridionale, per cui nello specifico il Pon "concentrerà gli investimenti finalizzati ad accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) sugli scali portuali core di Gioia Tauro e Taranto (approfondimento dei fondali, ampliamento della lunghezza delle banchine e dotazione dei piazzali)", mentre "gli interventi sul sistema portuale di Napoli-Salerno e sul porto di Augusta saranno coerenti con la loro funzione di **porti gateway (potenziamento del traffico container intermodale e del traffico Ro-Ro. Sul restante scali sarà data**

priorità ad interventi quali il completamento/riqualificazione degli accosti, il dragaggio e i progetti di *security*, volti al potenziamento del traffico Ro-Ro e, quindi, allo sviluppo del traffico di Short Sea Shipping".

Non è tutto, perché il Mit ha rassicurato anche alcune delle amministrazioni in ritardo sull'esecuzione dei progetti attinenti la programmazione 2007-2013 (in generale, stando agli ultimi dati forniti dalla Ragioneria Generale dello Stato, al 30 giugno 2015 non si era arrivati a spendere nemmeno il 70% dei finanziamenti), garantendo "il completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013, in particolare Grandi Progetti, che, per criticità approvative e/o realizzative, non risultano completabili nei termini previsti dalla programmazione 2007-2013".

Menzionati in particolare i progetti "Hub portuale di Augusta" e "Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest I e II Lotto", per i quali i pagamenti effettuati, stando ai dati del Governo, non superavano alla fine dello scorso aprile il 33% delle cifre previste. In questi casi, evidentemente, non ci saranno conseguenze per le amministrazioni ritardatarie (i fondi 2007-2013 non spesi entro la fine del 2015 dovranno essere restituiti), i cui progetti beneficeranno dei nuovi finanziamenti.

Rassicurazioni indirette anche ad altri protagonisti della programmazione 2007-2013 che, come l'Interporto Regionale della Puglia, su quella successiva hanno basato i propri piani di impresa: "Per quanto attiene il Sistema pugliese, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa potenziando i collegamenti di ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari".

Il documento dedica poi ampio spazio ai criteri con cui dovrebbero essere selezionati i progetti destinatari di finanziamento. Altri aspetti interessanti del lungo testo pubblicato dal Mit riguardano infine il probabile inserimento dell'Autorità Portuale di Messina nell'accorpamento con quelle di Catania e Augusta (e non con Gioia Tauro come si era ventilato), desumibile dall'inserimento degli interventi sul porto peloritano fra quelli dell'Area Logistica della Sicilia orientale; il peso riconosciuto all'Allegato Infrastrutture, che "costituisce il sostanziale quadro di riferimento strategico infrastrutturale" e del "Documento di Programmazione Pluriennale", che sarà "redatto e approvato dal MIT entro la fine del 2015" e che consentirà "il coordinamento degli investimenti FESR con quelli del meccanismo per collegare l'Europa (CEF)"; la volontà governativa di, "una volta completata la rete ferroviaria, agire attraverso politiche di *modal shift*, anche riducendo i tradizionali sussidi al trasporto merci stradale, oggi pari a circa 5 miliardi di euro".

Contenitori, volumi ancora in calo sulla rotta Cina-Europa

Genova - Perdita del 7,1% nel periodo estivo. Colpa della crisi cinese con Pechino che cresce meno del previsto e dell'embargo russo.

Genova - **Anche a luglio i dati sul traffico container tra Cina ed Europa segnano il passo. Nel mese estivo i volumi sono calati del 7,1% circa, passando dagli 1,4 milioni di teu a 1,3 milioni.** Colpa della crisi cinese con Pechino che cresce meno del previsto e soprattutto dell'embargo russo che in Europa, unito alla morsa sulla Grecia, continua a pesare sui volumi. Così nei primi sette mesi dell'anno il traffico risulta in calo di 4,7 punti percentuali a 8,6 milioni di teu dai 9 milioni totalizzati nel corso del 2014. Il dato peggiore è stato rilevato sulla Far East Nord Europa che è risultata la rotta con la falla peggiore e il risultato negativo più ampio a -9,4%.

