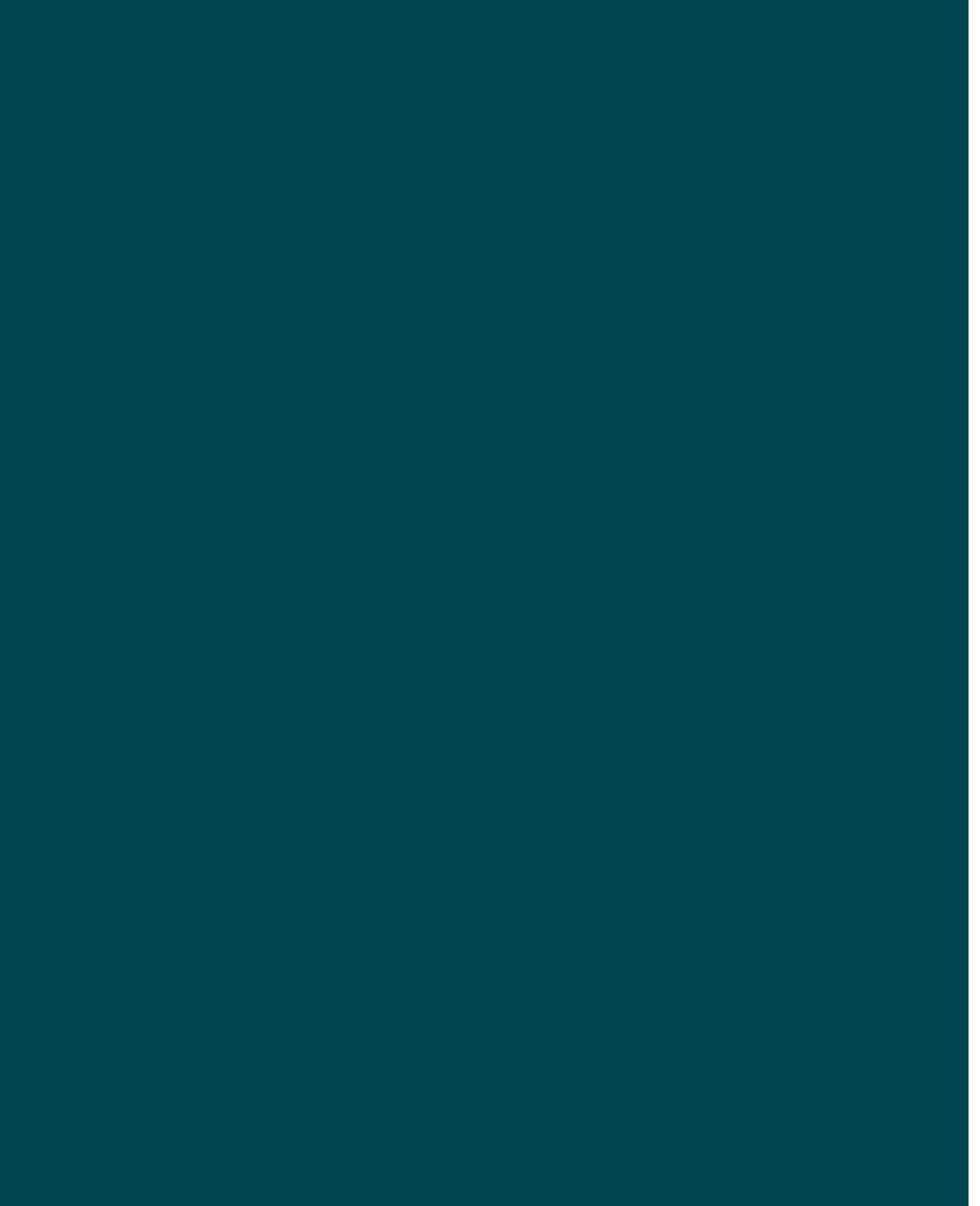




Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO









Brasil

TERMINAL PORTUÁRIO

2013



SUMÁRIO

8	Mensagem do Presidente	DESAFIO HISTÓRICO VENCIDO
12	Capítulo 1	PANORAMA
40	Capítulo 2	HISTÓRIA
76	Capítulo 3	SUSTENTABILIDADE
108	Capítulo 4	OPERAÇÕES
142	Capítulo 5	PÁSSAROS

SUMMARY

8	<i>Message From The President</i>	A HISTORICAL CHALLENGE CONQUERED
12	<i>Chapter 1</i>	OVERVIEW
40	<i>Chapter 2</i>	HISTORY
76	<i>Chapter 3</i>	SUSTAINABILITY
108	<i>Chapter 4</i>	OPERATIONS
142	<i>Chapter 5</i>	BIRDS



MENSAGEM DO PRESIDENTE



MESSAGE FROM THE PRESIDENT





Desafio histórico vencido *A historical challenge conquered*

O ano de 2013, certamente, preencherá um capítulo de grande relevância na história da Brasil Terminal Portuário - BTP e - por que não afirmá-lo? - da recente história portuária do País.

Eu lhes asseguro que não foi fácil para mim ou para qualquer outro de nossos 622 colaboradores, conter a emoção ao ver o porta-contêineres *MSC Challenger* atracar em nosso cais no dia 14 de agosto.

Estava, enfim, dada a largada de nossas operações. Foi grande a nossa alegria ao constatar que após mais de uma década de estudos e de trabalhos tão intensos quanto meticulosos, nosso imenso desafio fora vencido. Foi uma jornada árdua. Desde sua concepção, o projeto enfrentou inúmeros obstáculos. O maior deles, sem dúvida alguma, foi a remediação ambiental da própria área em que o terminal foi construído.

Conhecido como o Lixão da Alemoa, o terreno era um manguezal que durante cinco décadas recebeu detritos de toda a natureza, além de refugos descartados das atividades do Porto Organizado de Santos. Nesse processo que, entre estudos e trabalhos, consumiu quase quatro anos, 257 milhões de reais em investimentos, além de incontáveis horas de insônia e de preocupação, a BTP removeu e repôs 1,14 milhões de toneladas de terra, eliminando toda a contaminação e resgatando a área para sua vocação portuária original.

Com tal esforço, conseguimos zerar um dos maiores passivos ambientais do Estado de São Paulo e o maior de todo o setor portuário brasileiro. Tratamos e curamos uma ferida que não representa mais ameaça alguma às gerações futuras.

Tivemos que provar, porém, que tal investimento ambiental não comprometia a viabilidade econômica do empreendimento. Para que isso fosse alcançado, era preciso fazer com que todas as áreas da empresa funcionassem com eficiência máxima: com os melhores equipamentos, mão de obra qualificada, os mais modernos e adequados instrumentos de gestão e operação impecável.

Trouxemos oito dos melhores STSs (portêineres) do mundo

The year of 2013 will certainly be an extremely relevant chapter in the history of Brasil Terminal Portuário (BTP), and - we might as well say - of the recent history of ports in the country.

I can assure you that it was not easy for me or for any of our 622 collaborators to control our emotions when we first saw container carrier MSC Challenger berth at our wharf on August 14.

The kickoff to our operations had finally happened. We were very pleased to see that after more than a decade of intense and meticulous studies and work our immense challenge had been overcome. It was a grueling journey. Ever since it was conceived, the project faced several obstacles. The largest of them, undoubtedly, was the environmental recovery of the area in which the terminal was built.

Formerly known as the Lixão da Alemoa, the land lot was a mangrove that received all kinds of waste products for five decades, as well as debris from the activities developed in the Organized Port of Santos. In this process, which entailed several studies and activities developed over a period of almost four years, and in which 257 million reais were invested, and countless nights of sleep were lost, BTP removed and replaced 1.14 million tons of earth, eliminating all contaminants and restoring the area to its original purpose.

Through this effort we were able to eliminate one of the largest environmental liabilities of the State of São Paulo, and the largest of the Brazilian port sector. We treated and cured a wound that now no longer represents a threat to future generations.

Nonetheless, we had to prove that this environmental investment would not hamper the economic feasibility of the enterprise. In order to achieve this objective, all of the company departments had to operate at maximum efficiency levels: using the best equipment, skilled workers, and the most modern and suitable management and operation instruments.

We brought eight of the best STSs (portainers) in the world, as well as 26 RTGs (transtainers). Our terminal

e, com eles, 26 RTGs (transtêineres). Dotamos, ainda, nosso terminal de quarenta *terminal tractors* (caminhões exclusivos para operações de embarque e desembarque) e de sete *reachstackers* (empilhadeiras de contêineres).

Mais do que isso, cuidamos de importar um simulador, único na América Latina, capaz de treinar e de capacitar a mão de obra na operação desses aparelhos de altíssima tecnologia. Os operadores aqui treinados, quer tenham se tornado nossos empregados ou tenham seguido para o mercado, elevam a eficiência de todo o sistema portuário.

Adotamos, ainda, um sistema sofisticado de automação de processos e nossos planos imediatos são continuar investindo, pesadamente, na aquisição de equipamentos de última geração para tornar nossa operação mais eficiente a cada dia.

Criamos, em nossa empresa, um clima verdadeiramente fraterno, em que a segurança e a eficiência são motivos de orgulho; a colaboração é uma prática aplaudida; o sucesso de um é o sucesso de todos.

Não deixamos de pensar, ainda, na responsabilidade social que carregamos. Isso nos fez criar o projeto BTP Educa, que atende a mais de dois mil alunos de escolas públicas da região, bem como nos fez patrocinar e apoiar 22 programas ambientais em parcerias importantes, para além de nossos programas permanentes de monitoramento ambiental.

Agradeço, sincera e calorosamente, a todas e a todos os que participaram desse admirável projeto. Aos colegas colaboradores, minha gratidão pela dedicação e pelo empenho permanentes.

Agradeço, também, aos grupos *Terminal Investment Limited-TIL* e *APM Terminals*, nossos acionistas, cujas vastas experiências multiculturais lhes permitiram compreender as singularidades e os obstáculos do projeto, sem jamais deixarem de apoiá-lo. Graças ao desempenho de nosso time e ao suporte dos investidores, podemos afirmar: a BTP está pronta para o futuro.

Henry Robinson, diretor-presidente

is also equipped with forty terminal tractors (trucks used exclusively for loading and unloading operations) and seven reach stackers (container forklifts).

Additionally, we imported a simulator, which is the only one in existence in Latin America, capable of training workers to operate these state of the art machines. The trained operators have either become our employees or have been absorbed by the market. Whatever the case may be, they enhance the efficiency of the entire port system.

We also adopted a sophisticated system for process automation and our current plans are to continue investing significant amounts to purchase last generation equipment in order to make our operations increasingly more efficient.

We succeeded in creating a friendly environment within our company, where safety and efficiency are admired; where cooperation is highly praised; where individual achievements are considered everyone's achievements.

Moreover, we do not fail to notice the social responsibility we bear. This led to the creation of project BTP Educa, which provides services to over two thousand regional public school students. It also motivated us to sponsor and support 22 environmental programs with important partners, aside from the permanent environmental monitoring programs that are already in place.

I sincerely and warmly acknowledge all of the individuals who took part in this praiseworthy project. As for our employees, I would like to express my gratitude for their dedication and their permanent efforts.

I also thank Terminal Investment Limited (TIL) and APM Terminals, our shareholders, whose vast multicultural experiences enabled them to understand the project specificities and obstacles. In spite of these hurdles, they never withdrew their support. In view of our team's performance and the support of the investors we may assert that BTP is ready for the future.

Henry Robinson, Chief Executive Officer

CAPÍTULO 1

PANORAMA

OVERVIEW





PANORAMA

A evolução do setor portuário no Brasil *The development of the port sector in Brazil*

A Brasil Terminal Portuário - BTP, sociedade composta pelas empresas *APM Terminals*, do grupo dinamarquês *A.P. Moller-Maersk*, e a *Terminal Investment Limited - TIL*, braço de operações portuárias da *Mediterranean Shipping Company- MSC*, gigantes da navegação global, inaugurou, em agosto de 2013, seu terminal de contêineres no Porto de Santos, o maior do Brasil.

Dotado de uma tecnologia *state of the art*, o empreendimento consumiu 1,91 bilhão de reais. A magnitude do aporte é uma evidência da confiança dos investidores estrangeiros no futuro do setor portuário brasileiro. Após décadas de confusa regulamentação estatal, o governo, finalmente, colocou em andamento um plano de concessões à iniciativa privada.

Nesse contexto, o empreendimento BTP sinaliza também que apesar do ritmo ainda um tanto lento da desregulamentação do setor, seu avanço gradual será sinônimo de grandes oportunidades para a iniciativa privada, num segmento estratégico como o é a infraestrutura.

Brasil Terminal Portuário (BTP) - a corporation comprised of APM Terminals, owned by the Danish group A.P. Moller-Maersk, and of Terminal Investment Limited (TIL), the port operations branch of the Mediterranean Shipping Company (MSC), companies that are giants in the global navigation arena - inaugurated Brazil's largest container terminal in the Port of Santos in August 2013.

Equipped with state of the art technology, the enterprise consumed 1.91 billion reais. The magnitude of the funding reveals the confidence of the foreign investors in the future of the Brazilian port sector. After decades of unclear state regulations, the government finally carried out a plan to grant concessions to the private sector.

In spite of the slow rhythm in which deregulation is taking place, the BTP enterprise indicates that its gradual advance will be equivalent to great opportunities in the private area, especially in a segment as strategic as infrastructure.



MAERSK LABERINTO

BRASIL

BRASIL

BRASIL



A BTP, portanto, inicia suas operações no Brasil num momento de transição de políticas públicas referentes ao setor portuário, que visam a destravar a área, após décadas de baixa eficiência e, alinhada a essas políticas públicas, decidida a contribuir efetiva e decisivamente para o desenvolvimento da infraestrutura portuária do País.

O caminho, decerto, não será curto ou fácil. O passo, porém, é inevitável para se conduzir o Brasil a novos patamares de escala, eficiência e produtividade em seu comércio exterior.

Essa mudança de consciência é relativamente recente. Objeto de controle do Estado na maior parte do século passado, o setor portuário brasileiro começou a admitir a participação privada em seu processo de modernização há pouco mais de vinte anos.

Nevertheless, BTP initiates its activities in Brazil in a moment in which the public policies concerning the port sector are undergoing changes that aim to open up the area after decades of low efficiency levels. In alignment with such public policies, it is determined to contribute effectively and decisively to the development of the port infrastructure in the country.

This path is certainly not short or easy. This step, however, is inevitable in order to enable Brazil to attain new levels of scale, efficiency and productivity in its foreign trade.

This awareness shift is quite recent. Throughout most of the previous century, the Brazilian port sector was under state control, but a little over twenty years ago the situation began to change and private participation began to be admitted in the modernization process.



Em 1990, com o fim abrupto da Portobrás, *holding* estatal controladora das Companhias Docas e responsável por fiscalizar concessões estaduais, além de terminais privativos estatais e privados, criou-se um imenso vazio institucional, o que levou à aprovação, em 25 de fevereiro de 1993, da Lei 8.630.

Conhecida como “Lei de Modernização dos Portos” ou, simplesmente, como “Lei dos Portos”, a 8.630 abriu caminho para o repasse à iniciativa privada de, praticamente, todos os serviços e estruturas operados até então pelo governo em suas três instâncias, para investimentos em instalações portuárias novas, em equipamentos mais eficientes e para o aumento da concorrência por cargas.

In 1990, with the abrupt termination of Portobrás - which was a state holding company that controlled Companhias Docas and that was responsible for overseeing state concessions, as well as privately and state owned terminals - a great institutional void was created, which led to the approval of Law 8,630, enacted on 25 February 1993.

Known as the “Law on Port Modernization”, or simply the “Law on Ports”, legislation 8,630 paved the way for the concession of practically all types of services and structures, that were previously only controlled by the three levels of government, to the private sector. It also enabled investments in new port facilities and more efficient equipment, and it increased competition for cargo.



Caberia ao poder público a administração portuária em si e o papel de autoridade. A nova lei criou organismos institucionais para dar sustentação à nova legislação. Os mais importantes foram os Conselhos de Autoridade Portuária- CAPs, destinados a reunir todos os segmentos envolvidos na cadeia produtiva, dando-lhes a competência de estabelecer normas de regulamentação e de procedimento para a operação portuária. Outro, os Órgãos Gestores de Mão de Obra-OGMOs, que administram a contratação da mão de obra portuária avulsa nos empreendimentos.

Nos anos subsequentes, a estabilização da economia brasileira, a melhoria de indicadores macroeconômicos e a competição crescente no comércio exterior, agora numa escala global, tornaram necessários investimentos em eficiência operacional e em redução de custos na movimentação de cargas. Tentava-se, pois, atenuar o então chamado “Custo Brasil”. Nesse período, os portos iniciaram o processo de containerização de cargas gerais e a força bruta deu espaço às máquinas.

A demora das empresas públicas administradoras dos portos em se adequarem às funções previstas na Lei de 1993 – administrar a relação com os operadores privados de terminais públicos e criar um ambiente favorável à modernização da infraestrutura – inibiu investimentos maiores das empresas privadas e colocou, novamente, pressão sobre o governo.

The public administration would be in charge of port management and enforcement. The law created institutional organisms to support this new legal framework. The most important ones were the Port Authority Councils (CAPs), which aim to bring together all of the segments of the productive chain and whose mandate is to establish regulations and procedures for port operations. The Labor Force Management Agencies (OGMOs) were also created. They are responsible for managing the hire of casual port workers in the enterprises.

In subsequent years, the stabilization of the Brazilian economy, the improvement of the macroeconomic indicators, and the growing competition in foreign trade, which has now reached a global scale, demanded investments in operational efficiency and in mechanisms to reduce the costs of cargo handling operations. The objective was to alleviate the so-called “Brazil Cost”. During this period, ports began the containerization process for general cargo and machinery replaced physical strength.

Public port administrators took too long to comply with the rules foreseen in the Law enacted in 1993 - that is, to manage the relationship with private operators of public terminals and create a favorable environment for infrastructure modernization. This prevented private companies from making larger investments and put the government, once again, under pressure.

Em meados da década seguinte, gargalos no setor portuário começaram a travar a expansão econômica do País. O medo de um apagão logístico na safra seguinte levou o governo federal a montar um grupo especial, ligado à Casa Civil da Presidência da República, dedicado a definir ações emergenciais para melhorar o desempenho nos onze principais portos brasileiros.

Ao plano emergencial resultante foi dado o nome de Agenda Portos. Pouco depois, foi criado um regime tributário especial para incentivar investimentos na recuperação, na ampliação e na modernização dos portos brasileiros, chamado Reporto. A partir daí, outros gargalos importantes foram identificados e passaram a ser atacados.

Em 2007, foi criada, com status de ministério, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR. Com ela, o setor portuário passou a ter um órgão próprio dentro da estrutura do Executivo. A essa Secretaria foi entregue a tarefa de formular políticas públicas de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos, assim como de executar as medidas, os programas e os projetos de apoio relacionados a essas políticas.

Sua medida de maior impacto foi a Lei 11.488/2007 que criou o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - Reidi, o qual oferece incentivos fiscais e de financiamento aos investidores na área. A BTP beneficiou-se dos estímulos gerados pelo Reporto e pelo Reidi.

By the middle of the following decade, the bottlenecks in the port sector started to block the economic expansion of the country. The fear of facing a logistical blackout in the following harvest led the government to set up a special group, connected to the Department of Staff of the Presidency of the Republic, which focused on defining emergency actions to improve performance in the top eleven Brazilian ports.

This emergency plan was denominated the Port Agenda. Shortly after that, a special tax regime was created to foster investments in the recovery, expansion, and modernization of Brazilian ports. It was called Reporto. From then on, other important bottlenecks were identified and tackled.

In 2007, the Special Secretariat for Ports of the Presidency of the Republic (SEP/PR) was created. It has ministerial status. Consequently, the port sector now has its specific entity within the Executive branch. The mandate of the Secretariat is to formulate public policies to support the development of seaport infrastructure, as well as implement measures, programs, and projects connected to such policies.

The most impacting measure produced was Law 11,488/2007, which created the Special Regime for Infrastructure Development Incentives (Reidi), offering fiscal and funding incentives to investors in the area. BTP benefited from the stimuli generated by Reporto and by Reidi.



Brasil

Brasil

OPT

de
de
nde

0





No mesmo ano, para acompanhar o rápido aumento do tamanho dos navios usados no transporte internacional de cargas, o governo instituiu o Plano Nacional de Dragagem-PND. Naquela época, alguns terminais já tinham equipamentos para operar com navios de porte maior do que aqueles que escalavam a costa brasileira. Mas, caso os navios em questão tentassem deixar o cais com carga máxima, encalhariam, por causa da profundidade insuficiente para a navegação.

Levantamento da Secretaria Especial de Portos realizado na mesma época avaliou em US\$ 860 milhões as perdas anuais em receita, somente no Porto de Santos, devido às limitações impostas pelo baixo calado.

Nos portos incluídos no Programa Nacional de Dragagem-PND, o aumento da capacidade estimado com a conclusão das obras era de trinta por cento em geral. Navios maiores permitem ganhos em escala e, em tese, redução do valor cobrado pelo frete.

Considerado uma das mais importantes iniciativas estatais de apoio ao setor, o PND teve a primeira obra concluída em 2010 – o Porto do Recife. O Plano contemplou dezessete dos principais portos do Brasil e vem permitindo a ampliação do tamanho das embarcações que escalam o País.

Principal porto brasileiro, Santos, por exemplo, tinha poucos trechos com profundidade de treze metros e podia receber navios com até 4,8 mil TEUs de capacidade, antes da dragagem. Com a dragagem, passará a ter quinze metros e estará preparado para receber embarcações com capacidade superior a 9.000 TEUs.

In the same year, the government instituted the National Dredging Plan (PND) in order to keep up with the rapid increase in the size of the ships used in international cargo transport. Back then some terminals were already equipped to handle ships that were larger than those used in the Brazilian coastline. Nevertheless, in case the ships tried to leave the wharf fully loaded, they would run aground because of the shallow depth, unsuitable for navigation.

A survey conducted in the same period of time by the Special Secretariat for Ports calculated that the revenue losses amounted to US\$ 860 million per year, only in the Port of Santos, due to the limitations caused by the low water level.

