



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

17 LUGLIO 2014



Sindacati a Lupi: in bilico a Taranto mille lavoratori

TARANTO - Le organizzazioni di categoria dei trasporti e i sindacati confederali di Taranto hanno chiesto un incontro urgente al ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi (nella foto) per rappresentare «la drammatica situazione in cui versano gli oltre 1.000 lavoratori impiegati nel porto di Taranto che vedono continuamente rimasi il rilancio delle attività portuali e di logistica conseguenti alla realizzazione delle opere infrastrutturali».

I lavori di ammodernamento sono bloccati da contenziosi davanti alla giustizia amministrativa. «Considerati inoltre i sacrifici sopportati - aggiungono i sindacati - dai lavoratori della Taranto Container Terminal, che da più di due anni sono collocati in cassa integrazione straordinaria per "ristrutturazione aziendale", collegata ad opere che tuttora non vedono la realizzazione» si chiede un confronto per analizzare «le problematiche relative ai ritardi nell'avvio dei lavori di infrastrutturazione ed ammodernamento dello scalo jonico».

Rilevando «un ulteriore inasprimento del già elevato livello di disagio e di tensione in un territorio già provato dalla vertenza Iva - le organizzazioni sindacali - sottolineano il carattere di urgenza della richiesta».

In Puglia enti locali e ambientalisti contro i progetti di Taranto e del Salento

Veti e polemiche continuano a sbarrare il passo in Puglia a due grandi progetti collegati alle fonti energetiche: il gasdotto Tap nel Salento, a San Foca, e la base logistica a Taranto del giacimento petrolifero lucano di Tempa Rossa. Se nel Salento scatenano un fuoco di fila le sponsorizzazioni con le quali la società Tap, in attesa del via libera al gasdotto dall'Azerbaijan, ha deciso di sostenere una serie di eventi per l'estate impegnando 350mila euro, a Taranto, invece, il Consiglio comunale fa scattare un nuovo il semaforo rosso al progetto

che vede l'Eni e la raffineria partner logistici delle compagnie Shell e Total.

"Il Consiglio comunale di Taranto decide di rinunciare ad un investimento su Taranto pari a 300 milioni di euro mentre la raffineria rischia di chiudere e l'economia precipita": così protesta Confindustria Taranto che stigmatizza "fortemente la linea adottata dal Comune", sottolinea "la valenza del progetto Tempa Rossa" e chiede alla Regione Puglia di "sostenere opportunità che altrove, in Sicilia e non solo, vengono sostenute e portate avanti da intere comunità e che qui a Taranto vengono respinte in nome di un ambientalismo in gran parte ormai solo ideologico, approssimativo e purtroppo ostativo di ogni progetto di sviluppo".

In effetti lo scenario di Taranto è denso di nubi minacciose: c'è una pesante crisi di liquidità all'Iva, non si sa che futuro avrà l'industria dell'acciaio, Tempa Rossa è osteggiato, la nuova infrastrutturazione del porto, nella parte che riguarda il terminal container di Evergreen, è bloccata da mesi da un conflitto prima al Tar e ora al Consiglio di Stato. I sindacati dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil scrivono al ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, e segnalano una situazione "drammatica" per circa mille lavoratori "impiegati nel porto di Taranto che vedono continuamente rinviato il rilancio delle attività portuali e di logistica conseguenti alla realizzazione delle opere infrastrutturali".

"Taranto - denuncia Confindustria - arretra sempre più, schiacciata dall'ostruzionismo

tout-court di alcune associazioni ambientaliste che si oppongono ai progetti di sviluppo e, peggio ancora, della stessa amministrazione comunale, completamente in balia di un sentimento antindustrialista diffuso e immotivato che rischia di condurre al totale default di un'intera città". "Il rischio di deindustrializzazione più volte paventato si fa pertanto sempre più tangibile, e, quel che è peggio, nella pressochè totale indifferenza dell'ente deputato a decidere delle sorti della città" denuncia ancora Confindustria Taranto contestando il no del Comune.