Iniziativa in campo ambientale dei primi gruppi terminalisti mondiali

Si terrà dal 14 al 21 settembre e sarà sostenuta dall'Autorità Portuale di Rotterdam

inforMARE - Cinque dei primi gruppi terminalisti mondiali e l'Autorità Portuale di Rotterdam hanno annunciato l'effettuazione di un'iniziativa congiunta in campo ambientale che si terrà dal 14 al 21 settembre prossimi e sarà incentrata su tre temi: il riutilizzo e il riciclo, il cambiamento climatico e le comunità in cui le cinque aziende e l'ente portuale olandese operano. I cinque partner che affiancano l'authority olandese nell'iniziativa denominata "Go Green" sono la DP World di Dubai, la Hutchison Port Holdings (HPH) di Hong Kong, l'APM Terminals di Rotterdam, la PSA International di Singapore e la Shanghai International Port Group (SIPG) di Shanghai.

«Nel complesso sistema delle spedizioni door-to-door - ha rilevato l'amministratore delegato di PSA International, Tan Chong Meng - la componente delle attività dei container terminal produce un contributo relativamente modesto alle emissioni di gas a effetto serra. Ciononostante PSA continua a dedicare attenzione e risorse per economizzare l'uso di combustibili e per promuovere il riciclaggio in tutta la nostra rete di terminal. Siamo assolutamente convinti che questo sforzo congiunto con APM Terminals, DP World, HPH, SIPG e la Port of Rotterdam Authority fungerà da catalizzatore per rendere più "verde" il nostro settore, le comunità in cui operiamo e, in ultima analisi, il mondo in generale».

«È confortante - ha sottolineato l'amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Allard Castelein - vedere che i terminal operator stanno lavorando assieme a livello internazionale per migliorare l'ambiente. L'Autorità Portuale di Rotterdam è lieta di sostenere questa iniziativa che è in linea con la nostra ambizione di fare di Rotterdam il porto della sua tipologia più pulito del mondo. Mi auguro che l'esempio dato dagli operatori dei terminal non sarà seguito solo dalle autorità portuali»

Port of Rotterdam Authority considers developing new sea port in Indonesia

The Port of Rotterdam Authority has partnered with the Indonesian Port Corporation Pelindo I to examine the possibility of developing a new deep sea port called Kuala Tanjung.

Located in Medan, North Sumatra in the North West of Indonesia, the port sits by the Strait of Malacca approximately 300 km from Penang in Malaysia and less than 800 km from Singapore.

The port authority will now carry out a feasibility study for the new port together with Pelindo I. As part of this process, a project organisation will be created, featuring both local and Rotterdam-based port authority employees.

Depending on the study's outcome, the port authority will decide whether or not to enter into a joint venture with Pelindo I.

Allard Castelain, CEO of Rotterdam's port authority: "We want to share our knowledge in the construction, development and management of Kuala Tanjung."

The development of a deep sea port in Indonesia forms part of the Dutch port's foreign policy which has a focus on creating opportunities for Dutch companies abroad.

Ahmed Aboutaleb, the Mayor of Rotterdam said that he hoped the new port would create many new jobs in Sumatra, adding: "This is a good opportunity to develop new activities and to attract investors."

In 2003, Rotterdam's port authority signed a joint venture with the Sultan of Oman – Sohar Industrial Port Company – for the development of the Port of Sohar.

It is also focusing on developing Porto Central in Brazil.

Suez Canal Breaks New Record

The Suez Canal Authority has announced that the canal has broken a new record for the number of ships to cross the trade lane in a day, having reached a total of 70, according to the Calro Post.

PTI recently reported that the US\$8.5 billion Suez Canal channel expansion had been inaugurated, having been opened by an official ceremony, where various executives within the port industry and

international politics were in attendance.

Mohab Mamish, Chairman of the Suez Canal Authority, said: "The increasing number of crossing ships sheds the lights on the importance of the establishment of the new Suez Canal, to raise the canal's capacity to receive the expected increase in the global trade."

Abdel Fatah al-Sisi, President of the Egypt, said: "We promised a gift to the world and we accomplished it in record time – an additional artery for prosperity and for connecting civilization to enhance the movement of international trade."

The Suez Canal was completed in a rapid 10 months of developments, where dredging company Boskalis Westminster N.V. were in a race against time to complete the new lane for traffic.

Egypt has recently proposed another new channel, which will connect to the Suez Canal via Port Said, thereby cutting down waiting times for ships entering the canal from this side even further.

CSCCL Orders 10 Billion Dollar Mega-Ships

In a bid to fulfill capacity commitments with the shipping alliance 'O3', China Shipping Container Lines (CSCL) is to spend around US\$1.5 billion on 10 ultra-large container ships of 20,000 TEU each, according to the Wall Street Journal.