With the conclusion of the construction works, the estimated capacity increase for the ports included in the National Dredging Program (PND) was of thirty percent in general. Larger ships enable economies of scale and, theoretically, a reduction of shipping costs.

The PND is considered one of the most important state initiatives in support of the sector. The first construction work sponsored by the program was concluded in 2010 - the Port of Recife. The Plan contemplated seventeen of the main Brazilian ports and has enabled the increase in the size of the ships that navigate the country.

Santos, the main Brazilian port, for instance, had thirteen-meter deep areas and could receive 4,800 TEU ships before dredging. After dredging, the depth will be expanded to fifteen meters and it will be able to receive ships greater than 9,000 TEUs.



Isso é algo que faz muita diferença. Até o ano 2000, os maiores navios porta-contêineres do mundo tinham capacidade para oito mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de vinte pés), enquanto a média dos que escalavam o Brasil era de 3,7 mil TEUs.

Hoje, os maiores navios do mundo passam dos dezoito mil TEUs. Os portos brasileiros ainda não estão preparados para receber essas embarcações gigantes, geralmente usadas nas rotas que ligam os EUA à Ásia e à Europa. O tamanho das embarcações que atendem ao País, porém, já supera os oito mil TEUs e tende a crescer.

No *front* dos entraves burocráticos, a SEP começou, em 2010, a trabalhar com um sistema centralizado de dados portuários, com o objetivo de diminuir a quantidade assombrosa de documentos que deviam ser preenchidos pelos portos brasileiros no envio e no recebimento de mercadorias.

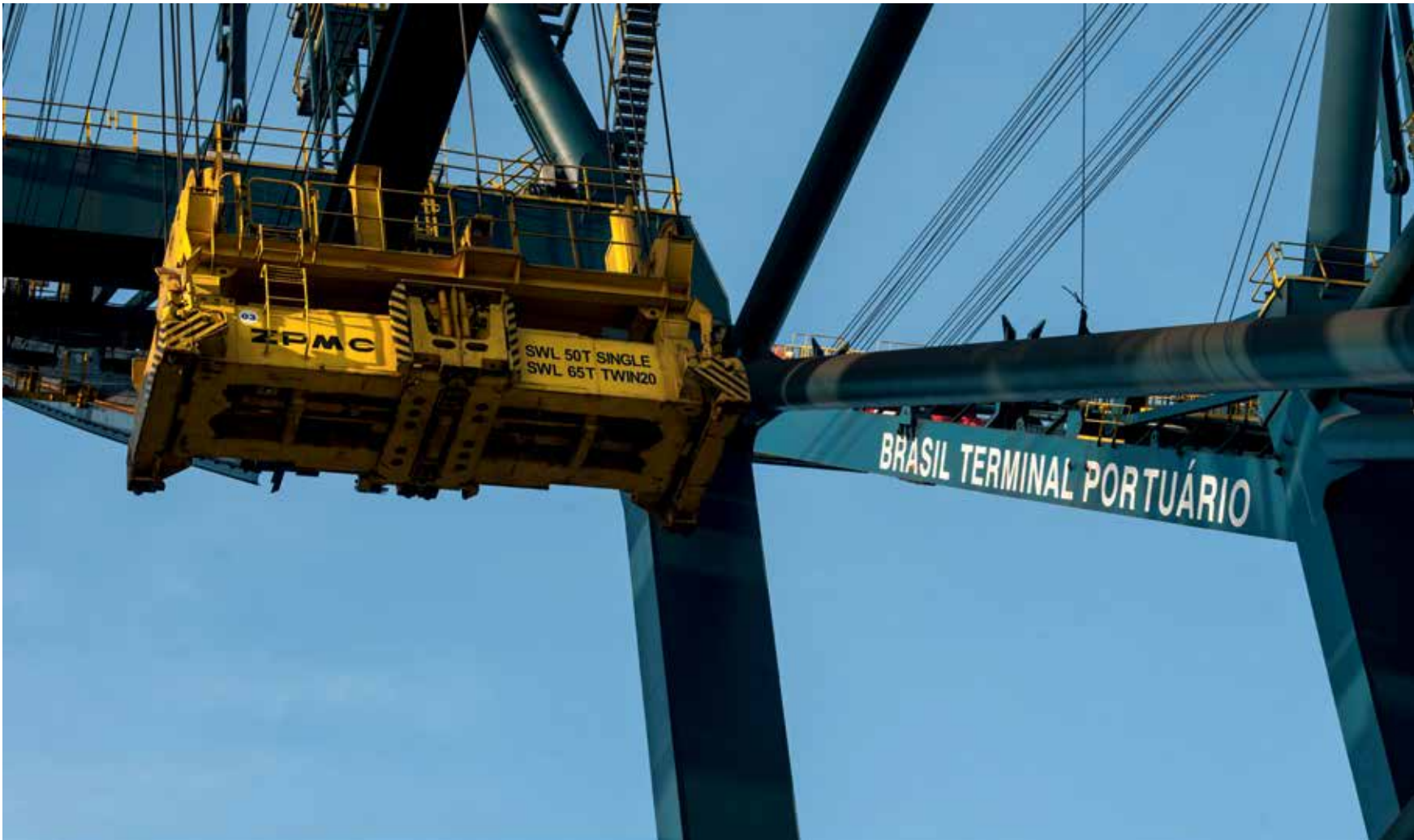
Cada operação de embarque ou de desembarque de cargas no Brasil gera 935 informações, demandadas por 26 órgãos estatais - federais, estaduais e municipais - como a Marinha, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, a Autoridade Portuária, a Polícia Federal, o Ministério da Agricultura, dentre outros. Era preciso preencher um formulário para cada um dos 26 órgãos, muitas vezes repetindo-se informações básicas, como o nome do navio, do comandante e o peso da carga.

This makes a great difference. Until 2000, the largest container ships in the world had a 8,000 TEUs (twenty-foot equivalent unit) capacity, while the average size of the ships that navigated Brazil was of 3,700 TEUs.

Today, the capacity of the largest ships in the world is over 18,000 TEUs. The Brazilian ports are not yet prepared to receive these gigantic ships, which are generally used in routes connecting the USA to Asia and to Europe. The size of the ships that operate in the country, however, already exceeds 8,000 TEUs and this number tends to increase.

With respect to the bureaucratic hurdles, in 2010 SEP started to work on a centralized system for port data in order to reduce the astonishing amount of documents that had to be filled in by Brazilian ports when shipping and receiving goods.

Each cargo handling operation in Brazil generates 935 units of information requested by 26 state entities - in the federal, state, and municipal levels - such as the Navy, the National Health Surveillance Agency, the Port Authority, the Federal Police, the Ministry of Agriculture, among others. A form had to be filled in for each of the 26 entities, and often times the same basic information was requested repeatedly, such as the name of the ship, the commanding officer, and the weight of the cargo.



Batizado de “Porto sem Papel”, o novo sistema passou a reunir todas as informações num único banco de dados digital. Já em uso nos principais terminais brasileiros, a expectativa é que, com o novo sistema, o tempo de desembarço de cargas caia de 5,4 dias para 2,5 dias. Ainda assim, mais que o dobro do tempo despendido nos portos de ponta da Alemanha, da Bélgica ou do Japão. Mas isso já será, sem dúvida, um grande avanço.

Por fim, no final de 2012, o governo federal lançou o Pacote de Portos, que prevê investimentos privados de mais de R\$ 54 bilhões no setor, nos próximos quinze anos. O dinheiro será destinado, basicamente, a obras de melhoria da infraestrutura e de modernização de áreas e terminais em portos públicos que serão arrendados de 2013 a 2017.

A lista inclui portos como Itajaí, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Cabedelo, Itaquí, Pecém, Suape, Aratu, Porto Sul, Ilhéus, Porto Velho, Santana, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde e Belém, Miramar, Outeiro, Porto Alegre, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, Imbituba e Rio Grande. Paralelamente, R\$ 2,6 bilhões serão destinados à melhoria dos acessos hidroviários, ferroviários e rodoviários a dezoito desses portos.

Juntamente com o pacote, foi anunciada uma nova legislação para o setor, finalmente sancionada e promulgada em meados deste ano, a Lei 12.815, de 5 de junho de 2013. Entre as principais mudanças estabelecidas relativamente à legislação de 1993, está a redução das exigências para a concessão da administração de portos à iniciativa privada, com a extinção da obrigatoriedade de os gestores terem carga própria para movimentar.

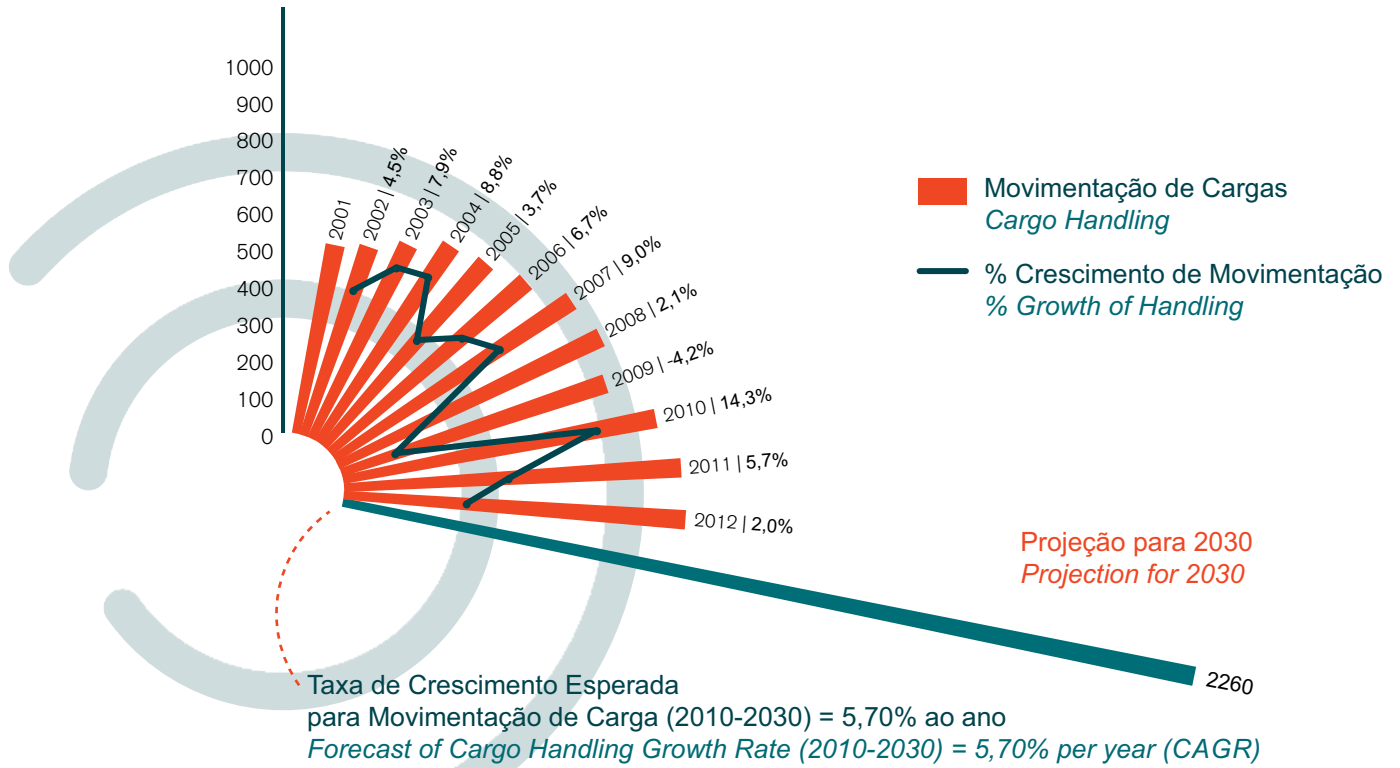
Labeled as the “Paperless Port”, the new system combined all of the information in a single digital database. This system is already being used in the main Brazilian terminals, and it is expected to reduce cargo clearance time from 5.4 days to 2.5 days. This is still more than twice as long as it takes in advanced ports in Germany, Belgium, or Japan. Nevertheless, this will undoubtedly be quite an achievement.

Finally, in late 2012, the federal government launched the Port Package, which foresees private investments of over R\$ 54 billion in the sector in the next fifteen years. This money will be primarily used in construction works with the purpose of improving the infrastructure and modernizing the terminals in public ports that will be leased from 2013 to 2017.

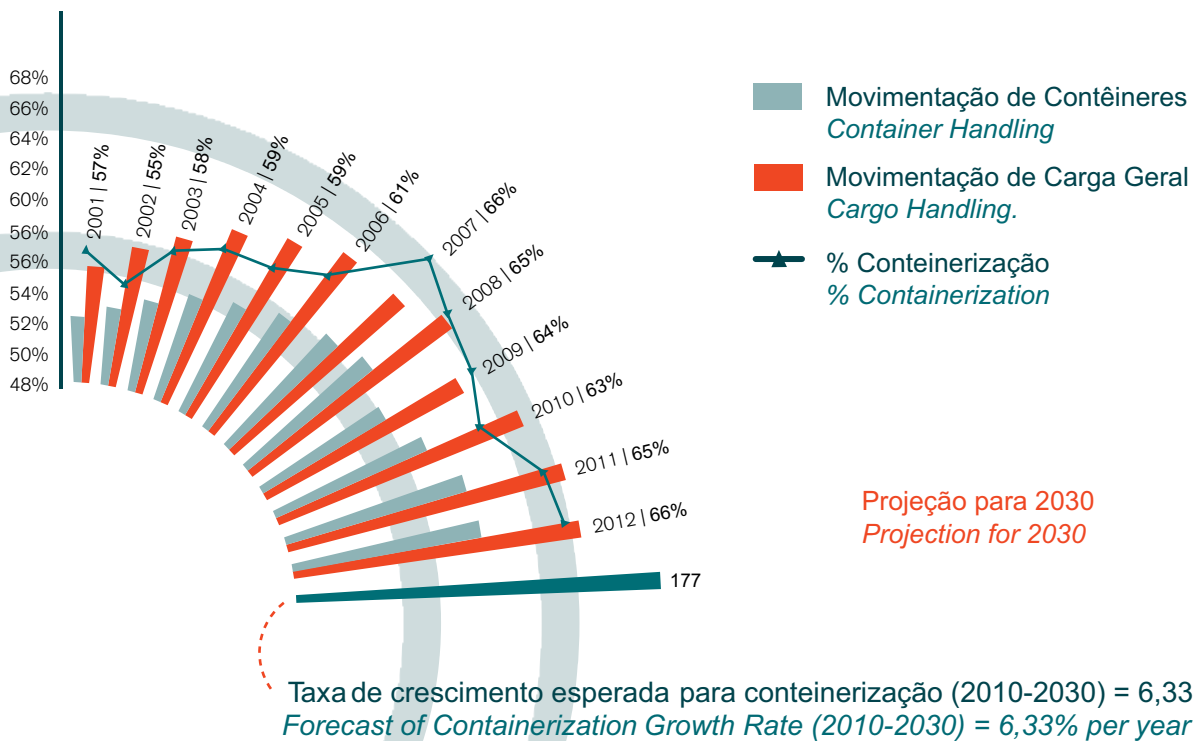
The list includes ports such as Itajaí, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Cabedelo, Itaquí, Pecém, Suape, Aratu, Porto Sul, Ilhéus, Porto Velho, Santana, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde and Belém, Miramar, Outeiro, Porto Alegre, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, Imbituba and Rio Grande. In parallel, R\$ 2.6 billion will be allocated to projects to improve water, rail and highway access to eighteen of the previously mentioned ports.

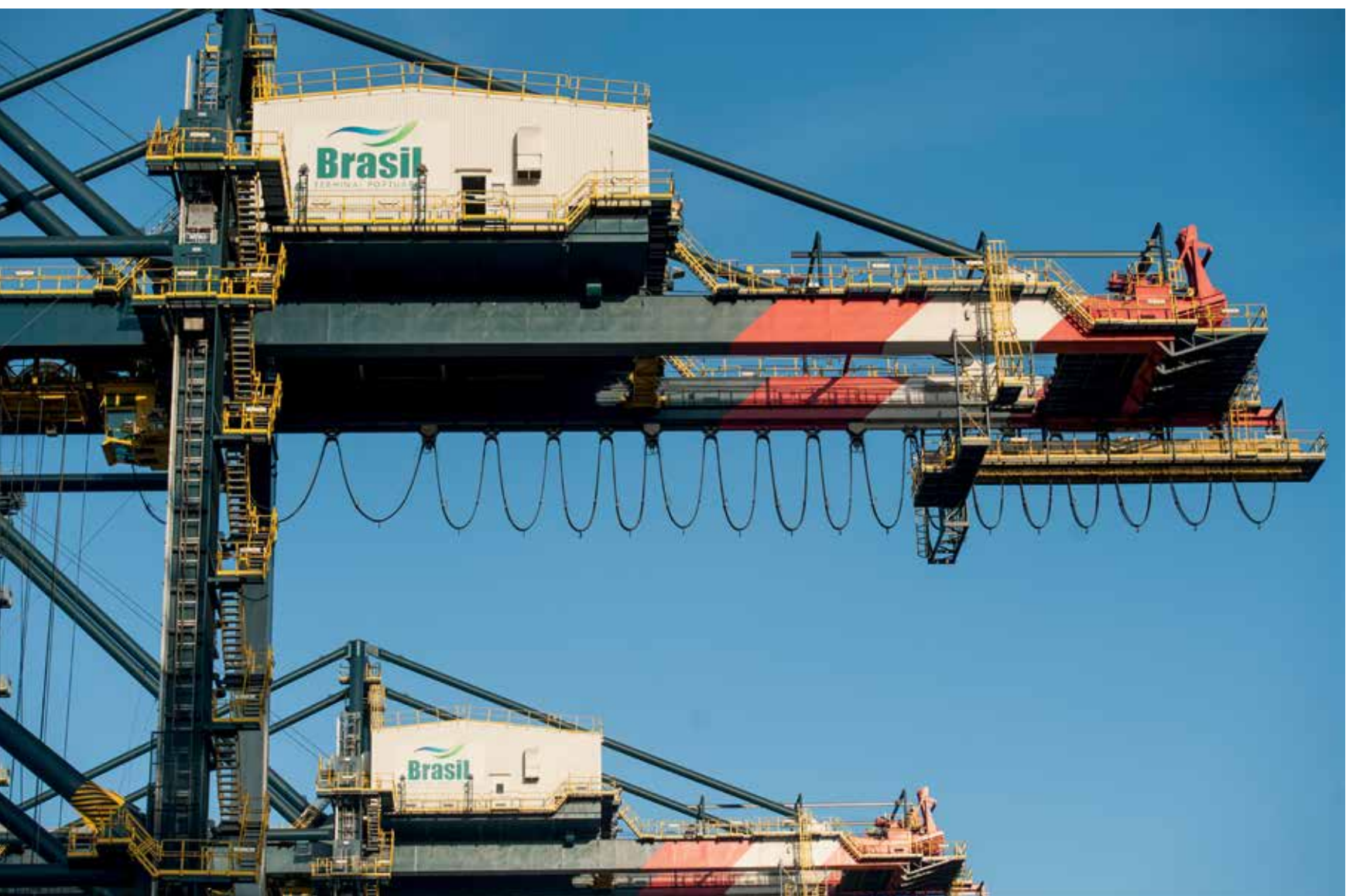
In tandem with the package, a new legislation for the sector was announced, and finally approved and enacted by the middle of the year. It is Law 12,815, dated 5 June 2013. When compared to the previous legislation of 1993, one of the main changes refers to the reduction in the amount of requirements for private companies to be granted concessions for port administration. As a result, port managers no longer have to possess their own cargo for handling purposes.

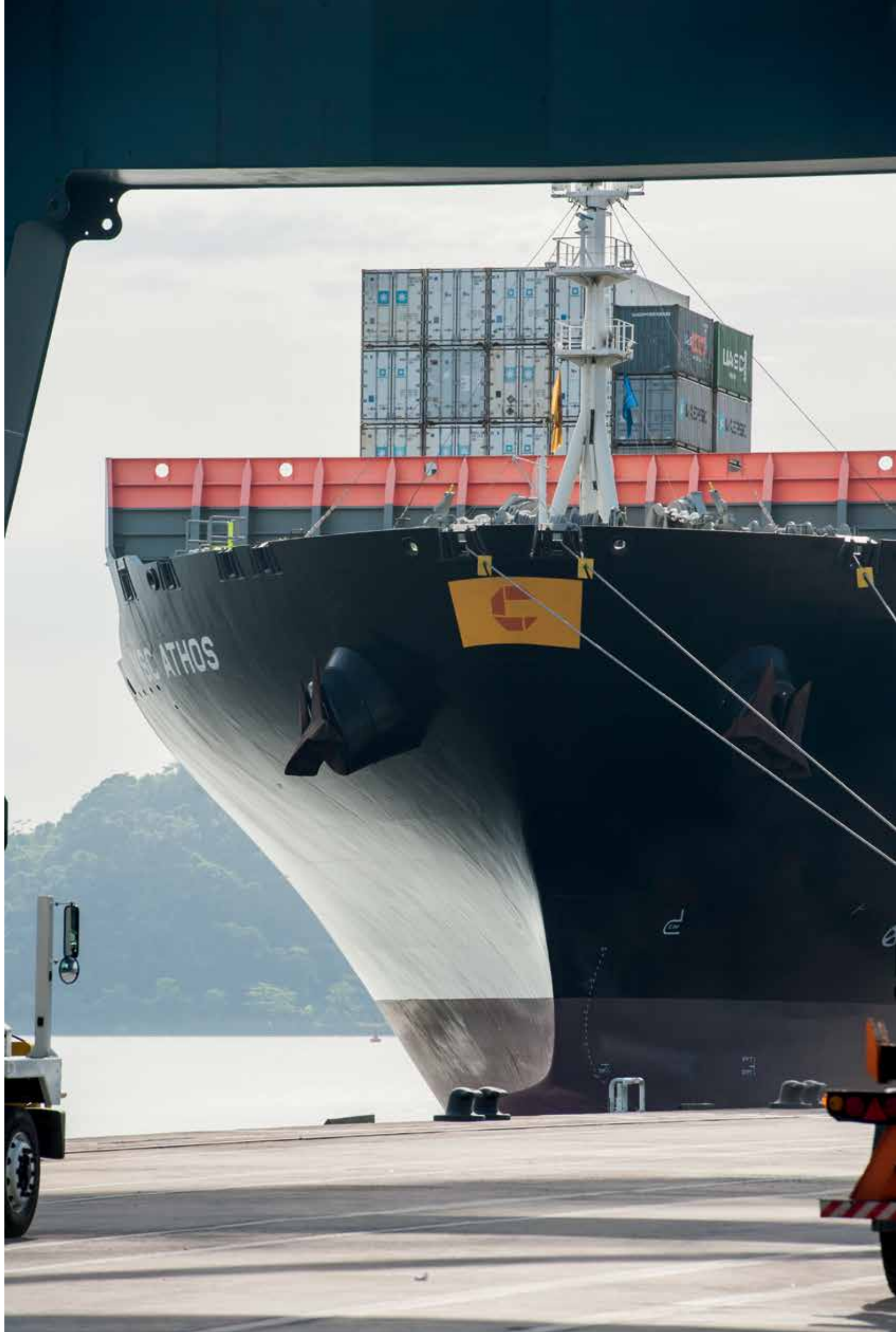
Evolução da Movimentação de Cargas Portos Públicos e Privados Cargo Handling Evolution Public and Private Ports



Conteinerização no Brasil Containerization in Brazil







ATHOS



Porto de Santos
Port of Santos



Modernizou-se, também, a contratação de empregados avulsos ligados aos Órgãos Gestores de Mão de Obra - OGMOs. No Porto de Santos, um inédito acordo de vinculação de trabalhadores portuários foi concluído com os sindicatos de estivadores e capatazia, em 2013. Houve mudanças, ainda, nos critérios de seleção dos arrendatários. A decisão das licitações deixará de ser pelo maior valor de outorga e passará a ser pelo menor valor de tarifa, associada à maior capacidade de movimentação de cargas em toneladas.