Dall'aumentato traffico di navi che faranno scalo a Taranto per


caricare il greggio che da Tempa Rossa arriverà attraverso un oleodotto, il Comune teme più inquinamento, maggiori rischi di sversamento in mare e nuovi pericoli ambientali. Di qui il no dell'ente locale, una posizione che alla fine si è saldata con quella dei movimenti ambientalisti più radicali. Invece, evidenzia Confindustria Taranto, "Tempa Rossa comporterebbe una presenza di 90 navi petroliere in più (con criteri di massima sicurezza) nel corso di tutto l'anno. Un numero certo ben lontano dai rischi di affollamento che si vorrebbero far passare come motivazione per il no. Al contrario - sostiene ancora Confindustria Taranto - si verrebbe a creare una movimentazione del porto che conferirebbe allo scalo l'operatività e la competitività da sempre invocate e già fortemente a rischio per il ridimensionamento del centro siderurgico, che da solo nel porto movimentava senza alcun problema oltre 800 navi all'anno". A ciò, infine, si aggiunga che il progetto Tempa Rossa "si presenta al momento strettamente connesso alla permanenza a Taranto della stessa raffineria, che attraverso la realizzazione dell'oleodotto aumenterebbe i livelli di competitività" e acquisirebbe "un'importanza strategica nello scacchiere delle raffinerie in Italia, allontanando i paventati rischi di chiusura".


Nel Salento, invece, i 350mila euro di sponsorizzazioni messi a disposizione da Tap a favore di una serie di eventi estivi vengono giudicati dal fronte del no al gasdotto, ma anche da molti amministratori locali, come un tentativo di acquisire e condizionare il consenso. Si insiste quindi nel giudicare il progetto "devastante" per l'ambiente e se ne chiede lo stop definitivo forti anche del no già espresso dal comitato tecnico della Regione Puglia.

"Nessuna strumentalizzazione" replica l'ad di Tap Italia, Giampaolo Russo, a proposito dei 350mila euro stanziati. "Riceviamo in media tre richieste di sponsorizzazione al giorno - aggiunge -. Non si tratta di elargizioni, nè di un'operazione simpatia, ma di un modo per fare conoscere Tap e il suo logo al Salento. Non pensiamo che si possa comprare certamente il consenso del territorio con la sponsorizzazione di un evento. Vogliamo solo dare un contributo concreto e mirato allo sviluppo sostenibile del Salento, partendo dalla compatibilità del nostro progetto col territorio e la sua vocazione". E sul progetto del gasotto, che nel Salento avrà uno sviluppo di pochi chilometri, Russo sottolinea: "Tap è fiduciosa nell'esito positivo della procedura di approvazione del progetto di gasdotto ormai in dirittura d'arrivo presso il ministero dell'Ambiente. La scelta preferita di approdo resta San Foca (marina di Melendugno) ma la società è disponibile a valutare altri approdi se ci fosse la fattibilità tecnica e la condivisione politica del progetto".

A Bari si è tenuto l'evento di chiusura del progetto GAIA

L'iniziativa, avviata nel 2012, ha consentito di realizzare il Port Community System dei porti del Levante

 Oggi a Bari, presso il Grande Albergo delle Nazioni, si è tenuto l'evento di chiusura del progetto GAIA (Generalized Automatic exchange of port Information Area), finanziato dall'E.T.C.P. Greece-Italy 2007/2013, nel corso del quale l'Autorità Portuale del Levante ha presentato i risultati dell'iniziativa che, avviata nel 2012, ha consentito di realizzare il Port Community System (PCS) dei porti del Levante in partenariato con il Politecnico di Bari, dipartimento Sisinflab del professor Di Sciascio, con l'Autorità Portuale di Igoumenitsa e con il Computer and Technology Institute and Press "Diophantus". Il sistema consente di erogare servizi telematici avanzati a passeggeri, operatori ed istituzioni secondo le strategie nazionali di innovazione e semplificazione della pubblica amministrazione, strategie che l'Autorità Portuale del Levante ha ricordato di aver sposato con convinzione già da alcuni anni. Inoltre il sistema consente di porre le basi del PCS dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa con la realizzazione del modulo di controllo del traffico passeggeri.