This order follows the carrier's recent order for eight 13,500 TEU ships which were ordered to stay ahead of the development trend for larger-scale ships.

Jonathan Roach, a container-shipping Analyst at Braemar ACM Shipbroking, said: "CSCL's O3 partners and competitors have already ordered or operate a substantial number of ultra-large container ships, so the Chinese liner has little choice but to boost its fleet if it is to remain competitive in the big league.

"At some point, oil prices will go up and operators that sail [ultra-large ships] will have a clear advantage, as the cost of moving a container on those big vessels is 25% less on average compared to older, smaller vessels."

CSCL recently saw a 97% drop in its profits and its total capacity reaching more than 900,000 TEU.

The company is anticipating a more lucrative operating position if its proposed merger with Cosco shipping comes into fruition and will likely jump up to the fourth spot and closely following Maersk, MSC, and CMA CGM, respectively.

Although the planned ships are bigger than the current biggest ship sailing in the world – the MSC Oliver / Oscar / Zoe at 19,224 TEU – at 20,000 TEU they are just smaller than OOCL's planned 21,150 TEU vessel.

China Merchants and Sinotrans to Merge

Shipper China Merchant Holdings and logistics enterprise Sinotrans & CSC Holdings are to merge, according to Bloomberg.

As part of the agreement China Merchants Group and Sinotrans & CSC Holdings will restructure and integrate, citing unidentified people close to the state-asset regulator and form the two companies.

Bloomberg reported ship.sh as saying the merger and restructuring between China Merchants and Sinotrans is almost certain.

China Merchants has recently released its H1 results, where the port operator saw profits rise to more than US\$358 million.

This follows an announcement that the company had raised around \$700 million in bonds that it intends to use to develop its port operations.

This potential merger also comes at a difficult time, with the recent crash in the Chinese stock market, which could have implications on the supply chain and therefore ports and shipping lines.

Recently, there has been a proposed merger between China Shipping and Cosco, with delays of the merger suggesting that the combination of both companies joining may not take place.

Fact File: China Merchants Group has interests in transportation and infrastructure construction, and also controls finance and real estate companies including China Merchants Bank Co.

APM Terminals to acquire Grup Maritim TCB and its 11 container terminals

APM Terminals (APMT) is to acquire a majority stake in the terminal operator, Grup Maritim TCB, and its container terminal portfolio in Europe and Latin America.

Grup Maritim TCB has 11 container terminals with an annual throughput capacity of 4.3m teu and an estimated annual container volume of 3.5m teu.

The Barcelona-based company consists of Spanish container terminal concessions in Barcelona, Valencia and Castellon, on the Mediterranean coast, along with the concessions in Gijon, on the Bay of Biscay, and in the Canary Islands: Santa Cruz on Tenerife and La Palma on Gran Canaria.

Outside of Spain, Grup Maritim TCB's terminal operations include Izmir, Turkey; Yucatan, Mexico; Quetzal, Guatemala (under construction, opening 2016); Buenaventura, Colombia, on the Pacific Coast; and Paranagua, Brazil.

Kim Fejfer, CEO of APMT, said that the investment would add "complementary locations to our portfolio in high growth markets throughout Latin America, in Turkey and a strong gateway presence in Spain".

Speaking to *CM*, he stated that APMT "don't expect [to make] any further acquisitions in the near-term future."

"This is certainly a very big thing for APMT. It will add roughly 5% to our business and that is a significant task to integrate two families into one," he added. "We have a pipeline of expansions and new projects all-ready to the tune of \$3bn that we need to turn into revenue generating activity. So our plate is full."

APMT's global portfolio will expand to a total of 74 operating facilities in 40 countries as a result of the deal.

Grup Maritim TCB CEO, Xavier Soucheiron, said: "We share the same core values and views on how to build on our market momentum, where to invest in port upgrades and improve the entire TCB portfolio for clients."

Joe Nicklaus Nielsen, APMT's vice president and global head of container port business development, said that the acquisition would "enable us to effectively expand our reach in six countries, enhance our portfolio and achieve our growth goals".

The transaction is expected to close by the end of the year and is subject to certain conditions precedent, including relevant approvals.

The terms of the agreement see APMT acquire Perez y Cia's majority stake in the Spanish firm, which has a family-owned history dating back to 1972 when the Perez-Maura family established it.