Instituiu-se também um programa de dragagem, que terá contratos de longo prazo e monitoramento de resultados. Por fim, a nova lei derruba a renovação compulsória dos arrendamentos anteriores à Lei de 1993, o que deve causar uma enxurrada de processos movidos por concessionários de terminais que temem perder os ativos que hoje controlam.

As primeiras licitações contemplam 31 áreas em Santos e no Pará, devendo ser seguidas por outras dezessete áreas, no Brasil. Entre os potenciais investidores estão grandes companhias do setor de *commodities* e os grandes grupos operadores de terminais portuários do País, como a própria Brasil Terminal Portuário- BTP.

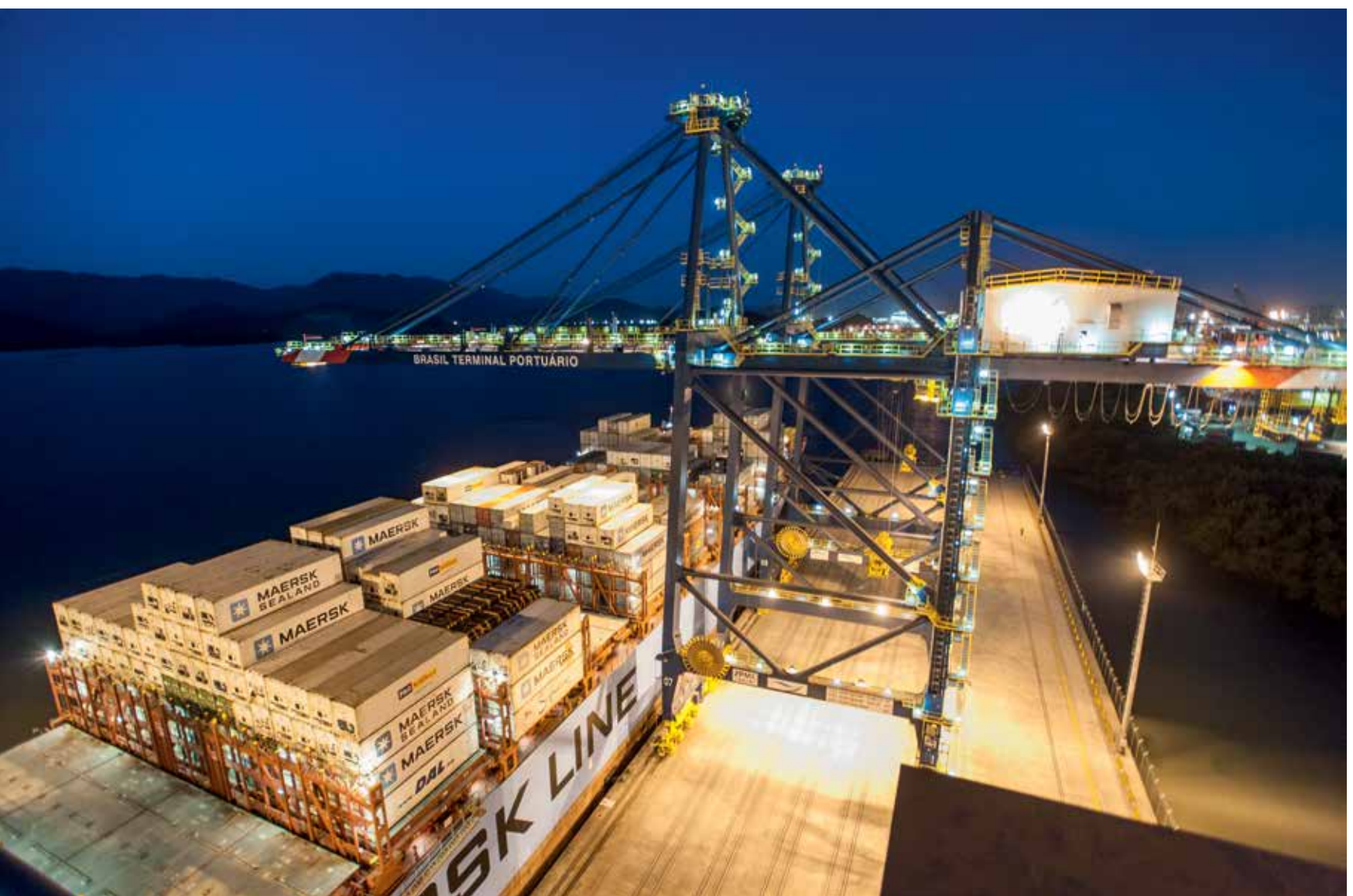
Segundo números da SEP, os portos brasileiros movimentam acima de setecentos milhões de toneladas de carga por ano e são a porta de saída de noventa por cento de tudo o que o Brasil exporta. Dados de 2012 da ABTP indicam que o volume total já supera os novecentos milhões de toneladas e que o percentual de participação na corrente de comércio foi ainda maior, chegando a 95%. Em valor, alcança os oitenta por cento (US\$ FOB). A maior parte do volume foi de grãos sólidos, como soja,

Additionally, hiring process has been improved for casual workers connected to the Labor Force Management Agencies (OGMOs). In the Port of Santos, an unprecedented port employment agreement was made with the dock and wharf workers' unions in 2013. The selection criteria for leaseholders were also modified. Tender decisions will no longer be based on the largest value of the concession grant, but on the lowest tariff value, in association with a larger cargo handling capacity measured in tons.

A new dredging program was also instituted, entailing long-term contracts and monitoring of results. Finally, the new law puts an end to the mandatory renewal of lease contracts adopted before the 1993 legislation. This will probably generate a torrent of legal proceedings initiated by concessionaires who fear to lose the assets they currently control.

The first tenders encompass 31 areas in Santos and in Pará. Another seventeen areas will follow suit in Brazil. Among potential investors are large companies from the commodities sector, and large port terminal operators in the country, such as Brasil Terminal Portuário (BTP).

According to SEP figures, the Brazilian ports handle more than seven hundred million tons of cargo per year and are the exit route for ninety percent of everything that Brazil exports. ABTP statistics from 2012 indicate that the total volume already exceeds nine hundred million tons and that the trade share was even larger, reaching 95%. In terms of values, it reaches eighty percent (US\$ FOB). The volume was mainly composed of solid bulk cargo, such as soybean, corn and sugar (554 million tons). Right



milho e açúcar (554 milhões de toneladas). Em seguida, aparecem grânéis líquidos, como o etanol (217 milhões de toneladas) e cargas gerais (132 milhões de toneladas). A carga geral despachada em contêineres foi de 8,1 milhões de TEUs.

De acordo com relatório da Unidade de Serviços de Infraestrutura, da Divisão de Recursos Naturais e Infraestrutura da Cepal/ONU, Santos é o terceiro porto de contêineres mais movimentado da América Latina e do Caribe, com 3.171.685 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de vinte pés) em 2012. Está atrás somente dos portos panamenhos de Colón e Balboa.

Os portos brasileiros de Paranaguá e de Rio Grande aparecem na 20ª e 21ª colocações, com movimentação de 743.830 TEUs e 611.133 TEUs, respectivamente. Manaus, Rio de Janeiro, Suape e Itajaí estão, respectivamente, nas 26ª, 28ª, 29ª e 30ª posições na mesma classificação. Aparecem, ainda, na lista dos oitenta maiores, Chibatão (35º), Itapoá (36º), Vitória (37º), Salvador (39º), Superterminais (43º), Itaguaí/Sepetiba (45º), São Francisco do Sul (48º), Pecém (55º) e Fortaleza (74º).

Gradativamente, o Brasil abre seus portos à iniciativa privada. Não são poucos os empreendimentos particulares já em operação no setor. A Região Sudeste, particularmente, o Porto de Santos, abriga a maior parcela dos novos investimentos. Estima-se que na última década grupos privados nacionais e estrangeiros injetaram cerca de dez bilhões de reais na construção de novos portos ou na modernização dos já existentes. A BTP foi responsável por quase vinte por cento desse total (cerca de dois bilhões de reais).

after that we have liquid bulk, such as ethanol (217 million tons), and general cargo (132 million tons). General cargo shipped in containers amounted to 8.1 million TEUs.

According to a report issued by the Infrastructure Services Unit of the Natural Resources and Infrastructure Division of ECLAC/UN, Santos is the third busiest container port of Latin America and the Caribbean, with 3.171.685 TEUs (twenty-foot equivalent unit) in 2012. It is only behind the Panamanian ports of Colón and Balboa.

The ports of Paranaguá and Rio Grande in Brazil are ranked number 20 and 21, handling 743,830 TEUs and 611,133 TEUs respectively. Manaus, Rio de Janeiro, Suape and Itajaí are respectively placed 26th, 28th, 29th and 30th in the same ranking. In the top eighty list we also have Chibatão (35th), Itapoá (36th), Vitória (37th), Salvador (39th), Superterminais (43rd), Itaguaí/Sepetiba (45th), São Francisco do Sul (48th), Pecém (55th) and Fortaleza (74th).

Gradually, Brazil is opening its ports for the private sector. There are quite a few private enterprises operating in this segment. The Southeastern region, especially the Port of Santos, attracts the largest amount of new investments. It is estimated that in the past decade national and foreign private groups invested approximately ten billion reais in the construction of new ports or in the modernization of the existing ones. BTP was responsible for almost twenty percent of this figure (nearly two billion reais).



É nesse cenário, em que se alternam avanços lentos de natureza regulatória e ágeis por parte da iniciativa privada e em que os gargalos de infraestrutura vêm sendo gradativamente suplantados, que a Brasil Terminal Portuário espera fortalecer cada vez mais a sua presença e consolidar as bases de sua futura expansão.

Suas vantagens nessa contenda: ser um projeto único em sua concepção, ter uma gestão de grande eficiência, alta capacitação tecnológica e, sobretudo, compromisso com as melhores práticas sustentáveis. Nas páginas seguintes, a história e os resultados desses esforços.

In a context in which regulatory advances happen rather slowly while infrastructure bottlenecks are constantly being resolved by the private sector at a quicker pace, Brasil Terminal Portuário hopes to intensify its presence and consolidate the foundations for its future expansion.

It has several advantages in this battle: it was conceived as a singular project, it has an extremely efficient management and a high technological capacity, and, above anything else, it is committed to sustainable best practices. In the following pages the history and the results of these efforts will be revealed.







MAERSK
MA
SE
MAERSK LINE

BRASIL TERMINAL

BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

L. Under Spreader - Single LH - 301
L. Under Spreader - Twin LH - 351
L. Under Cargo Beam - 1007

ZPMC
ZPMC

08

07

ZPMC

ZPMC

CAPÍTULO 2

HISTÓRIA

HISTORY



HISTÓRIA

Uma nova realidade *A new reality*

Na tarde chuvosa de 14 de agosto de 2013, o navio *MSC Challenger*, um porta-contêineres de quarenta mil toneladas e bandeira de Hong Kong, tornou-se a primeira embarcação a acostar no cais da Brasil Terminal Portuário-BTP, iniciando oficialmente as operações comerciais da empresa. Nessa ocasião, os seus 622 funcionários experimentaram a sensação de que o projeto pelo qual todos vinham lutando finalmente decolara, após seis anos de um processo complexo e meticuloso.

Isso só foi possível devido à atuação da Alfândega Brasileira (Receita Federal), que concedeu, em 3 de julho, o alfundegamento das instalações da BTP, na sua Fase I.

Essa visão cristalizou-se de vez no dia 7 de outubro do mesmo ano, quando o Instituto Brasileiro do Meio-Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama, concedeu a Licença de Operação para que empresa passasse a operar a Fase 2 de seu projeto. A BTP, um dos mais novos e modernos terminais de contêineres do Brasil começa a atingir a sua velocidade de cruzeiro.

On the fourteenth of August 2013, during a rainy afternoon, the ship MSC Challenger, a forty thousand-ton container carrier from Hong Kong, became the first vessel to berth at the Brasil Terminal Portuário (BTP) dock, officially inaugurating the company's commercial operations. In that moment, its 622 employees felt that the project on which everybody had been relentlessly working had finally taken off, after six years of a complex and meticulous process.

And it could only be done after July 3, when Brazilian Customs (Receita Federal) approved customs warehouses of BTP, for Phase 1.

This vision was completely crystalized on the 7th of October of the same year, when the Brazilian Institute for the Environment and Renewable Natural Resources (Ibama) granted the company the Operational License to begin working on Phase 2 of the project. BTP, one of newest and most advanced container terminals in Brazil, rose up to the challenge of reaching cruise speed.



Nessa nova etapa, a companhia passa a operar nos 1.108 metros acostáveis, ou seja, em toda a extensão de seu cais, com pátio de contêineres de 280 mil metros quadrados, podendo movimentar 1,2 milhão de TEUs (contêineres de vinte pés) anualmente. “Essa conquista representa uma etapa fundamental rumo à operação de nosso terminal em plena capacidade de movimentação de carga containerizada”, declarou, na época, Henry Robinson, diretor-presidente da BTP.

In this new stage, the company can operate using the full length of its wharf, which is of 1,108 meters, with a container yard of 280 thousand square meters, and it is able to handle up to 1.2 million TEUs (twenty-foot equivalent unit) annually. At that time, Henry Robinson, CEO of BTP, stated, “this achievement represents an essential step towards operating our terminal in full cargo handling capacity”.





Para que o terminal da BTP operasse em sua plena capacidade, foi preciso que tanto o canal de navegação do Porto de Santos quanto a área de acesso e o próprio cais do Terminal tivessem sua profundidade aumentada, com a conclusão dos serviços de dragagem, de treze para quinze metros, permitindo a navegação e a atracação de navios de grande porte e maior calado, tornando sua capacidade comparável ao dos principais portos globais. “Com a dragagem concluída, podemos melhorar a competitividade do Porto de Santos e do País, na medida em que estaremos aptos a receber, só em nosso terminal, até três navios de capacidade superior a 9.000 TEUs cada”, complementa Henry.

To enable the BTP terminal to operate in full capacity, the depth of the navigation canal of the Port of Santos, as well as of the access area and of the wharf itself, had to be increased from thirteen to fifteen meters. This was achieved with the conclusion of the dredging services, which allowed larger ships to navigate and berth at the dock and enhanced the terminal's capacity to make it comparable to that of the main global ports. “Once dredging is concluded, we will be able to improve the competitiveness of the Port of Santos and of the country, given that we will be capable of receiving, at our terminal alone, up to three ships of over 9 thousand TEUs,” adds Henry.



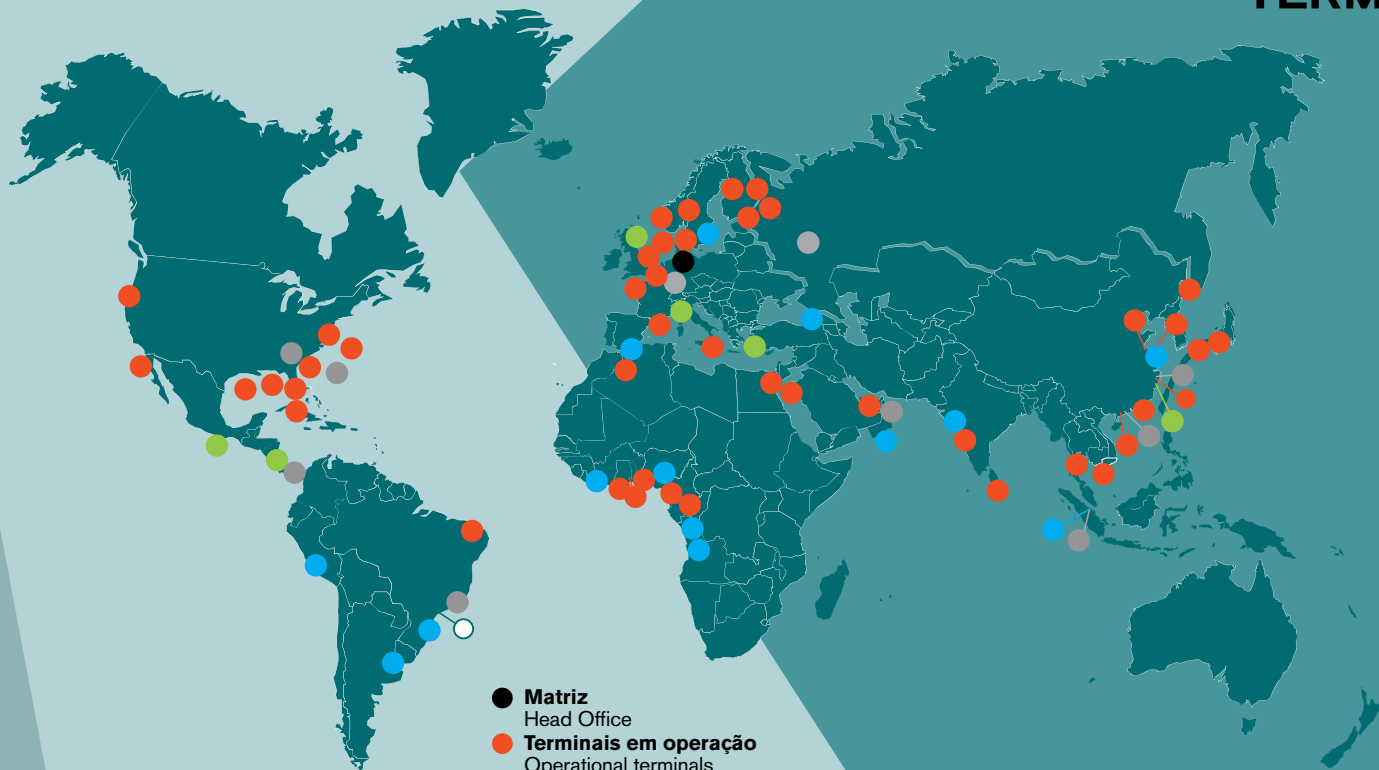
A terceira e última fase do projeto prevê o desenvolvimento de suas instalações para a movimentação de graneis líquidos, tornando o empreendimento um terminal multiuso. A previsão é a de um escoamento de até 1,4 milhão de toneladas anuais de líquidos como, por exemplo, o etanol, os derivados de petróleo e os produtos químicos em geral.

A Brasil Terminal Portuário é uma associação igualitária entre dois gigantes na criação, desenvolvimento e operação portuária mundiais. A *Terminal Investment Limited -TIL*, com sede em Bergen op Zoom, na Holanda foi fundada no ano 2000 e tem, hoje, em seu portfólio, 27 terminais de contêineres, estrategicamente espalhados por dezoito países dos cinco continentes.