Il Port Community System è una piattaforma informatica che consente lo scambio intelligente e sicuro di informazioni tra soggetti pubblici e privati del cluster marittimo-portuale; il PCS ottimizza, gestisce e automatizza i servizi portuali e logistici creando processi efficienti, riducendo i tempi delle procedure e riducendo al massimo l'uso dei documenti cartacei. GAIA è il Port Community System dei Porti del Levante con cui vengono gestiti informaticamente alcuni processi portuali e con cui si offrono, a passeggeri ed operatori, innovativi servizi informativi oltre a connessione wi-fi free ad internet nelle aree di sosta dei passeggeri. GAIA monitora costantemente ed in tempo reale tutto il processo portuale, per ogni nave traghetto in partenza dal porto di Bari, dalla procedura di emissione della Security Card sino all'arrivo della nave al porto di destinazione. Fornisce informazioni sullo stato degli imbarchi, sulle condizioni meteo, sugli orari di arrivo e partenza delle navi e, attraverso la funzionalità di tracking, notifica ai passeggeri la posizione esatta delle navi durante la navigazione ed i tempi di arrivo. Tutte le informazioni di viaggio vengono così visualizzate direttamente su dispositivi mobili degli utenti, quali smartphone, tablet, notebook consentendo, in maniera del tutto gratuita aggiornamenti costanti e tempestivi sugli orari di imbarco e su eventuali ritardi delle navi. Informazioni dettagliate, in particolare sulla viabilità, vengono rese disponibili anche agli autotrasportatori che, attraverso questi servizi, possono così decidere il miglior percorso possibile per raggiungere l'imbarco a loro destinato, nonché richiedere online le autorizzazioni per l'accesso in porto e nelle aree di security. Tutte le informazioni generate da Gaia, sono inoltre accessibili in porto mediante appositi chioschi interattivi. 

L'UE cofinanzia un progetto per lo sviluppo delle connessioni intermodali tra i porti dell'Alto Adriatico

Per la prima volta un porto croato capofila di un progetto europeo

~~inforMARE~~ L'Unione Europea, all'interno del bando TEN-T 2013, ha concesso ai porti dell'Alto Adriatico un cofinanziamento al 50% (2,8 milioni di euro su un totale di 5,63 milioni) per la realizzazione di studi e progetti per lo sviluppo delle connessioni intermodali (Autostrade del Mare) tra i porti al fine di integrare il trasporto via acqua, ferrovia e strada in maniera più efficiente.


Per la prima volta nella storia dell'UE, la Croazia - entrata nell'Unione Europea dopo l'allargamento siglato nell'estate 2013 - è capofila del progetto europeo, che viene realizzato nel periodo 1° ottobre 2013 - 31 dicembre 2015 e che coinvolge diversi attori tra i quali i porti di Venezia, Trieste, Capodistria (Slovenia), Rijeka (Croazia), l'Aspo di Chioggia, Sistemi Territoriali, la provincia di Mantova e le ferrovie di Croazia e Slovenia.

L'azione si pone l'obiettivo di supportare i futuri progetti di sviluppo dei porti adriatici, in avanzato stato di progettazione, contribuire così allo sviluppo degli scali quali punti di interconnessione tra i diversi sistemi di trasporto, non solo marittimi. Il progetto mira, infatti, a valorizzare la macro regione Adriatico-Ionica e le Autostrade del Mare del Sud-Est Europa che collegano i mari Adriatico, Ionio e Mediterraneo orientale per contribuire così all'armonizzazione dei collegamenti tra i porti e l'hinterland (via ferrovia e via navigazione interna).

È previsto inoltre lo sviluppo di sistemi informatici che possano supportare l'intermodalità (mare-ferrovia) e facilitare l'interoperabilità dei diversi sistemi di trasporto lungo la catena logistica nonché lo scambio di informazioni per via elettronica tra i principali stakeholders.

Le attività prevedono di realizzare studi e design in preparazione a maggiori investimenti in quattro principali macro-aree di intervento: connessioni ferroviarie (studi e layout definitivi per la costruzione di nuovi terminal ferroviari, lo sviluppo di per il miglioramento della rete ferroviaria interna ai porti e lo sviluppo di connessioni via ferrovia da/per i porti); accessibilità marittima (studi e layout definitivi per migliorare la capacità e l'accessibilità marittima compresi interventi per la sicurezza della navigazione e l'aumento della capacità delle banchine nel porto di Capodistria con l'obiettivo di efficientare l'uso delle infrastrutture esistenti); navigazione interna (studi e layout definitivi per lo sviluppo della navigazione interna - via canale navigabile - dal porto di Venezia e il porto di Chioggia e Porto Levante via mare e i porti interni di Mantova e Rovigo); ICT (studi e azioni pilota per migliorare l'interoperabilità con i corridoi ferroviari europei sviluppando un sistema di trasporto intelligente che superi gli ostacoli tecnici e operativi per la connessione tra la rete ferroviaria interna ai porti e la rete Europea - Rail Freight and CN Corridors).