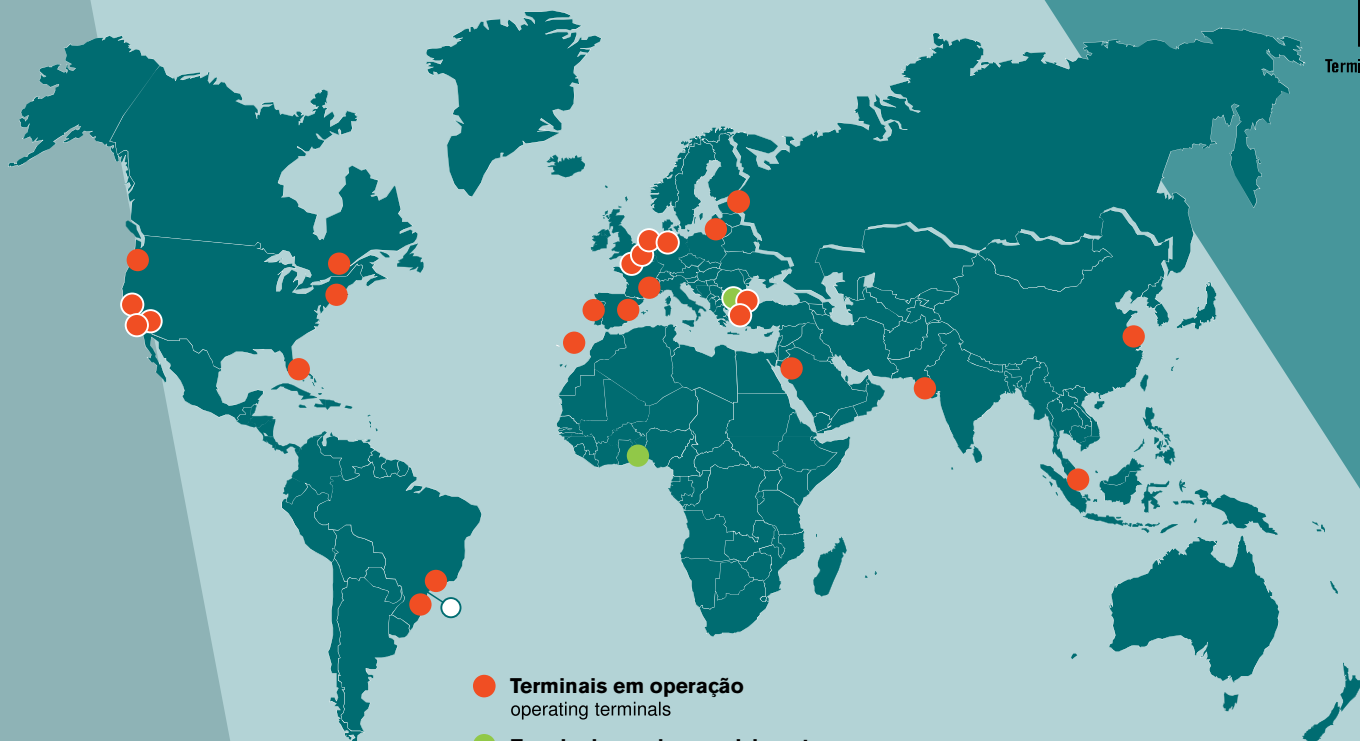
The third and last phase of the project will focus on the development of the facilities to handle liquid bulk cargo, transforming the enterprise into a multi-purpose terminal. It is estimated that up to 1.4 million tons of liquid will be transported per year, such as ethanol, petroleum by-products, and chemical products in general.

Brasil Terminal Portuário is a joint undertaking involving two giants in the area of global port creation, development and operations. Terminal Investment Limited (TIL) is headquartered in Bergen op Zoom, in the Netherlands. It was founded in 2000 and its current portfolio includes 27 container terminals strategically situated in eighteen countries located in the five continents.

APM TERMINALS



- **Matriz**
Head Office
- **Terminais em operação**
Operational terminals
- **Terminais em crescimento ou projeto de expansão**
Terminals with upgrade or expansion projects
- **Novos projetos de terminais**
New terminal projects
- **Escritórios**
Office
- **BTP - Brasil Terminal Portuário**



- **Terminais em operação**
operating terminals
- **Terminais em desenvolvimento**
Greenfield terminals
- **BTP - Brasil Terminal Portuário**

A empresa é o braço portuário da Mediterranean Shipping Company-MSK, a segunda maior empresa de navegação transportadora de contêineres do mundo. No Brasil, ela é acionista do Porto de Navegantes, no Estado de Santa Catarina.

Já a APM Terminals é responsável pelas operações portuárias do Grupo Dinamarquês A.P. Moller-Maersk, ao qual também pertence a Maersk Line, armador líder no transporte de contêineres no mundo. A APM Terminals tornou-se uma unidade de negócio autônoma no Grupo A.P. Moller-Maersk, em 2004, quando estabeleceu sua sede na cidade holandesa de Haia. Hoje, ela controla e administra 64 terminais para operação de contêiner, óleo e cargas em geral em quarenta países. Além disso, possui seis novos projetos de terminais em fase de desenvolvimento e outros dezesseis em fase de expansão ou modernização. APM Terminals Inland Services tem uma participação importante no setor de logística global, com mais de 160 operações em 47 países.

A APM Terminals possui vinte mil funcionários em 68 países dos cinco continentes. No Brasil, a APM Terminals, além de sócia da BTP, opera o terminal de Pecém e de Itajaí, localizados, respectivamente, no Ceará e em Santa Catarina.

O investimento de 1,91 bilhão de reais realizado pelas duas empresas na Brasil Terminal Portuário é um dos maiores da história do setor portuário brasileiro. Mais notável, ainda, é o fato de que cerca de quinze por cento desse total (exatos 257 milhões de reais) foram aplicados na recuperação do chamado Lixão da Alemoa, aterro sanitário que era um dos maiores passivos ambientais do Estado de São Paulo e o maior do setor portuário em todo o Brasil.

The company is the port branch of the Mediterranean Shipping Company (MSC), the second largest container carrier navigation corporation in the world. In Brazil, it is a shareholder of the Port of Navegantes, in the State of Santa Catarina.

APM Terminals, on the other hand, is responsible for the port operations of the Danish group A.P. Moller-Maersk, which also owns Maersk Line, world leader in the sector of container transportation. In 2004, APM Terminals was established as a separate and independent business unit within the AP Moller-Maersk Group, and moved into its own world headquarters in The Hague, Netherlands. Nowadays, APM Terminals manages or has interests in 64 operating port facilities, including container, oil and general cargo terminals in 40 countries. Besides this, the company has 6 new terminal projects now under development and has other 16 under expansions or upgrades of its facilities. APM Terminals Inland Services is a major presence in global logistics with over 160 operations in 47 countries.

APM Terminals has twenty thousand employees in 68 countries in the five continents. In Brazil, APM Terminals is a BTP shareholder and it also operates the terminals of Pecém and Itajaí, respectively located in Ceará and Santa Catarina states.

The R\$ 1.91 billion investment made by both companies in Brasil Terminal Portuário is one of the largest in the history of the Brazilian port sector. It is important to highlight that about fifteen percent of this sum (exactly 257 million reais) was allocated to recover the area called Lixão da Alemoa, a sanitary landfill that represented one of the largest environmental liabilities of the State of São Paulo and the largest of the Brazilian port sector.



O investimento no projeto BTP é emblemático quanto à percepção dos investidores internacionais do momento econômico brasileiro e à avaliação favorável do ambiente gerado por suas instituições. É, também, uma boa mostra do compromisso da BTP com as metas sustentáveis.

Do investimento total, 1,16 bilhão de reais vieram de um empréstimo da *International Finance Corporation-IFC*, órgão integrante do Grupo Banco Mundial, que oferece suporte financeiro à iniciativa privada para projetos em países em desenvolvimento. Os recursos destinados ao projeto BTP são o maior empréstimo (e sindicalização de bancos) feito a um projeto portuário na história do IFC.

Foi vital para a concessão dos recursos o fato de o Projeto BTP ter sido desenvolvido em consonância com os Princípios do Equador, um conjunto de políticas e diretrizes voltadas à concessão de crédito, de modo a garantir a sustentabilidade, o equilíbrio ambiental e o impacto social do empreendimento.

Além disso, por ser um projeto estruturante, a iniciativa recebeu incentivos do governo federal, sob a forma de renúncia ou de isenção fiscal, por meio do Programa Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - Reidi e contou com estímulos fiscais do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária- Reporto na aquisição das máquinas usadas na operação. Tais incentivos públicos totalizaram 115 milhões de reais. A APM Terminals e a TIL injetaram no projeto cerca de R\$750 milhões de reais em recursos próprios.

A magnitude dos valores investidos reflete, a um só tempo, a crença dos investidores da BTP no enorme

The investments made on the BTP project denote the perception of foreign investors about the Brazilian economic situation and reveal a favorable opinion about the environment generated by its institutions. It is also a good indication of the level of commitment of BTP to sustainable goals.

Out of the total investments, 1.16 billion reais came from a loan granted by the International Finance Corporation (IFC), a World Bank Group entity that provides financial support to the private sector by funding projects in developing countries. The financial resources allocated to the BTP undertaking represent the largest loan (and finance syndication) awarded to a port project in the history of IFC.

The fact that the BTP plan was developed in compliance with the Equator Principles, which are a set of policies and guidelines concerning credit operations meant to guarantee the sustainability, environmental balance and social impact of an enterprise, was pivotal for the funding to be approved.

Moreover, since the project is structural in nature it received federal government incentives by means of tax exemptions or waivers established in the Special Regime for Infrastructure Development Incentives (Reidi). It also received tax incentives from the Taxation Regime to Foster Modernization and Expansion of the Port Structure (Reporto), facilitating the acquisition of machinery used in port operations. These public incentives amounted to 115 million reais. APM Terminals and TIL invested nearly 750 million reais of their own resources in the project.

On the one hand, the magnitude of these values reflects the level of trust that the BTP investors have on the enormous potential for cargo handling of the







1972



1986



LINHA DO TEMPO

TIME LINE



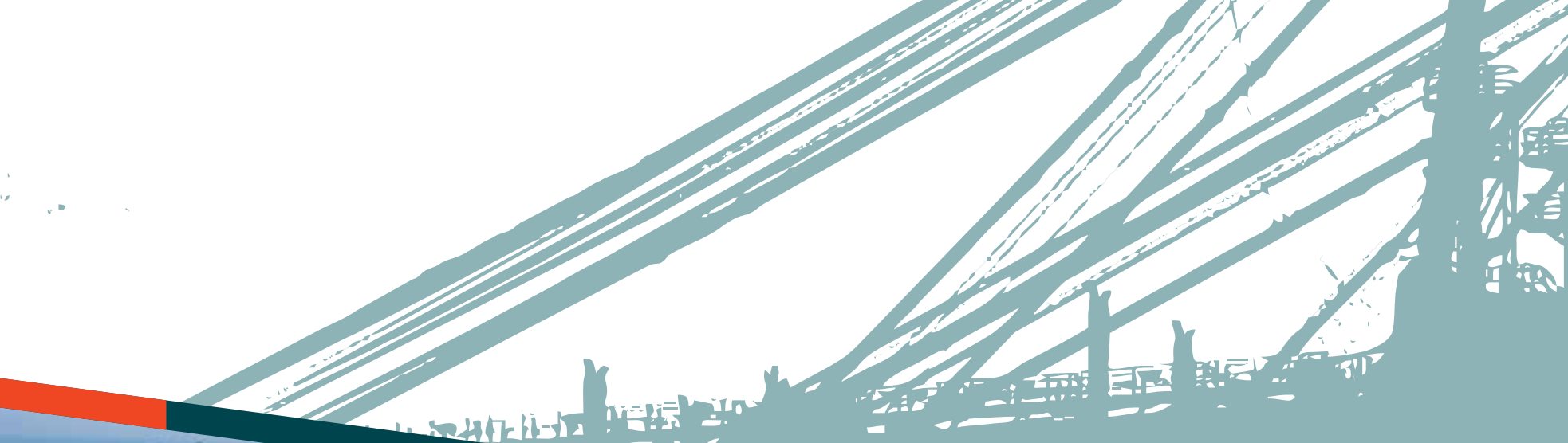
MARÇO 2011

MARCH, 2011



SETEMBRO 2011

SEPTEMBER 2011



JULHO 2012

JULY 2012



DEZEMBRO 2012

DECEMBER 2012



MARÇO 2013

MARCH 2013



AGOSTO 2013

AUGUST 2013





2009



2009



2009



2009



2010



2011



potencial de movimentação de carga dos portos do Brasil, a sétima maior economia mundial, e o reconhecimento dos prejuízos e do encarecimento que os gargalos da infraestrutura no País provocam sobre a rentabilidade de suas operações portuárias.

Um relatório publicado em 2012 pelo *Grupo A.P. Moller-Maersk*, intitulado “Comércio no Brasil”, faz um balanço bastante preciso desse quadro e de suas tendências. A pedra angular do estudo é simples: o comércio no Brasil está crescendo, mas a infraestrutura não tem acompanhado esse seu avanço.

Segundo o Banco Mundial, o comércio global brasileiro por meio de contêineres – principal motor para a globalização do País – está crescendo cerca de quatro por cento em 2013, contra 2,3% em 2012. Mesmo assim, o Brasil enfrenta dificuldades enormes para superar o atraso histórico do setor. Produtores brasileiros encontram dificuldades para competir num país que depende tanto de caminhões como o principal modal de transporte. Hoje, é mais barato enviar um contêiner do Brasil para a China do que transportar carga em um caminhão de Campinas a Santos, diz o estudo. O relatório da *AP Moller-Maersk* aponta quatro caminhos capazes de desatar esse nó logístico. A BTP segue todos eles.

- Com a entrada em operação, em 2012, de grandes projetos de terminais no Porto de Santos (incluindo-se a BTP), a capacidade daquele porto deixou de ser um problema. O principal obstáculo, agora, é terrestre, devido a acessos rodoviários ao porto extremamente precários e a falta quase total de infraestrutura ferroviária.

A BTP construiu duas faixas adicionais asfaltadas nos cerca de mil metros defronte de sua sede, facilitando o acesso as suas instalações na Avenida Engenheiro Augusto Barata, uma via da década de 1940 e ainda calçada com paralelepípedos. A BTP investiu cerca de nove milhões de reais na remodelação desse trecho de acesso, gerando maior fluidez e segurança no trânsito da área.

ports in Brazil, the world's seventh largest economy. On the other, it reveals an awareness of the fact that the infrastructure bottlenecks generate losses and excessive costs that curtail the profitability of port operations in the country.

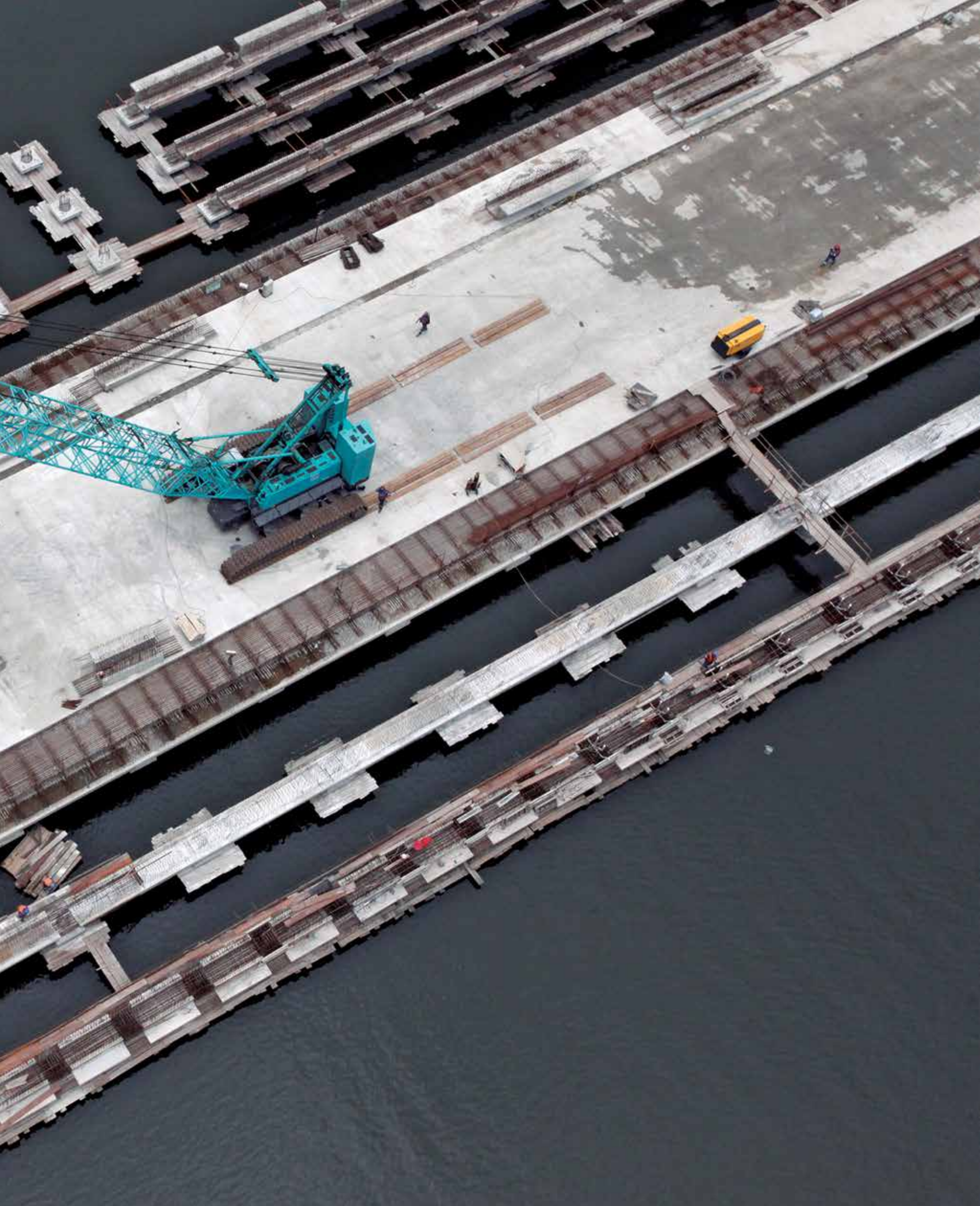
A report published in 2012 by the A.P. Moller-Maersk Group and entitled “Trade in Brazil” presents an accurate account of this scenario and its trends. The cornerstone of the study is quite simple: trade in Brazil is growing, but infrastructure is not following suit.

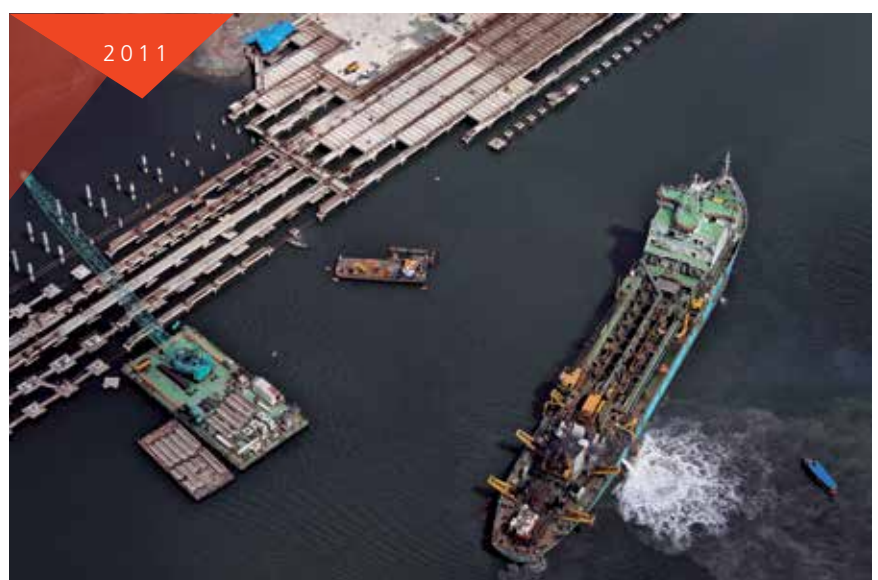
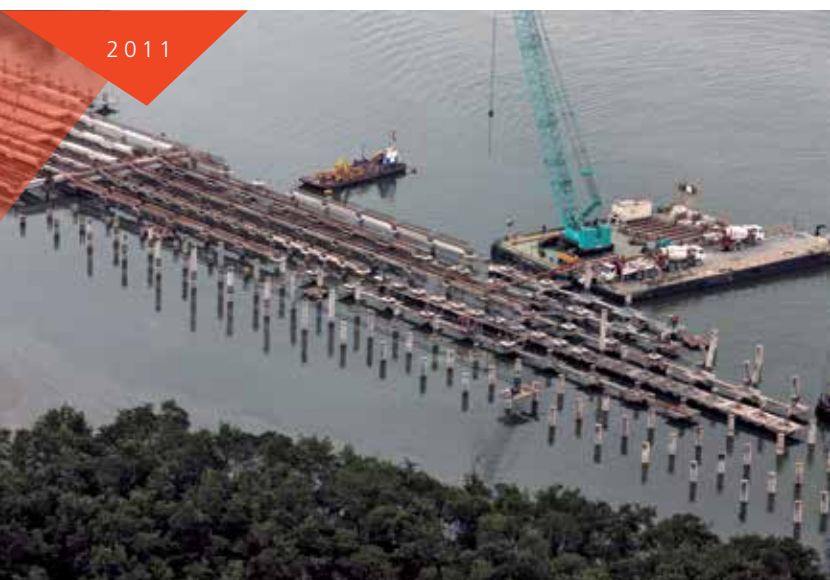
According to the World Bank, Brazilian global trade by means of containers - which is the main driver for the country's globalization - is growing at a rate of approximately four percent in 2013, while the figure for 2012 was of 2.3%. In spite of this, Brazil has been facing enormous difficulties to overcome the historical setbacks that hinder the sector. Brazilian producers have a hard time competing in a country that is heavily dependent on trucks as the main mode of transport. As stated by the study, it is currently cheaper to send a container from Brazil to China than to transport cargo in a truck travelling between Campinas and Santos. The AP Moller-Maersk report indicates that there are four different strategies capable of solving this logistical conundrum. BTP adopts them all.

- With the operationalization of large terminals in the Port of Santos in 2012 (including BTP), the capacity of that port is no longer considered a problem. Now the main hurdle in land transportation, given that highway access to the port is extremely deficient and railway infrastructure is almost completely absent.

BTP built two additional paved lanes in the 1,000-meter area in front of its headquarters, facilitating access to its facilities at Avenida Engenheiro Augusto Barata, a cobbled street originally created in the 1940s. BTP invested roughly nine million reais to remodel this access route, making traffic in the area safer and unobstructed.







O projeto, em fase final de execução, está alinhado a futuras obras que serão realizadas pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp com vistas a um melhor ordenamento do tráfego na margem direita do Porto.

A BTP pretende buscar oportunidades para aumentar o uso de hidrovias para o transporte dos contêineres na chamada navegação de cabotagem. A medida seria uma forma de reduzir a dependência excessiva dos caminhões no *mix* logístico. Faz todo sentido num país em que as taxas de frete rodoviário são entre três e quatro vezes mais caras do que o frete para transporte via cabotagem. Os navios de cabotagem também enfrentam o excesso de burocracia. Cada vez que atracam em um porto, preenchem-se os mesmos papéis novamente, como se estivessem navegando por águas internacionais.

- Outra questão que compromete a produtividade dos portos brasileiros é a excessiva burocracia de alguns dos órgãos intervenientes. Todavia, é notável o esforço realizado pela Alfândega na modernização e automação de suas informações e processos. Por mais pujante que seja o seu desempenho em outros setores, o Brasil ocupa a 123ª posição entre 185 países, no Índice “Ease of Doing Business” (2013) do Banco Mundial, que mensura tempo, custo e documentação para a exportação ou a importação de produtos.

Embora seja a sétima economia global e possua uma população de duzentos milhões de habitantes, o movimento em todos os portos brasileiros, ao longo de 2012, foi de apenas oito milhões de TEUs, o equivalente à carga movimentada num único porto norte-americano, o de Los Angeles.

The execution phase is nearly concluded and the project is aligned to future construction works that will be carried out by Companhia Docas of the State of São Paulo (Codesp) in order to improve traffic operations on the right margin of the port.

BTP intends to seek new opportunities to intensify the use of waterways for container transportation through coastal navigation. This measure would be a way of reducing excessive dependence on trucks in the logistics mix. Such a strategy makes perfect sense in a country where highway freight fees are three to four times more expensive than transportation costs for coastal navigation. Coastal shipping is also subject to excessive bureaucracy. Each time these ships berth at a port, they are required to repeatedly fill in the same documents, as if they were navigating in international waterways.

Another matter that jeopardizes the productivity of Brazilian ports is the disproportionate bureaucracy of some stakeholders. It is remarkable though the endeavor of the Customs Office to modernize and to automate its processes and information systems. Even if Brazil is thriving in other sectors, it still occupies the 123rd position out of 185 countries in the “Ease of Doing Business” World Bank indicator (2013), which measures the time, the costs, and the documents that are required for product exports and imports.

Although Brazil is the seventh economy in the world and has a population of two hundred million inhabitants, in 2012 the country's ports handled only eight million TEUs, figure which is equivalent to the cargo handled in a single North American port, i.e. Los Angeles.

2011

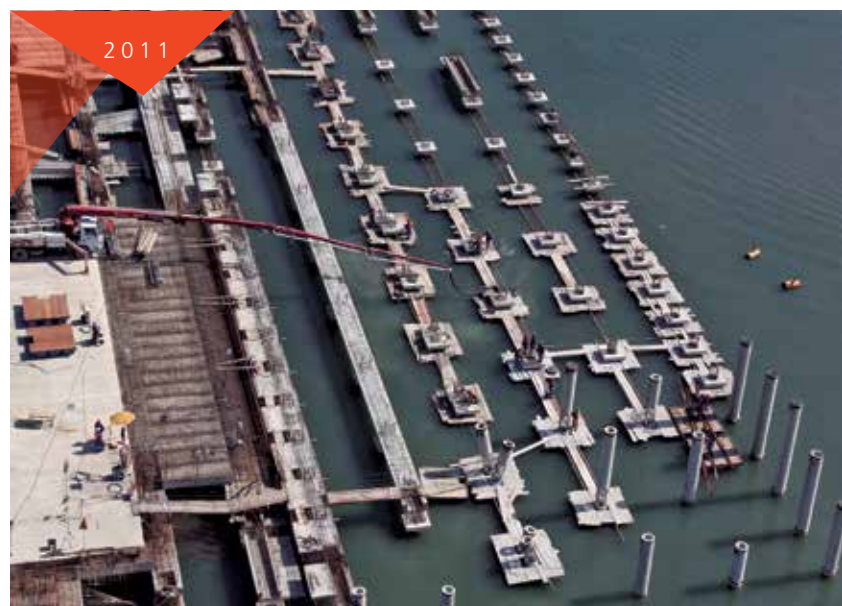


2011



2011





Chegada dos portêineres
Arrival of STS's



2012



2012





Santos, o maior porto de contêineres do Brasil e o mais movimentado da América do Sul, ocupa apenas o 42ª posição entre os maiores portos de contêineres do mundo, em termos de tráfego, com três milhões de TEUs movimentados em 2012. Agravando ainda mais esse cenário, um contêiner com *commodities*, ou produtos finais, demora, em média, 21 dias para ser liberado após a chegada ao Porto de Santos.

No porto holandês de Roterdã, por exemplo, essa média raramente ultrapassa dois dias. A burocracia num porto brasileiro é sete vezes maior se comparada à de outros portos de primeira linha do mundo. Aproximadamente setenta páginas de documentos são necessárias para o transporte de um contêiner, contra dez, em média, em outros portos.

A BTP, hoje, possui uma unidade alfandegária da Receita Federal, com armazém e dois *scanners*, no próprio pátio de operações. A Alfândega de Santos tem também acesso *on line* às informações sobre o fluxo de mercadorias com embarque ou desembarque previsto no terminal.

- Por fim, ainda segundo o estudo da *AP Moller-Maersk*, há no Brasil uma grave escassez de mão de obra qualificada nos setores de transporte marítimo, portos e *offshore*. Esse problema retarda a internacionalização do Brasil e limita a competitividade de sua indústria.

A BTP vem dando uma resposta altamente satisfatória a essa defasagem. Por intermédio de uma parceria com instituições locais, a empresa vem investindo, sistematicamente, na qualificação da mão de obra local. Antes mesmo de entrar em operação, a BTP investiu oitenta mil horas em treinamento para seus colaboradores.

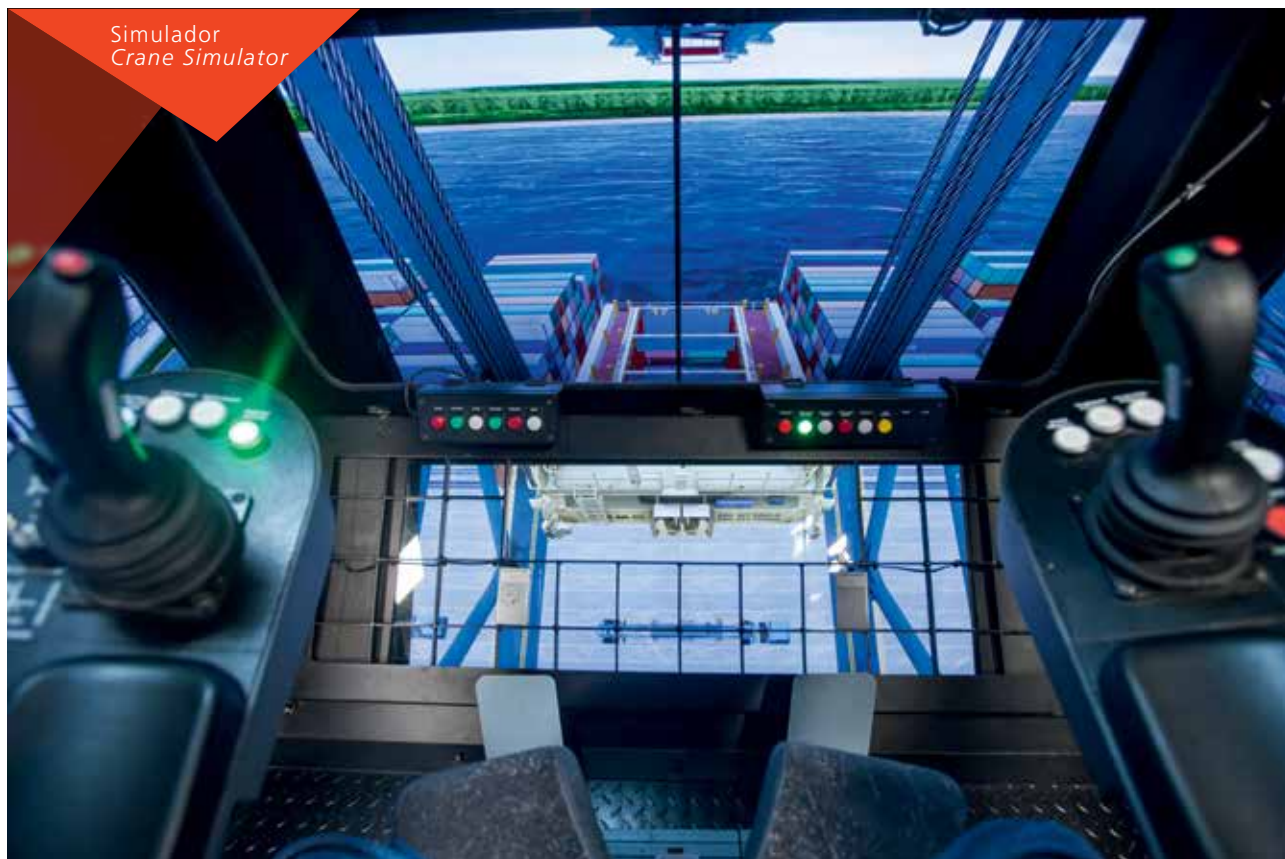
Santos, the largest container port in Brazil and the busiest in South America, is ranked 42nd in the world in terms of traffic flow, having handled three million TEUs in 2012. To make matters worse, a container transporting commodities or final products takes 21 days, in average, to be cleared after it arrives at the Port of Santos.

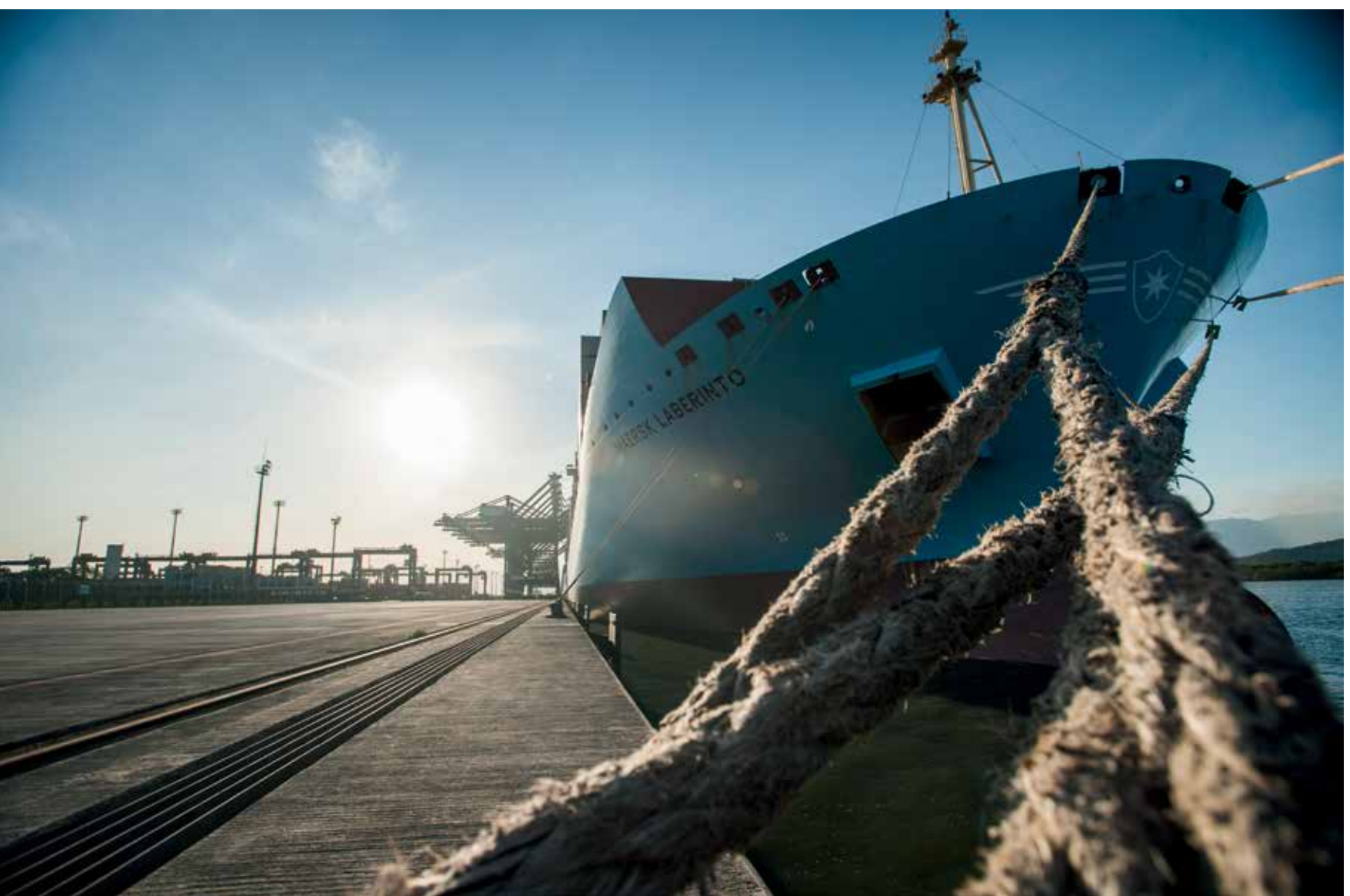
In the Dutch port of Rotterdam, for instance, the average clearance time is rarely more than two days. Bureaucracy in Brazilian ports is seven times greater than that of other advanced ports in the world. In Brazil, approximately seventy pages of documents are necessary to transport a container, while in other ports the average is ten pages.

Currently, BTP has a customs office of the Federal Revenue Department installed in its operations yard. It is equipped with two scanners and a warehouse. The Customs Office of Santos also has online access to information about the circulation of goods that are to be loaded and unloaded at the terminal.

- Lastly, according to the AP Moller-Maersk study, Brazil also suffers from the lack of qualified workers in the areas of sea transport, ports and offshore activities. This problem delays the internationalization of Brazil and limits the competitiveness of its industry.

BTP has provided highly suitable responses to these setbacks. By entering into partnerships with local institutions, the company is systematically investing in capacity-building programs for local workers. Even before it started its operations, BTP invested eighty thousand hours in employee training.





Sua grande capacitação tecnológica é uma aliada nesse esforço. A BTP possui máquinas de última geração: oito STSs (*portainers*) e 26 RGTs (*transtainer*) importados da China e - um dos maiores diferenciais da empresa - um simulador (*crane simulator*) de operação dessas máquinas que é o único e o mais moderno equipamento do gênero na América Latina.

- É a combinação entre a tecnologia *state of the art* e um modelo de gestão fortemente focado em eficiência e segurança que assegura à BTP a capacidade de suplantar os gargalos de infraestrutura ainda existentes no Brasil. A BTP faz uso intensivo da automação via plataformas digitais, como o sistema *Real Business Solution -RBS*, que permite automatizar toda a operação, do recebimento do contêiner ao embarque e vice-versa.

A empresa opera no sistema *Truck Appointment System - TAS*, cujo objetivo é realizar o processo de validação dos documentos exigida pela legislação brasileira antes da vinda do cliente ao terminal.

Nenhuma carga entra ou sai de sua área sem um prévio agendamento. Fato pouco comum no Porto de Santos, no terminal da BTP os caminhoneiros contam com uma casa onde descansar enquanto sua documentação é checada e seus contêineres, descarregados.

Nenhuma dessas vantagens competitivas faz com a BTP descuide de um dos maiores ativos de sua cultura organizacional, o cultivo e a adoção de boas práticas sustentáveis. Afinal, o primeiríssimo passo dos acionistas foi, exatamente, zerar um passivo ambiental de altíssima complexidade, remediando o Lixão da Alemoa para edificar sobre ele o próprio empreendimento.

Its large technological capacity is a great advantage in these efforts. BTP is equipped with state of the art machinery: eight STSs (portainers) and 26 RGTs (transtainer) imported from China. It also possesses a crane simulator, which is one of the company's main differentiating assets. Aside from being one of the most modern equipment of its kind, it is the only one in existence in Latin America.

- The combination between state of the art technology and a management model based on efficiency and safety enable BTP to overcome the infrastructure bottlenecks that still exist in Brazil. BTP makes intensive use of automation via digital platforms, such as the Real Business Solution (RBS). This system allows for a completely automated operation, from container reception to loading and vice-versa.

The company adopts the Truck Appointment System (TAS), whose objective is to validate the documents required by the Brazilian legislation before the client comes to the terminal.

No cargo enters or exits the area without previous scheduling. At the BTP terminal, truck drivers also have a space where they can rest while they wait for the documents to be cleared and their containers to be unloaded. This is something quite unusual at the Port of Santos.

In spite of all of these competitive advantages, BTP does not overlook one of the most important assets of its organizational culture: the dissemination and adoption of good sustainable practices. After all, the first decision made by the shareholders was to eliminate an extremely complex environmental liability, first recovering the area of Lixão da Alemoa to later build its own enterprise in that same place.

Para a remediação da área de 342 mil metros quadrados, cerca de 1,2 milhão de toneladas de terra contaminada foram transportados para um aterro, licenciado pela Cetesb, localizado em Caieiras, na Grande São Paulo. O transporte exigiu 17,5 mil viagens de caminhão. Precedido por dois anos de estudos preparatórios, o processo de remediação durou trinta meses, sendo concluído em março de 2012.

Mesmo depois de zerado o passivo ambiental representado pelo lixão, a empresa segue investindo em 22 programas ambientais para gestão, monitoramento, auditoria e controle dos meios biótico, antrópico e físico da região onde está instalada. Além disso, seu projeto permite o reuso de água e o aproveitamento de energia solar.

In order to recuperate the area of 342 thousand square meters, nearly 1.2 million tons of contaminated earth was taken to a Cetesb-licensed landfill located in Caieiras, in the region of Grande São Paulo. 17.5 thousand truck trips were necessary to transport all of the soil. The recovery process lasted thirty months and was preceded by a two-year preparatory study. It was concluded in March 2012.

Even after the environmental liability was eliminated, the company continues to invest in 22 environmental programs concerning management, monitoring, auditing, and control of the biotic, anthropic and physical environment of the region where it is installed. Moreover, the project foresees the reutilization of the water resources and the use of solar power.



Como somos sustentáveis?*

A empresa tem no desenvolvimento sustentável uma das premissas de seu negócio. As próprias diretrizes estratégicas traçadas pelos acionistas nesse campo não deixam dúvida a esse respeito. Desde sua concepção, o projeto BTP assumiu o compromisso de adotar as melhores práticas sustentáveis.

Ser correto ambientalmente - A empresa promoveu a recuperação de um dos maiores passivos ambientais do Estado de São Paulo, com ações na mitigação dos impactos negativos e compensações ambientais. E segue adotando e apoiando projetos de monitoramento, compensação, fiscalização e educação ambiental.

Ser economicamente viável - A empresa planejou e mantém o equilíbrio financeiro considerando o equilíbrio entre o Capex e o retorno ao investidor.

Ser socialmente justo - A BTP gera emprego e renda, dando preferência ao trabalhador local; capacita trabalhadores, promovendo sua melhor colocação no mercado e, por consequência, a melhoria de sua qualidade de vida.

Ser aceito culturalmente - A empresa usou uma área ambientalmente impactada – interna ao Porto Organizado – para gerar capacidade, adiando a necessidade de impactar novas áreas.

Todo o desenvolvimento do projeto foi alinhado a essa pauta, com a clara intenção de tornar o terminal um dos mais modernos do mundo, oferecendo serviços de padrão internacional, aproveitando todos os fatores competitivos proporcionados pelo Porto de Santos. Aliou a mais alta tecnologia e a melhor gestão portuária ao respeito pelas pessoas e ao cuidado com o meio ambiente. Ser moderno é ser sustentável.

* A partir do Tripé da Sustentabilidade, criado em 1990, por John Elkington, fundador da ONG SustainAbility, e adotado pela Organização das Nações Unidas (ONU)

How are we sustainable?*

Sustainable development is one of the company's core values. The strategic guidelines established by the shareholders leave no room for doubt. Ever since it was conceived, the BTP project made a commitment to adopt the best sustainable practices.

Environmental integrity - *The Company promoted the recovery of one of the largest environmental liabilities of the State of São Paulo, establishing actions to mitigate negative impacts and to promote environmental compensations. It continues to adopt and support environmental monitoring, compensation, surveillance and education projects.*

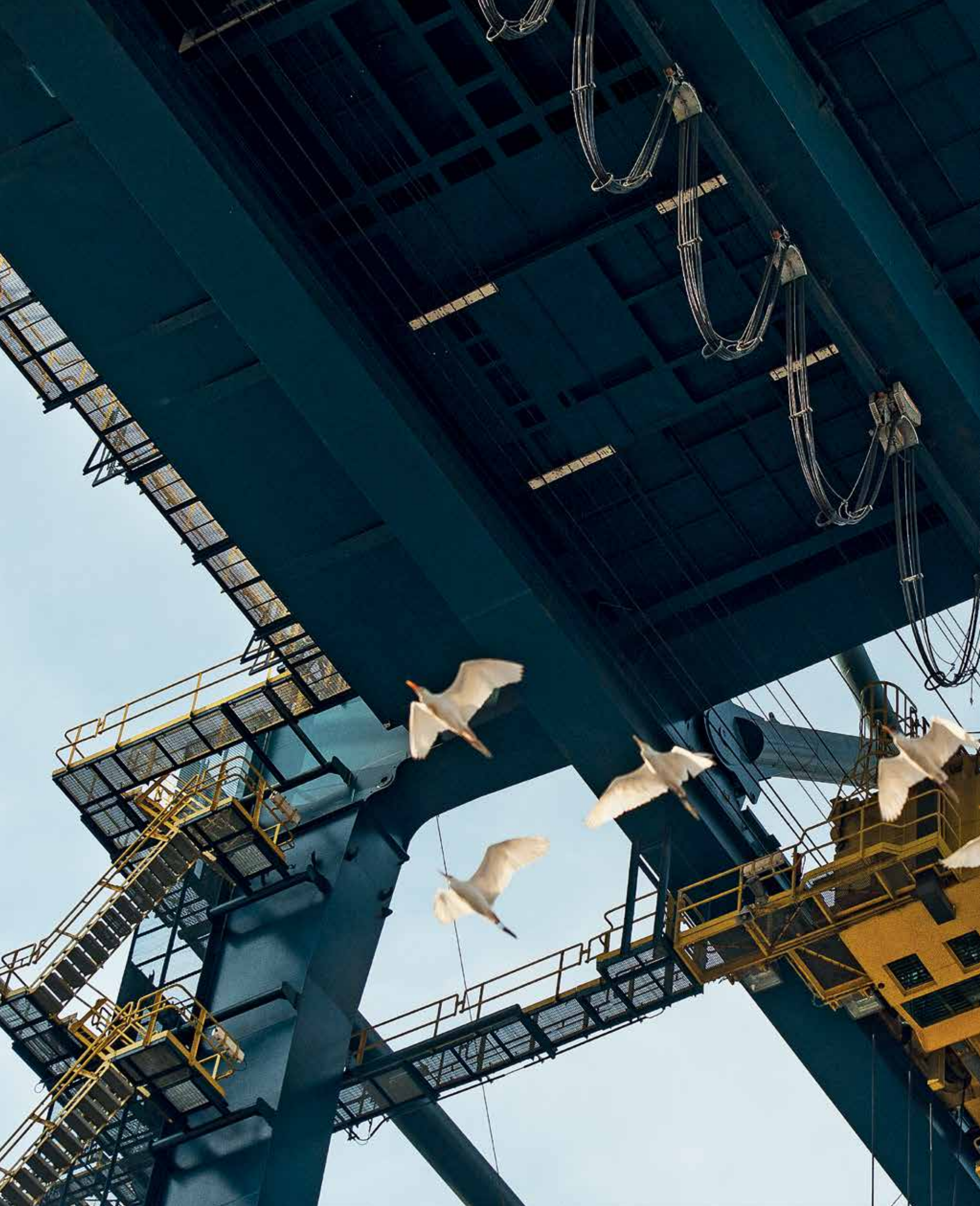
Economic feasibility - *The Company planned and maintains a financial equilibrium, balancing Capex and the return on investment.*

Social justice - *BTP generates jobs and income, privileging local workers; it trains workers, enabling them to attain better job positions in the labor market and, consequently, improving their quality of life.*

Cultural acceptance - *The Company used an environmentally compromised area - within the Organized Port - to generate capacity, postponing the decision to impact new areas.*

The project was entirely developed around this agenda, with the clear intent of transforming the terminal into one of the most modern facilities in the world, providing international-level services and taking advantage of all of the competitive factors that existed in the Port of Santos. The most advanced technology and the best port management system were combined with a policy of respect for individuals and environmental responsibility. To be modern is to be sustainable.