Per il solo scalo di Venezia sono cofinanziati con 365mila euro gli studi del modello di esercizio per il trasferimento nautico di container tra il porto offshore di Venezia, la nuova area logistico-portuale a Porto Marghera e i terminal container presso i porti marittimo-fluviali di Chioggia e Porto Levante, Interporto di Rovigo ed il sistema portuale Mantovano; lo studio per il layout logistico del terminal container a terra collegato alla piattaforma offshore e gli studi legati alle gare e ai modelli contrattuali e di partenariato pubblico-privato

per piattaforma offshore di Venezia. Inoltre la progettazione definitiva per il potenziamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia e sviluppo di soluzioni ICT per favorire l'interoperabilità del porto di Venezia con la rete ferroviaria nazionale ed europea. 

CRUISE & FERRIES

«Grandi navi a Venezia entro il 2016»

Venezia - Incontro tra il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, e il nuovo commissario prefettizio del Comune di Venezia, Vittorio Zappalorto.

Venezia - Incontro ieri tra il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, e il nuovo commissario prefettizio del Comune di Venezia, Vittorio Zappalorto, inviato da Roma dopo che il sindaco del capoluogo veneto, Giorgio Orsoni, è rimasto invischiato nell'inchiesta sul Mose.

Costa, accompagnato dal segretario generale Claudia Marcolin, ha piantato i paletti dell'Authority sul fronte delle Grandi Navi, chiede dal 2016 lo sblocco della limitazione a 96 mila tonnellate di stazza lorda per l'accesso delle unità in Laguna, temendo quella che lui vede come una distorsione di mercato, e cioè l'intercettazione, da parte di Trieste, delle navi più grandi a danno della Serenissima, come peraltro è in effetti successo ancora pochi giorni fa con Costa Crociere, che dirotterà presso lo scalo giuliano diverse toccate in origine destinate a Venezia.

Il presidente dello scalo veneziano ha ricordato che la moratoria accettata da porto e operatori scade proprio nel 2016, e che entro quella data dovrà essere trovata una soluzione: il mondo delle banchine propende per un passaggio alternativo a quello radente San Marco: opzione sulla quale il governo non ha ancora espresso una decisione.

Assoportì, una poltrona per tre

Genova - L'associazione delle Autorità portuali rinnova il vertice. Finito il lavoro dei saggi, domani la lista dei "papabili". Cresce il consenso per Monti.

Genova - Superato il girone eliminatorio che nei porti italiani si gioca al telefono tra indicazioni sussurrate, quelle fatte per ripicca e qualche litigio, ora in campo per la finale scenderanno in tre. Il premio è la poltrona più alta di Assoportì, l'associazione che rappresenta gli scali italiani, vacante perchè è terminato il mandato del numero uno del porto di Civitavecchia **Pasqualino Monti**, dopo il regno di due anni diviso a metà con Luigi Merlo, presidente di Genova. Per trovare il successore di Monti i presidenti delle Authority italiane hanno messo in campo anche i saggi, **Giovanni Grimaldi e Luciano Guerrieri**, commissari rispettivamente a Gioia Tauro e a Piombino. Nei giorni scorsi un giro vorticoso di telefonate e sondaggi, per annusare l'aria che tira in casa dei porti italiani e decidere chi può guidare l'associazione nel momento più delicato, in cerca di identità e con il grande miraggio della riforma delle

legge sui porti. Ma nelle telefonate molto sarebbe già stato deciso. Domani nel direttivo romano infatti, verranno fatti i nomi di quelli che hanno raggiunto un maggiore gradimento. I due saggi, fedeli al ruolo *super partes* affidato loro, dovrebbero spiegare che la maggior parte dei presidenti dei porti italiani ha espresso un alto gradimento per **Pasqualino Monti**, un medio interesse per **Franco Mariani**, genovese, ma presidente a Bari e **Sergio Prete**, l'outsider alla guida del porto di Taranto, la sorpresa con meno preferenze.