* Based upon the concept of Sustainability Tripod proposed in 1990 by John Elkington, founder of the NGO SustainAbility, and adopted by the United Nations.





CAPÍTULO 3

SUSTENTABILIDADE

SUSTAINABILITY



SUSTENTABILIDADE

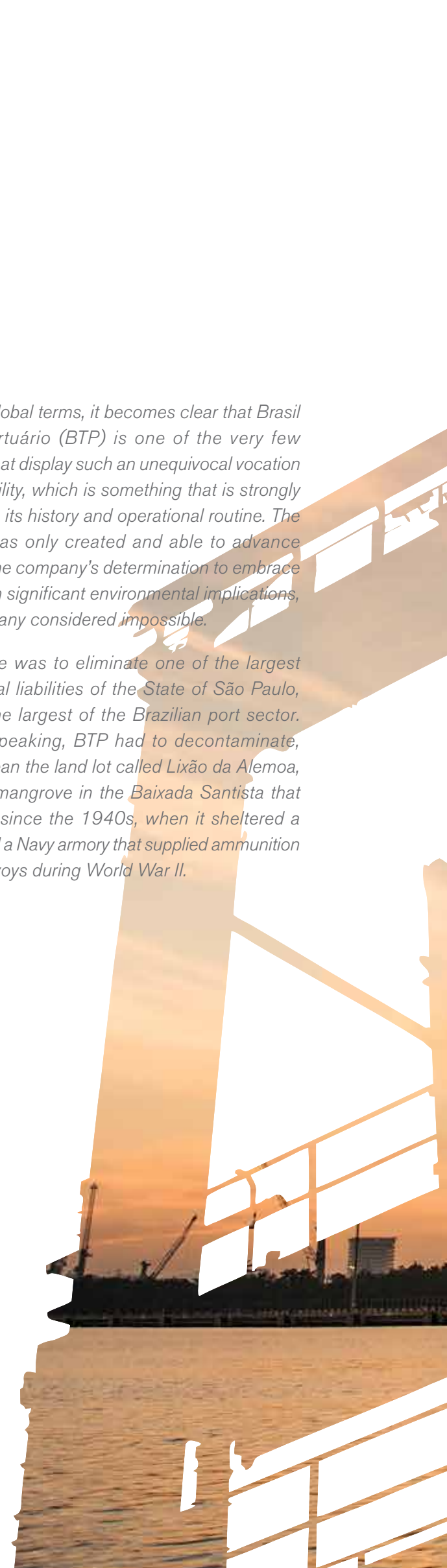
Do caos ao cais *From chaos to quay*

Mesmo globalmente, poucos empreendimentos exibem uma vocação sustentável tão flagrante e integrada à sua história e ao dia-a-dia operacional como a Brasil Terminal Portuário- BTP. O próprio empreendimento só nasceu e avançou devido à determinação da empresa em abraçar um projeto de grandes implicações ambientais, empreitada que muitos consideravam um caso perdido.

Tratava-se de zerar um dos maiores passivos ambientais do Estado de São Paulo e, de longe, o maior do setor portuário em todo o Brasil. Na prática, a BTP precisava descontaminar, lavar e limpar o terreno do chamado Lixão da Alemoa, uma área de manguezal da Baixada Santista degradada desde a década de 1940, quando chegou a abrigar, junto a um pequeno *pier*, um paiol de munições da Marinha que abastecia os comboios marítimos durante a II Guerra Mundial.

Thinking in global terms, it becomes clear that Brasil Terminal Portuário (BTP) is one of the very few companies that display such an unequivocal vocation for sustainability, which is something that is strongly connected to its history and operational routine. The enterprise was only created and able to advance because of the company's determination to embrace a project with significant environmental implications, a task that many considered impossible.

The objective was to eliminate one of the largest environmental liabilities of the State of São Paulo, and by far the largest of the Brazilian port sector. Practically speaking, BTP had to decontaminate, wash and clean the land lot called Lixão da Alemoa, a degraded mangrove in the Baixada Santista that existed ever since the 1940s, when it sheltered a small pier and a Navy armory that supplied ammunition to naval convoys during World War II.





ISW 400

TERMINAL POINT



Mas foi o seu uso como depósito de detritos e refugos de praticamente todo o tipo de mercadorias manuseadas no Porto Organizado de Santos, por mais de meio século, que levou à contaminação severa do local por metais pesados - mercúrio, benzeno, chumbo, cloreto de vinila - e por toda espécie de materiais orgânicos e inorgânicos: pneus, garrafas e baterias de empilhadeiras.

Quatro empresas, de médio a grande porte, antes haviam tentado sanear e ocupar o espaço. Suas boas intenções, no entanto, esbarravam no alto custo da remediação exigida pelo Ministério Público e pelas autoridades ambientais brasileiras.

Mesmo assim, a área, de 342 mil metros quadrados, exibiu uma situação privilegiada. Era o último terreno disponível na margem direita do Porto Organizado de Santos, preferida por sua infraestrutura mais completa e pelas facilidades de acesso. A BTP, no entanto, fez da remediação o empuxo inicial de suas operações no Brasil.

Nevertheless, it was its use for more than half a century as a storage area for all kinds of debris and waste generated from products used in the Organized Port of Santos that led to the severe contamination of the site by heavy metals - mercury, benzene, lead, vinyl chloride - and by all types of organic and inorganic materials: tires, bottles and forklift batteries.

Four medium and large-scale companies had tried to recuperate and occupy the space. Be that as it may, their good intentions were quelled by the high costs of the recovery process required by the Public Prosecution Office and by the Brazilian environmental authorities.

In spite of that, the area of 342 thousand square meters was situated in a privileged location. It was the last available land lot on the right margin of the Organized Port of Santos, which is the area of preference because of its complete infrastructure and easier accessibility. BTP, however, transformed the recovery plan into a driver for its operations in Brazil.



Assumiu a resolução do passivo ambiental imputado à Codesp. O projeto, além de complexo, era dispendioso. Em todas as suas etapas, a Brasil Terminal Portuário investiu 257 milhões de reais na descontaminação do Lixão da Alemoa, cerca de 1/8 de todos os recursos destinados ao projeto do novo terminal, R\$ 1,91 bilhões. A BTP obteve êxito em transformar uma área extremamente degradada em atraente oportunidade econômica, com sustentabilidade.

Para formalizar as condições e as metas a serem cumpridas, em maio de 2007 foi assinado o primeiro termo de ajustamento de conduta (TAC) com o Ministério Público do Estado de São Paulo. A partir de então, a relação com os diversos organismos ambientais e as agências reguladoras foi intensificada, garantindo que as ações da BTP estivessem sempre em pleno acordo com a legislação ambiental.

It took over the responsibility for settling the environmental liability attributed to Codesp. Aside from complex, the project was also costly. Brasil Terminal Portuário invested 257 million reais in all of the stages of decontamination of Lixão da Alemoa, nearly 1/8 of all of the financial resources allocated to the project for the new terminal, which amounted to R\$ 1.91 billion. BTP was successful in transforming an extremely degraded area into an attractive economic opportunity with a focus on sustainability.

The first Conduct Adjustment Agreement (TAC) was signed with the Public Prosecution Office of the State of São Paulo in May 2007 in order to formalize the requirements and goals to be met. Thereafter, the relationship with environmental organisms and regulatory agencies was intensified, ensuring that the BTP actions were always in compliance with the environmental legislation.



Foram cinco anos e três etapas de um trabalho intenso com os órgãos públicos, com a assistência de muitas empresas e variadas entidades científicas de cunho ambiental. Os dois primeiros anos, de 2007 a 2009, foram exclusivamente dedicados aos estudos para o desenho do projeto de remediação. Toda a área foi esquadrihada por empresas especializadas, a fim de se encontrarem e se identificarem os agentes contaminantes.

“ A contaminação era tamanha que os funcionários da BTP costumavam dizer, em tom de brincadeira, que toda a tabela periódica estava presente no terreno, ”

diz Elisabete Ramos, bióloga e uma das primeiras colaboradoras do empreendimento. Verificou-se mais tarde e pelos procedimentos a seguir que a brincadeira tinha um bom fundo de verdade.

Os 342 mil metros quadrados do terreno foram divididos em oitocentas células de vinte por vinte metros. Cada um desses pequenos lotes quatorze exames laboratoriais regulares. Se algum deles apontasse contaminação, fazia-se a segunda análise. Caso o resultado se confirmasse, a célula era escavada mais 1,5 metro e sua terra removida. A escavação em todo o terreno removeu uma camada média de cinco metros de solo contaminado.

The project demanded five years and three phases of intense work with the public entities, a process that received the support of many companies and several environmental and scientific entities. The first two years, from 2007 to 2009, focused exclusively on studies that would be used to design the recovery project. The area was completely inspected by specialized companies in order to find and identify the contaminating agents.

“ The contamination was so vast that BTP employees used to joke and say that the entire periodic table could be found in the land lot, ”

says Elisabete Ramos, biologist and one of the first collaborators to join the enterprise. Because of the adopted procedures, it later became clear that there was some truth to the quip.

The area of 342 thousand square meters was divided into 800 cells measuring twenty by twenty meters. Each of these small lots was submitted to regular laboratory tests. If any indicated contamination, a second examination would be conducted. In case the results confirmed the existence of contaminants, the cell would be further excavated until a depth of 1.5 meters and the earth would be removed. The excavation process conducted in the entire land lot eliminated a layer of approximately five meters of contaminated soil.

Elisabete Ramos
bióloga
biologist







Havia muitos metais pesados no meio dos detritos, como mercúrio, benzeno e chumbo. Os gases foram monitorados durante todo o processo de escavação.

O monitoramento das espécies terrestres e aquáticas identificadas no local passou a ser alvo de programas específicos patrocinados pela BTP.

Em novembro de 2009, um segundo Termo de Ajustamento de Conduta foi assinado com o Ministério Público. Na ocasião, a BTP recebeu sua licença prévia de operação e foi autorizada a dar início ao processo de remediação. Recebeu, nesse mesmo ano, o sinal verde da Cetesb, órgão estadual responsável pelo meio ambiente.

A bióloga Bete, como é chamada pelos colegas, foi uma das coordenadoras do desafio de zerar o passivo ambiental. O trabalho foi árduo, demorado e complexo. A BTP chegou a ter quatrocentos fornecedores ligados à tarefa de descontaminação. O processo completo de remediação de uma área degradada por cinquenta anos consumiu trinta meses.

There were several heavy metals in the debris, such as mercury, benzene and lead. Gases were monitored throughout the earth moving work.

BTP started sponsoring specific monitoring programs of land and water species living in the area.

In November 2009, a second Conduct Adjustment Agreement was signed with the Public Prosecution Office. On that occasion, BTP was granted its preliminary license for operations and received authorization to begin the recovery process. That same year, it received the green light from Cetesb, which is the state entity responsible for the environment.

Bete the biologist, as her colleagues call her, helped coordinate the challenge of eliminating the environmental liability. It was a hard, time-consuming and complex effort. At a certain point BTP had four hundred service providers working on decontamination. The complete recovery process of an area that was degraded for fifty years consumed thirty months.





A primeira etapa dos trabalhos, que se estendeu de outubro de 2010 a abril de 2011, foi a lavagem do solo, que só reaproveitou a parte não contaminada. A parcela atingida por produtos químicos foi o bastante para somar 1,14 milhão de toneladas de solo contaminado retiradas do local. Sua remoção exigiu 17.500 viagens de carretas carregadas de terra até o aterro industrial, licenciado pela Cetesb, órgão ambiental do estado de São Paulo, situado no município de Caieiras, na Grande São Paulo.

Ali, o solo contaminado foi encapsulado hermeticamente para evitar novas contaminações. Todo o material poluído retirado foi repostado por terra limpa. Caminhões que trafegassem entre a sede provisória ou o canteiro de obras e os setores instalados no local tinham seus pneus lavados com produtos de limpeza biodegradável a fim de não levar contaminação a um terreno já saneado.

Tanta acuidade e trabalho obtiveram o reconhecimento das autoridades. “A área em questão é classificada como área em monitoramento para reabilitação (AMR), uma vez que foram executadas as medidas de remediação previstas e atingidas as metas estabelecidas para a área, atendendo às exigências da Cetesb”, conclui o novo pronunciamento da Companhia de meio ambiente.

Durante todo o processo, os cuidados com o meio ambiente foram minuciosos. Num mar de detritos, sobressaía-se, no terreno degradado, um único local sem contaminantes, coincidentemente o local onde, historicamente, no passado existiu um ninhal de pássaros alojado na margem esquerda do rio Saboó, que corre a jusante do terminal e desemboca no Atlântico junto à face direita do empreendimento.

The first stage took place between October 2010 and April 2011 and concentrated on soil washing, reutilizing only the non-contaminated portion. The chemically compromised part amounted to 1.14 million tons of contaminated soil that were removed from the site. 17,500 truck trips were necessary to transfer the soil to an industrial sanitary landfill licensed by Cetesb (Environmental Agency of the State of São Paulo) located in the municipality of Caieiras, in the region of Grande São Paulo.

There, the contaminated earth was hermetically enclosed to avoid new contaminations. The removed polluted material was replaced with clean soil. The tires of the trucks that circulated between the casual headquarters or the construction site and the local sectors were washed with biodegradable cleaning agents in order to prevent the recontamination of recovered areas.

The authorities acknowledged these thorough efforts. “The area is classified as a monitored rehabilitation area (AMR) due to the fact that the foreseen recovery measures were adopted and the established goals were met in compliance with the Cetesb requirements”. This was the conclusion the environmental company reached.

During the entire process, thorough environmental protection measures were adopted. In a sea of debris, there was a single uncontaminated site that stood out in the middle of the degraded lot. Coincidentally, this was the place where, in the past, a group of birds nestled on the left bank of the Saboó River, which runs downstream from the terminal and flows into the Atlantic Ocean on the right side of the enterprise.





As espécies de garças brancas e azuis de diferentes tamanhos, assim como o guará, continuam a fazer da área, um local de alimentação. Outras, como os carcarás, estão sempre presentes. Muitos empregados aguardam com ansiedade a volta dos socós que fizeram seus ninhos em outros locais, mas podem regressar com o lixão agora recuperado.

Essa área, hoje preservada, conta com trinta mil metros quadrados de vegetação nativa e outros três mil metros quadrados de uma faixa de mata recuperada com o replantio de espécies originais do local. Foram replantadas 546 mudas de três espécies de manguezal da região, que vieram da própria área, conservadas no viveiro de mudas localizado e mantido na empresa.

A remediação foi concluída em março de 2012, mas a conscientização ambiental prossegue. A fauna e a flora locais são monitoradas; é feito o replantio de várias espécies da vegetação nativa; são dispensados cuidados especiais à remoção dos animais silvestres. Além disso, a BTP responde por preservar os cerca de trinta mil metros quadrados de manguezal da região e faz o monitoramento de seu subsolo, por meio de sessenta poços de monitoramento.

Seis anos após o início dessa empreitada, em 19 de julho de 2013, a Brasil Terminal Portuário obteve do Ibama a Licença Ambiental de Operação-LO. O passivo ambiental estava finalmente zerado e a empresa apta a operar regularmente. Pouco depois, mais precisamente às 17h do dia 14 de agosto de 2013, o porta-contêineres *MSC Challenger* atracou no cais da Companhia, dando início histórico e oficial às operações comerciais.

The great white heron and the little blue heron species, as well as the scarlet ibis, continue to use the area as feeding ground. Others, such as the southern crested caracara, are always present. Many employees are anxiously awaiting the return of the herons that made their nests elsewhere, but may now come back because the garbage dump has been recovered.

This area, which is now preserved, contains thirty thousand square meters of native vegetation and another three thousand square meters of forest lands that were recovered by replanting the original local species. 546 seedlings of three regional mangrove species were replanted. These specimens were of local origin and were kept in the plant nursery located and maintained by the company.

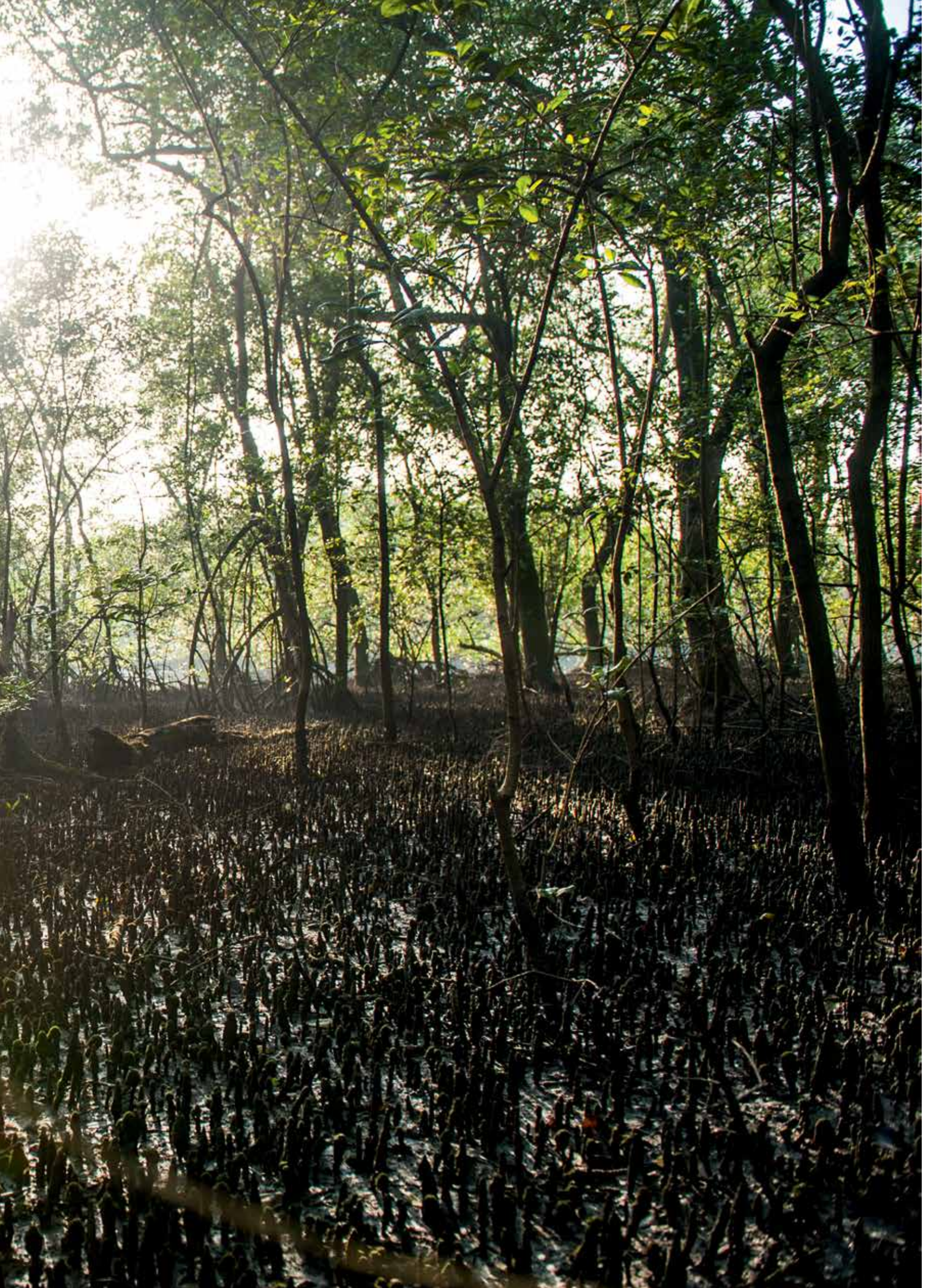
The recovery process was concluded in March 2012, but environmental awareness remains. The local flora and fauna is monitored; several species of the native vegetation are replanted; special procedures are adopted when removing wild animals. Additionally, BTP is responsible for preserving the mangrove of thirty thousand square meters. It also monitors the subsoil layer of the region.