Ma il peso delle telefonate a favore di Monti sarebbe preponderante come rivelano al Secolo XIX più fonti della comunità portuale, puntando dunque su una riconferma del presidente uscente. La direzione dunque quando saprà dell'esito del sondaggio, sarà chiamata nella successiva Assemblea a votare a maggioranza il presidente: in teoria potrebbe dunque ancora succedere di tutto in quel lasso di tempo, ma a votare saranno gli stessi che al telefono avrebbero fatto convergere la preferenza su Monti. Ci sono alcune incognite su questa strada che sembrerebbe spianata, in particolare politiche. L'esecutivo che dovrebbe firmare la riforma dei porti è di centro sinistra e chi materialmente sta redigendo i documenti è tutta l'area Pd che guidata da Debora Serracchiani, numero due del partito e governatore del Friuli, il senatore Guido Filippi, Michele Meta e Mario Tullio deputati democratici. Monti è invece espressione del centro destra laziale, molto vicino alle posizioni di Ncd, stesso partito del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi. Il Pd vorrebbe avere un "interlocutore di area", ma la sintesi nei presidenti dei porti democratici, non si trova e alla fine Francesco Mariani, che nel Pci-Ds aveva ricoperto la carica di responsabile nazionale del settore trasporti, avrebbe ricevuto meno consensi di quanti i suoi "compagni di partito" potessero garantirgli. Perché i piddini dei porti sono spaccati.

L'outsider Prete potrebbe approfittare anche di questa situazione, oltre che del malcontento, quando dalle telefonate si passerà ai voti veri e propri. Ma è difficile pensare che Monti non abbia

già lavorato per la riconferma: le dichiarazioni aggressive dell'ultimo periodo sulla riforma della 84/94 e i dubbi espressi sulla cosiddetta legge salva Culmv, sono in molti a leggerle come segnale per catalizzare consenso. Nell'ultimo direttivo di Assoporti, inoltre, Lorenzo Forcleri, presidente del porto spezzino, aveva proposto un prolungamento in deroga per Monti che avrebbe così mantenuto

la carica sino all'approdo della riforma portuale. Ma i tempi della nuova legge sono troppo incerti e sarebbe meglio passare dalla porta principale: quella stessa porta da cui potrebbe uscire invece il porto di Genova se alla fine del direttivo fosse già chiaro il risultato della finale, perchè **Luigi Merlo** (in compagnia di Galliano di Marco presidente di Ravenna) potrebbe decidere di lasciare definitivamente l'Associazione, dopo aver fatto sapere che domani non parteciperà al direttivo. Tutti alla conta dunque, con l'incognita del voto (o astensione) dei commissari, nominati dal governo e che rappresentano oltre un terzo delle autorità portuali italiane .

Maersk più Msc per 10 anni senza guerre?

LONDRA – Ormai lo sapevano anche le banchine: il fallimento del P3 Network non sarebbe passato senza lasciar tracce. E infatti il recente annuncio ufficiale che due dei tre “fidanzati” del P3, Maersk e Msc, si sono “sposati”, era già stato preceduto da molti rumors del mondo dello shipping. Insomma: il triangolo no (e da qui l’esclusione dei francesi di Cma-Cgm) ma il matrimonio sì. E che matrimonio: l’accordo operativo è tra i due primi vettori al mondo nel settore dei containers, che si sono impegnati non solo a non farsi la guerra, ma anche a operare in una specie di P2 (tutt’altra cosa, sia chiaro, dall’omonima e famigerata di antica memoria) che durerà dieci anni con la formula del vessel sharing agreement su 21 delle maggiori linee marittime tra Europa, Asia ed Usa.

La formula adottata dalle due grandi compagnie consente anche di evitare i controlli antitrust che hanno condizionato e poi fatto fallire il P3 Network.

Adesso bisogna capire bene quale sarà la portata reale, specie in campo tariffario della nuova alleanza. Si osserva che una durata di dieci anni lascia intravedere qualcosa di molto diverso da una semplice strategia per uscire dall’attuale crisi dei noli e di overcapacity dell’offerta sulla domanda. Ma si sottolinea anche che gli accordi sono sempre suscettibili di cambiamenti in itinere, se non di disdetta. Insomma, tutto è mobile, specie in campo navale. Il che riporta all’ormai celebre aforisma di Gianluigi Aponte: cioè che le navi hanno l’elica e vanno dove trovano le miglior condizioni. Le navi: e noi potremmo aggiungere che il principio vale anche per i loro amatori.

A.F.

PORTS Libia, porti orientali ancora bloccati

Tripoli - Le esportazioni di petrolio stentano a tornare alla normalità. La situazione dovrebbe rimanere critica almeno fino alla fine di agosto.

Tripoli - La situazione, in Libia, resta difficile. I principali porti del Paese, nella zona orientale, **continuano ad essere nella maggior parte dei casi bloccati** così come le esportazioni di petrolio, la prima fonte di guadagno per Tripoli. Un alto funzionario del governo libico ha detto che le squadre tecniche, presso due dei più importanti scali petroliferi orientali, **Ras Lanuf e Es Sider**, stanno ancora effettuando valutazioni e test sulle strutture che per molto tempo sono state in mano ai ribelli.

I due porti, insieme, **possono esportare 500 mila barili di petrolio al giorno**, pari a circa un terzo della capacità di esportazione di tutta la Libia. La situazione dunque, anche se in via di miglioramento, rimarrà critica fino alla fine di agosto. Prima dell'inizio della crisi, la Libia esportava circa **1,4 milioni di barili al giorno di greggio**. Adesso la quota, che si era completamente azzerata nei mesi scorsi, si è assestata intorno ai 600 mila barili.

Per le prossime settimane, nei porti di Ras Lanuf e Es Sider, non è previsto l'arrivo di nessuna nave petroliera.

China COSCO ordina la costruzione di dieci navi rinfusiere

Le commesse hanno un valore complessivo di 263 milioni di dollari

Il gruppo armatoriale cinese China COSCO Holding Co. ha ordinato alle connazionali China State Shipbuilding Corporation (CSSC) e China Shipbuilding Industry Co. (CSIC) la costruzione di dieci navi rinfusiere per complessivi 263 milioni di dollari. Otto navi nuove navi, di cui quattro della capacità unitaria di 38.800 tonnellate di portata lorda e quattro di 63.800 tpl, saranno fornite dalla China Shipbuilding Trading e dalla Chengxi Shipyard, entrambe filiali della CSSC, per un totale rispettivamente di 99,2 milioni di dollari e 114,4 milioni di dollari.. Due nuove navi di 38.500 tpl saranno fornite dalla China Shipbuilding & Offshore International Co. (CSOC) e dalla Shanhaiguan New Shipbuilding Co., entrambe filiali della CSIC, per complessivi 49,5 milioni di dollari.

Le nuove rinfusiere saranno prese in consegna tra il 2016 e il 2017. 

Porto di Hong Kong, nel 2014 cresce il traffico container

Hong Kong - Da gennaio a giugno lo scalo ha registrato un incremento del 3,5% rispetto alla prima metà dello scorso anno.

Hong Kong - Da gennaio a giugno lo scalo di Hong Kong ha registrato un traffico dei container pari a **11,1 milioni di teu**, con un incremento del **3,5%** rispetto a 10,7 milioni della prima metà dello scorso anno.

A giugno 2014 il porto asiatico ha movimentato invece oltre **1,9 milioni di teu**, con una progressione del 5,6% rispetto a giugno 2013.

Evergreen adds an extra Far East-Middle East loop

Evergreen is to add a third dedicated Far East - Middle East loop to its portfolio through slots on the 'Middle East-Asia Express' (MAX/MEX) operated jointly by OOCL and COSCO.

This service calls at Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Shekou, Singapore, Jebel Ali, Dammam, Port Kelang, Singapore, Hong Kong, Shanghai.

The loop turns in six weeks with six ships of 8,000 - 8,500 teu. It adds to the Far East-Middle East APG service operated by Evergreen jointly with HMM and to the KMS, ensured through slots on HMM's eponymous service.