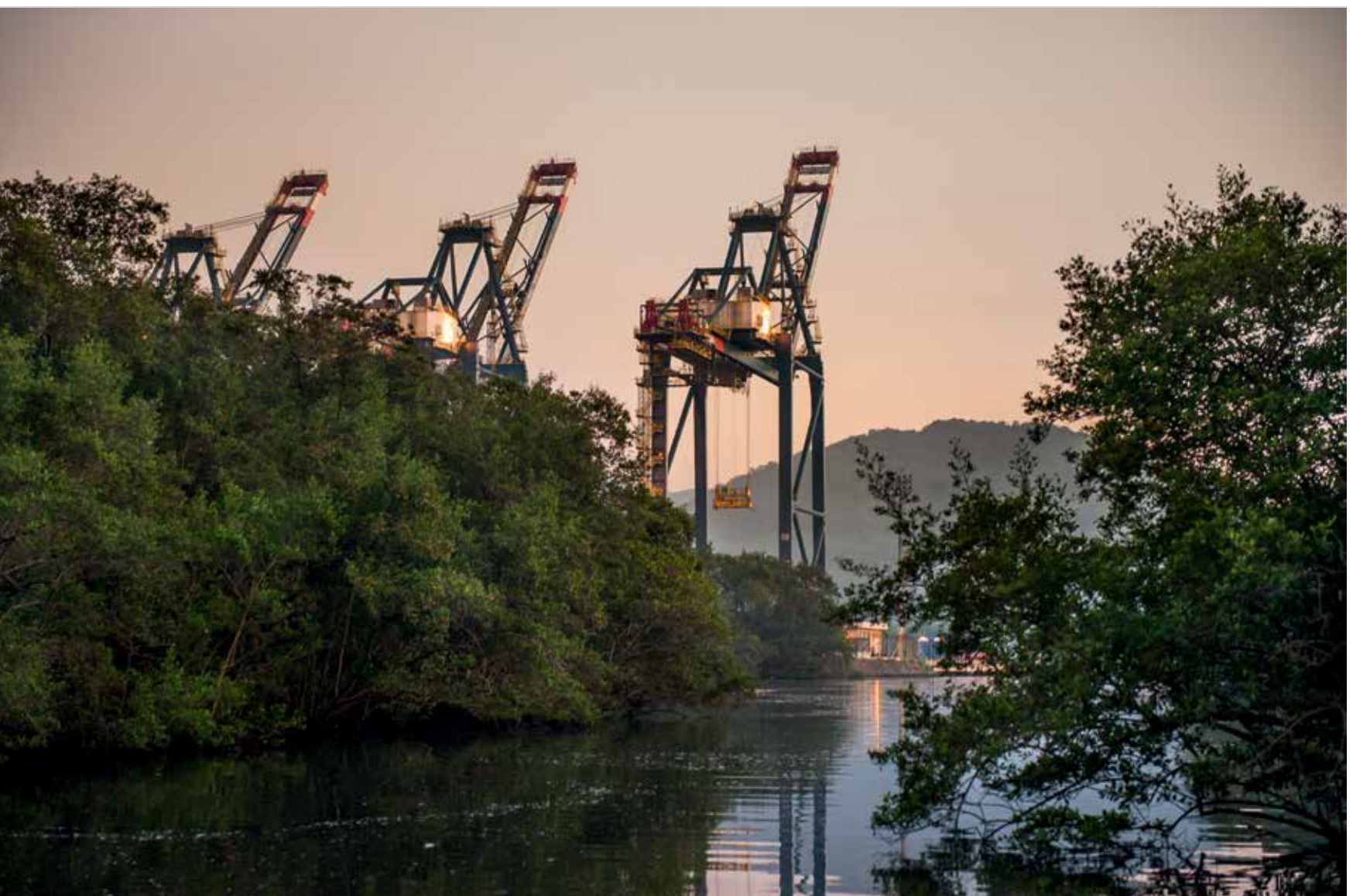
*Six years after this undertaking began, on 19 July 2013, Brasil Terminal Portuário obtained the Environmental License for Operations (LO) from Ibama. The environmental liability had been completely eliminated and the company was ready to operate regularly. Shortly after that, precisely at 5:00 P.M. on 14 August 2013, container carrier *MSC Challenger* berthed at the company's wharf, historically inaugurating the official trade operations.*





Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO





A consciência ambiental propagou-se por outras frentes do empreendimento. O projeto paisagístico da BTP realizou, na área do seu Terminal, o plantio de mais de quatrocentas árvores e palmeiras, várias espécies da vegetação nativa da Mata Atlântica. O próprio prédio abriga em seu teto painéis e baterias solares e um reservatório com capacidade de vinte mil litros de água aquecida, que é usada nos chuveiros dos vestiários, nas pias e nos lavatórios do prédio. Após seu uso, essa água é novamente tratada e usada nas descargas das bacias sanitárias. O projeto conta, ainda, com duas centrais de resíduos sólidos, fechadas, impermeabilizadas, com cobertura adequada, sistema de isolamento e identificação com sinalização de segurança.

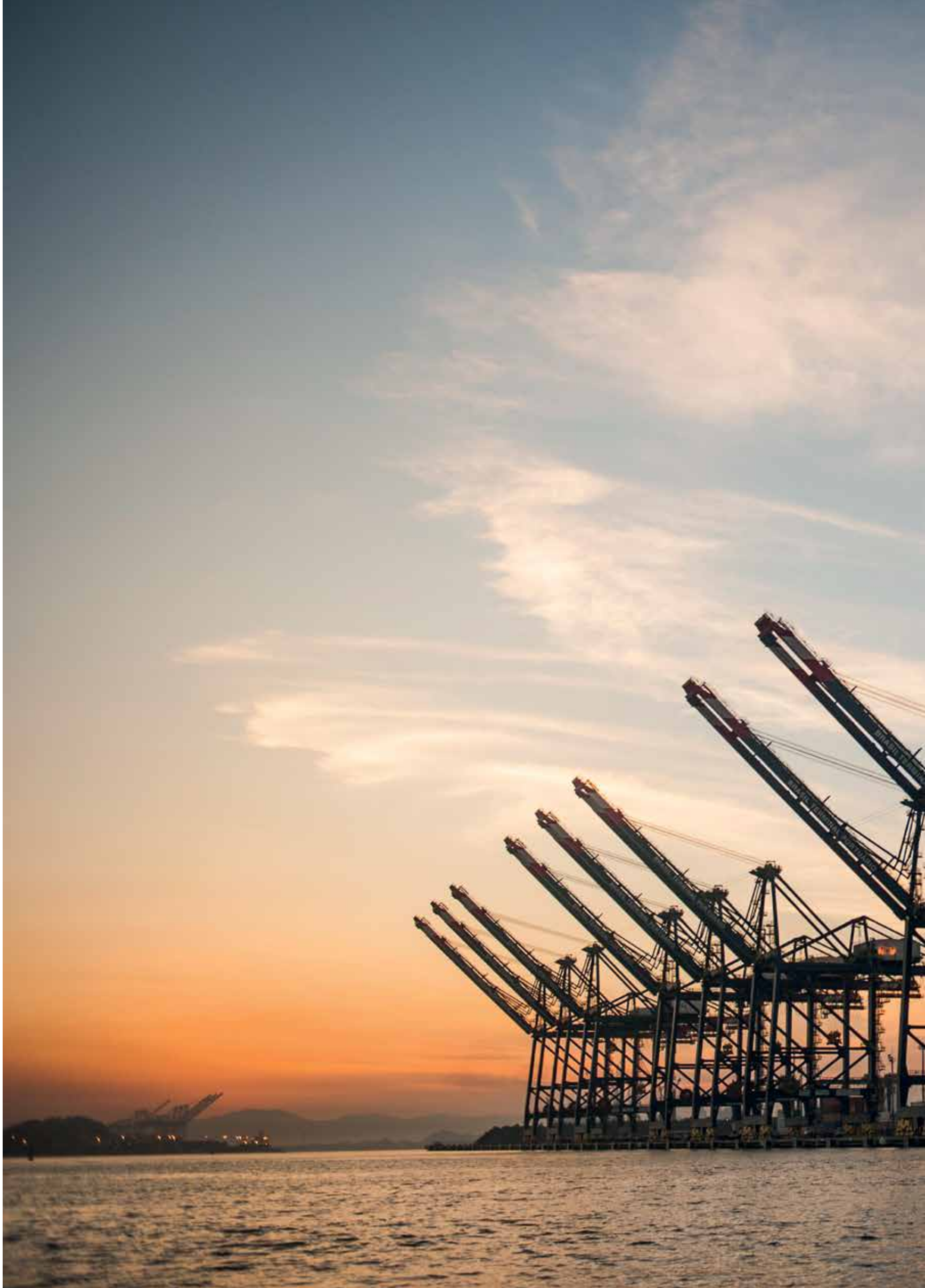
Os compromissos ambientais da BTP, portanto, não se encerraram com a eliminação do passivo ambiental representado pelo Lixão da Alemoa. Longe disso, atualmente, a companhia patrocina 22 programas ambientais de natureza variada, acompanhados de perto pelo Ibama para, entre outras frentes, promover a gestão, o monitoramento, a auditoria e o controle das dragagens, das espécies marinhas, dos vestígios arqueológicos, das águas superficiais e subterrâneas, dos riscos de poluição, do tratamento de efluentes e resíduos sólidos, do monitoramento da fauna terrestre, da flora do manguezal e, por fim, da compensação florestal.

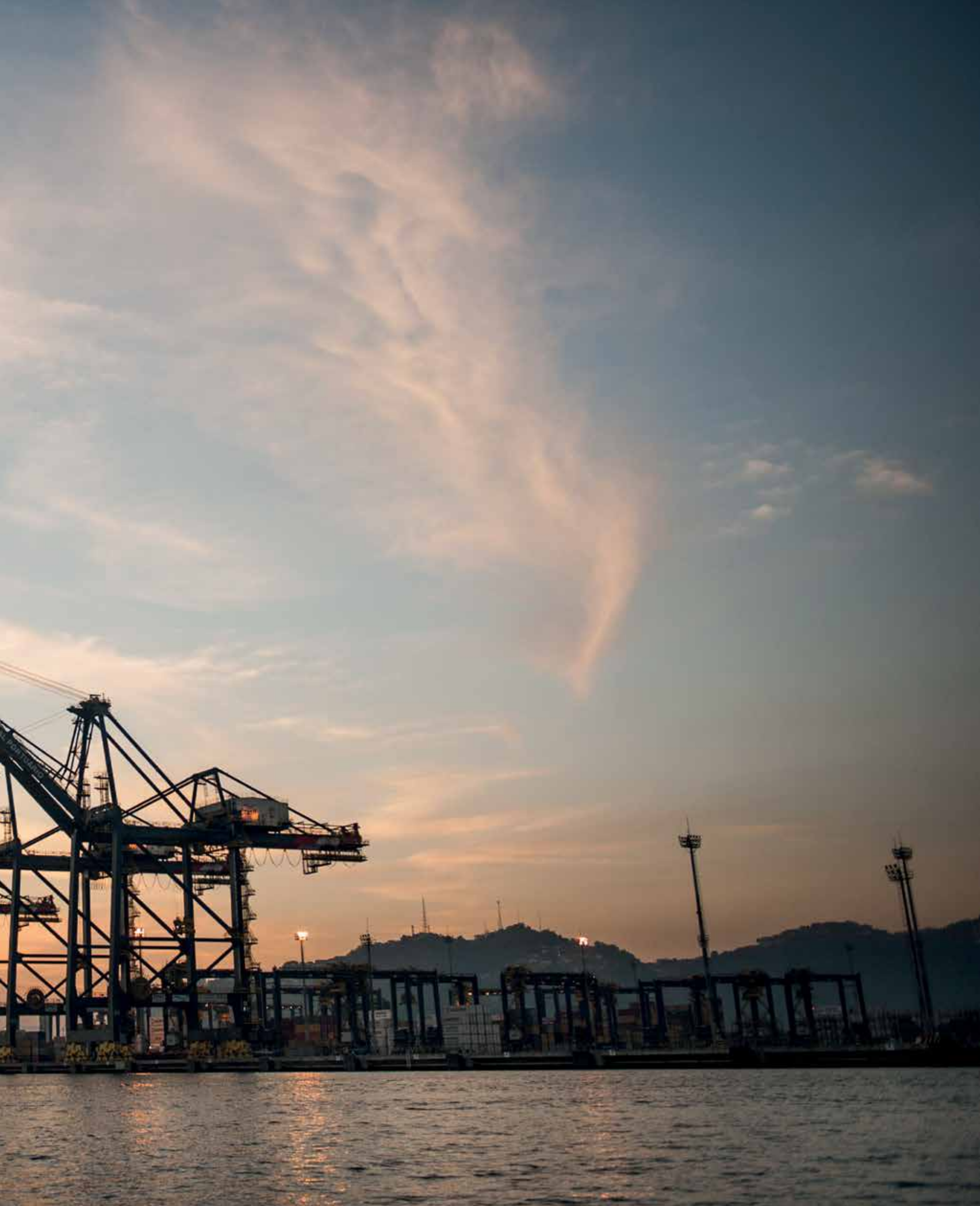
O compromisso sustentável da BTP estende-se ao Porto e à cidade de Santos, privilegiando a mão de obra local e beneficiando-a com treinamentos intensivos gratuitos. Parcerias com instituições locais incrementam a qualificação da mão de obra na região.

Environmental awareness spread to other spheres of the enterprise. BTP's landscape design project enabled over four hundred trees and palm trees, several species of the native Atlantic forest vegetation, to be planted in its Terminal area. The building itself is equipped with solar panels and batteries, as well as a twenty thousand-liter hot water tank that supplies water to the locker room showers, sinks and basins used in the complex. After its use, this water is once again treated and used in the toilets. The project also has two solid waste centers, which are sealed, waterproofed, suitably covered, protected by an isolation system, and identified by means of safety signs.

Therefore, BTP's environmental commitment is not limited to the elimination of the environmental liability represented by Lixão da Alemoa. Far from it, currently the company sponsors 22 different environmental programs, which are closely followed-up by Ibama, that focus on promoting management, monitoring, auditing, and control practices in the areas of dredging, marine species, archeological findings, surface and ground waters, pollution risks, liquid and solid waste treatment, terrestrial fauna, mangrove flora, and finally, forest compensation.

BTP's sustainable commitment also encompasses the Port and the city of Santos, privileging the local labor force and supporting these workers with free intensive training courses. Partnerships with local institutions also contribute to enhance the qualification of the labor force in the region.







Por meio de um acordo com o Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa do Porto de Santos - OGMO e do Centro de Excelência Portuária do Porto de Santos - Cenep, a BTP treinou e habilitou gratuitamente trabalhadores da região interessados em operar equipamentos portuários sofisticados, como portêineres e transtêineres.

Para tanto, foram abertas trezentas vagas. Após o treinamento gratuito, cinquenta por cento dos candidatos foram incorporados pela BTP aos seus quadros. A outra metade regressou ao mercado habilitada a operar esses equipamentos, uma importante qualificação adicional.

O DNA sustentável é perceptível também na qualidade do relacionamento e dos programas sociais dirigidos às comunidades circunvizinhas ao empreendimento. O braço de gestão social da empresa tem por foco a educação e o BTP Educa é o seu programa mais ambicioso na área. Seus objetivos são:

- estimular a criatividade e a consciência socioambiental entre os alunos da rede pública de ensino;
- incentivar a competição sadia entre as escolas, por meio de concursos culturais;
- ampliar o engajamento, por meio da premiação extensiva a professores, escolas, diretores e supervisores.

O público-alvo do BTP Educa são alunos entre o 1º e 5º ano das escolas públicas de ensino, situadas nas imediações do terminal portuário. A ideia é promover concursos culturais entre os alunos desses estabelecimentos, escolhidos em parceria com a Secretaria de Educação de Santos.

By means of an agreement with the Casual Labor Force Management Agency of the Port of Santos (OGMO) and the Center for Port Excellence of the Port of Santos (Cenep), BTP provided complimentary training and qualification to workers in the region who were interested in operating sophisticated port equipment, such as portainers and transtainers.

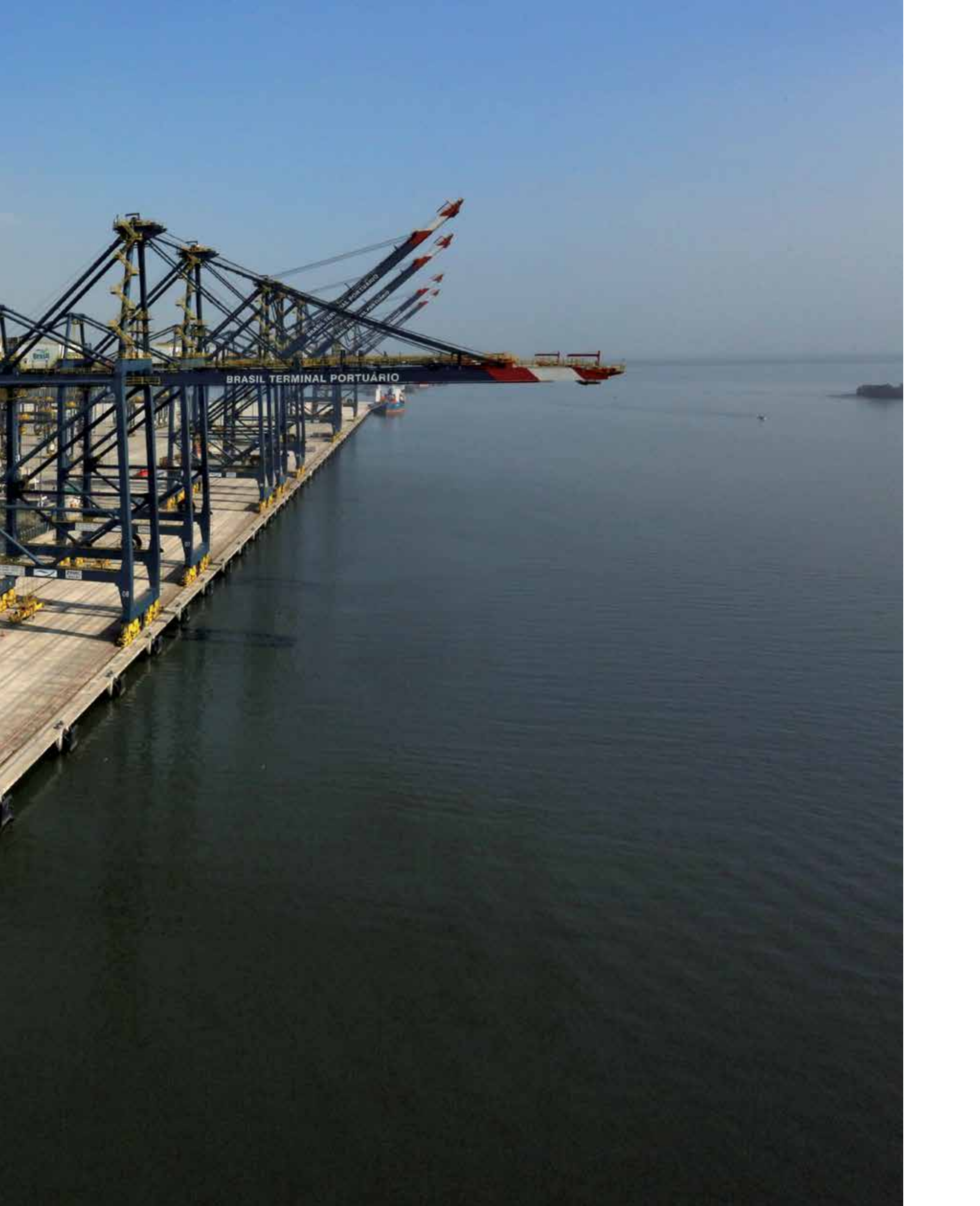
Three hundred training positions were open for these workers. After the free training program, fifty percent of the candidates became BTP employees. The other half reentered the labor market prepared to operate these equipment, which is something that added significant value to their professional qualifications.

The sustainable DNA is also evident in the quality of the social programs created for the enterprise's neighboring communities. The social management branch of the company focuses on education and BTP Educa is its most ambitious program in this area. Its objectives are to:

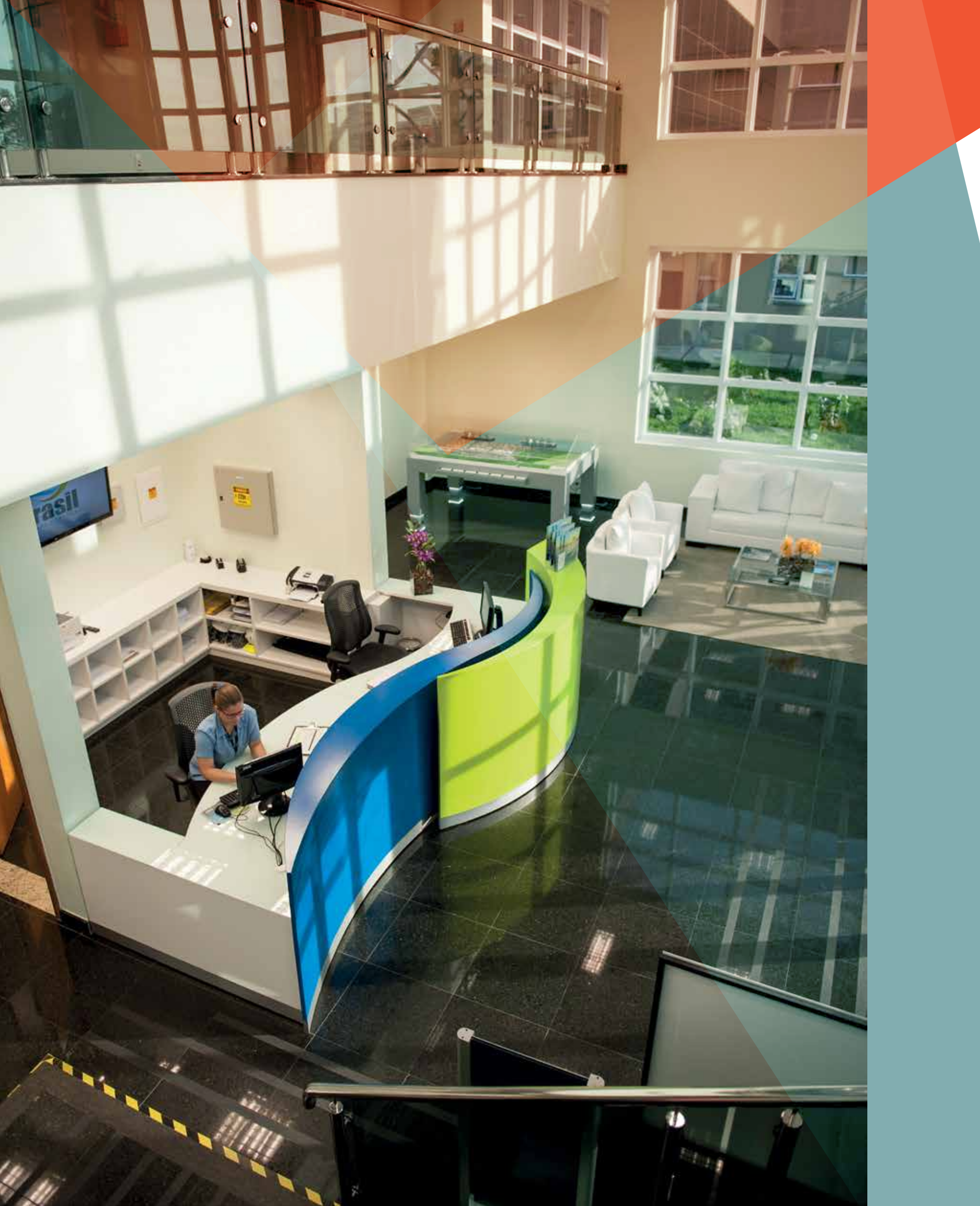
- Stimulate creativity and socio-environmental awareness among public school students;*
- Encourage a healthy competition between the schools by means of cultural contests;*
- Promote engagement by rewarding teachers, schools, headmasters, and supervisors.*

The target audience of BTP Educa is composed of 1st to 5th grade public school students who study in areas near the port terminal. The idea is to promote cultural contests for students who attend such schools, which are chosen in partnership with the Secretariat of Education of Santos.





BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

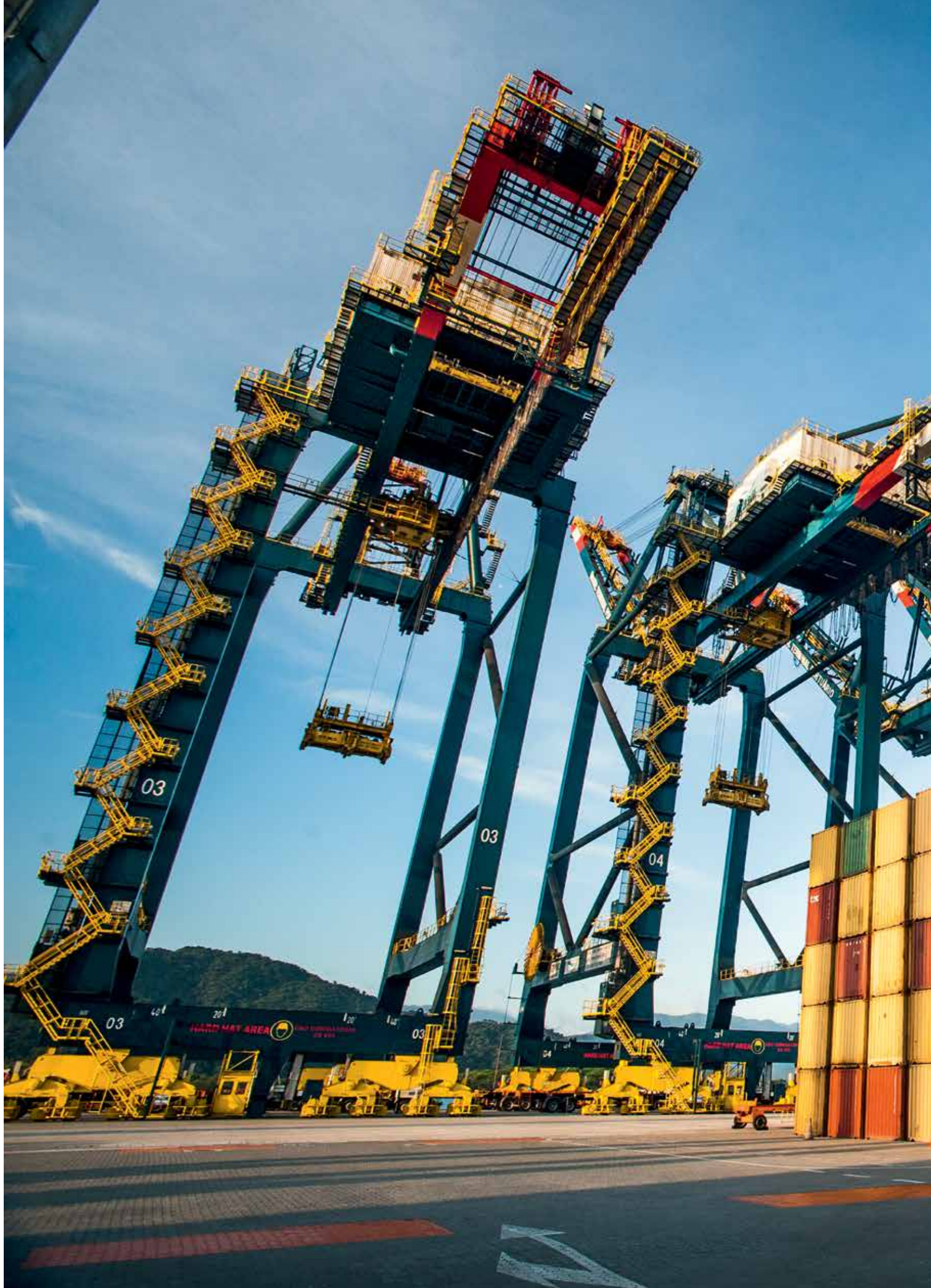


Seis escolas já aderiram à iniciativa. Dos 2.098 alunos contemplados pelo Programa em sua primeira edição, 1.458 produziram trabalhos. Isso significa uma estimulante eficácia, com 69,49% de adesão nessa primeira edição do Projeto. Ao fim de cada semestre do ano letivo, é realizado um evento de premiação, em que alunos, professores, diretores e supervisores das escolas vencedoras recebem seus prêmios numa atmosfera de confraternização.

Somadas, todas essas iniciativas, que tiveram como ponto de partida a eliminação do passivo ambiental e hoje orbitam os seus desdobramentos, revelam a força do compromisso da BTP com a sustentabilidade. Nenhum outro aspecto do negócio, porém, torna tão evidente esse compromisso quanto o equilíbrio econômico alcançado entre os investimentos em remediação, preservação e no próprio projeto portuário. Foi uma conta exata.

Six schools have already joined the initiative. Out of the 2,098 students included in the first edition of the Program, 1,458 produced works. This represents a high level of efficiency, with a 69.49% participation rate in this first edition of the project. At the end of each school semester, an award ceremony is held in which students, teachers, headmasters and supervisors of the winning schools receive prizes in an atmosphere of celebration.

These initiatives, which were born from the process of elimination of the environmental liability and that currently perpetuate its results, together reveal the intensity of BTP's commitment to sustainability. Nevertheless, no other aspect of the business conveys this commitment as evidently as the economic balance achieved in the investments made on the recovery, preservation and execution of the port project. It was an exact calculation.





CAPÍTULO 4

OPERAÇÕES

OPERATIONS



OPERAÇÕES

Tecnologia e gestão *Technology and management*

É comum que a sensação de um visitante que, pela primeira vez, adentra as instalações da Brasil Terminal Portuário -BTP pela Avenida Engenheiro Augusto Barata, principal via pública de acesso ao Porto Organizado de Santos, seja a de haver, involuntariamente, cruzado uma brecha entre dois mundos.

Do lado de fora, em meio a um tráfego quase sempre carregado e penoso, caminhões ziguezagueiam pela via pública. Uma vez transposta a guarita de entrada, o cenário se altera substancialmente. A ordem e a funcionalidade no empreendimento são tamanhas que chegam a dar a impressão de que avançamos algumas décadas no tempo.

It is quite frequent for people who visit the facilities of Brasil Terminal Portuário (BTP) for the first time via Avenida Engenheiro Augusto Barata, which is the main public access way to the Organized Port of Santos, to feel that they have involuntarily crossed a border between two different worlds.

Outdoors, trucks zigzag their way through the street in the middle of heavy and cumbersome traffic. Once they cross the BTP threshold, this scenario is completely modified. The enterprise is so organized and functional that people might feel they have advanced a few decades in time.







João Mendes Sargento Neto
diretor de operações
Chief Operating
Officer

Na parte interna do empreendimento, tudo parece funcionar com extremas regularidade e presteza. Essa impressão deriva de dois traços fundamentais do projeto BTP: sua alta capacitação tecnológica e uma gestão exemplar.

“ O projeto BTP tem seus grandes diferenciais no fato de possuir uma base tecnológica muito sofisticada e um modelo de gestão que persegue incansavelmente a eficiência, ”

diz João Mendes Sargento Neto, diretor de operações da Companhia.

Indoors, everything seems to work extremely efficiently and regularly. This impression is caused by two essential traits of the BTP project: its high technological capacity and its exemplary management.

“ The BTP project differentiates itself because of a highly sophisticated technological base and a management model that relentlessly pursues efficiency, ”

says João Mendes Sargento Neto, Chief Operating Officer of the Company.



O grau de automação dos processos é realmente elevado e tem por base o Real Business Solution –RBS, software de gestão operacional australiano de última geração, que permite automatizar toda a operação, do recebimento do contêiner ao embarque e vice-versa. A relação entre o cais e a retro área, por exemplo, onde são pré-estivados os contêineres para embarque, foi estudada e projetada detalhadamente, com vistas a ganhos de eficiência.

A capacitação tecnológica, obviamente, alcança também os equipamentos. A BTP possui hoje oito STS (portêineres), os gigantescos guindastes sobre trilhos que carregam e descarregam os navios atracados nos três berços do cais e 26 RTGs (transtêineres), guindastes com pneus que pré-empilham os contêineres no pátio, a fim de conferir maior racionalidade ao seu embarque. Os portêineres foram fabricados na China e trazidos ao Brasil já montados em navios.

The level of process automation is quite elevated and it is based on the Real Business Solution (RBS), which is an Australian cutting-edge operational management software that enables the complete automation of the operations, from container reception to loading and vice-versa. The relationship between the quay and the retro area, for instance, where the containers are stored before loading, was studied and thoroughly redesigned to gain efficiency.

Technological capacity-building obviously also reaches the equipment. BTP currently possesses eight STSs (portainers), which are giant cranes on rails that load and unload the ships that dock at the three berths of the quay, and 26 RTGs (transtainers), cranes on wheels that stack the containers in the yard in order to organize the loading process. The portainers were manufactured in China and brought to Brazil fully-erected in ships.



Os transtêineres têm a mesma procedência. A BTP possui, ainda, quarenta terminal tractors (caminhões exclusivos para operações de embarque e desembarque) e sete reachstackers (empilhadeiras de contêineres cheios ou vazios). O custo total desses equipamentos foi de US\$ 85,4 milhões.

A indiscutível vedete tecnológica do projeto, no entanto, é o simulador Ari Crane Simulator, o único aparelho do gênero em operação na América Latina. Dotado de um sistema eletromecânico denominado motion, que reproduz com hiper-realismo as funções dos portêineres, os navios a serem carregados ou descarregados e até as condições climáticas e de iluminação, ele permite que os alunos façam movimentos fiéis aos das máquinas, com a sensação de estar operando equipamentos de verdade.

Todos os operadores de guindastes da BTP foram treinados no Crane Simulator para operações de STS, ou RTG, uma vez que o simulador oferece ambas as configurações, em cursos com carga horária de 120 horas, em que a companhia investiu setecentos mil reais. A metodologia de ensino contratada é da Maersk Training Brasil e as aulas foram ministradas na própria BTP com coordenação do Cenep. A BTP reúne, hoje, em seus quadros, dezoito operadores de STS e 38 de RTG. O simulador é de fabricação indiana e custou dois milhões de reais.

The transtainers also came from China. BTP is also equipped with forty terminal tractors (trucks used exclusively for loading and unloading operations) and seven reach stackers (full or empty container forklifts). The total cost of this equipment was of US\$ 85.4 million.

Nonetheless, the technological star of the project is the Ari Crane Simulator, the only machine of its kind in operation in Latin America. Fitted with an electro mechanic system called motion - which accurately reproduces the portainer functions, the ships to be loaded and unloaded, and even the weather and lighting conditions - the equipment enables students to faithfully emulate the movement of the machines and to experience the feeling of operating a real crane.

All of the BTP crane operators were trained to perform STS or RTG operations in the Crane Simulator, which accepts both configurations, in 120-hour courses in which the company invested seven hundred thousand reais. The Maersk Training Brasil methodology was used and classes were held in BTP and coordinated by Cenep. Currently, BTP employs eighteen STS operators and 38 RTG operators. The simulator is manufactured in India and it cost two million reais.

05

05

HARD HAT AREA



USO OBRIGATORIO
DE EPI

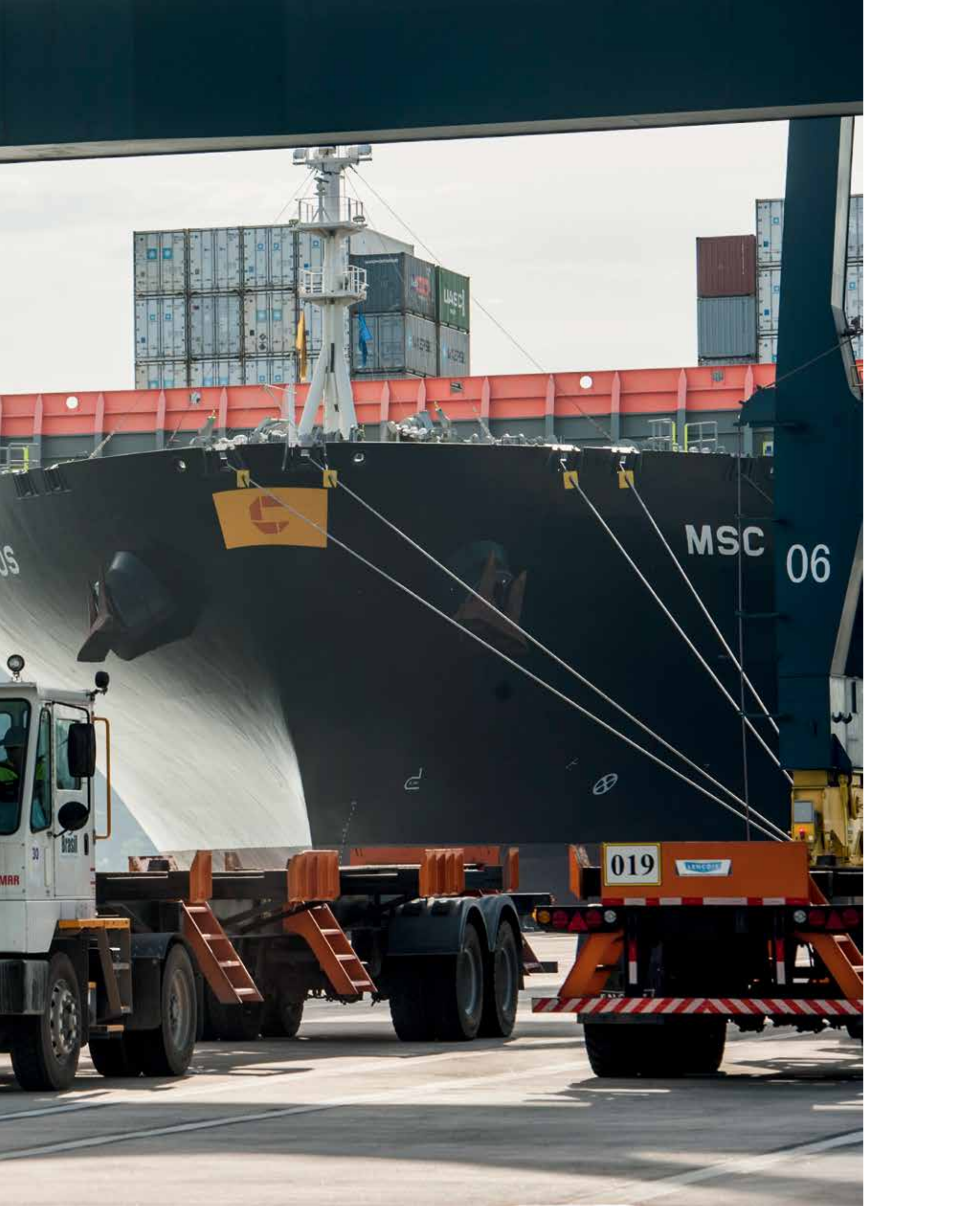
39

30

LENCOIS

KAL



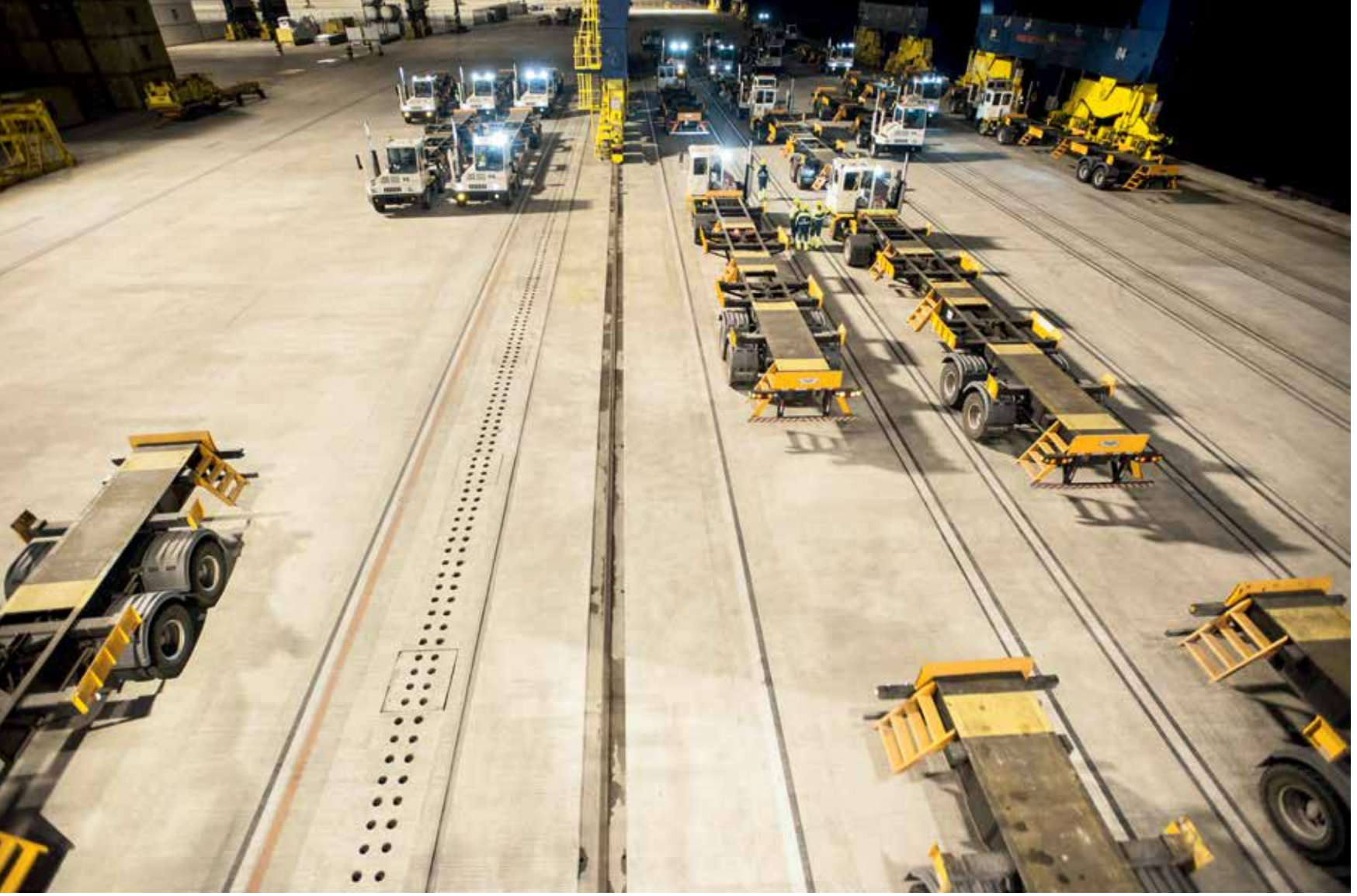


MSC 06

019

LENCOIT





“Consigo dar uma chance para que a pessoa erre aqui antes de errar no mundo real”, diz Valter Soares Mendonça, o team leader dos seis instrutores do Crane.

☺☺ Quando o operador vai para o equipamento real ele já conhece todas as particularidades da máquina e da sua própria função. ☺☺

Valter chama a atenção para outro uso de alta relevância do simulador: “Ele é fundamental para difundir boas práticas operacionais. Com sua ajuda, conseguimos propagar de modo bem mais consistente medidas voltadas à difusão de cuidados com a segurança no trabalho, aos procedimentos de emergência e à eficiência operacional”.

Ainda no território das boas práticas, convém frisar que a BTP tem por acionistas os grupos APM Terminals e Terminal Investment Limited-TIL, dois gigantes da criação, da inovação, do desenvolvimento e da administração portuária global. Suas presenças e suas experiências nos quase cem países em que ambos mantêm operações permitem uma propagação de boas práticas de segurança, desempenho e gestão, dentro de uma atmosfera de grande diversidade cultural.

“I give people the chance of making their first mistakes here instead of in the real world”, says Valter Soares Mendonça, team leader for the six Crane instructors.

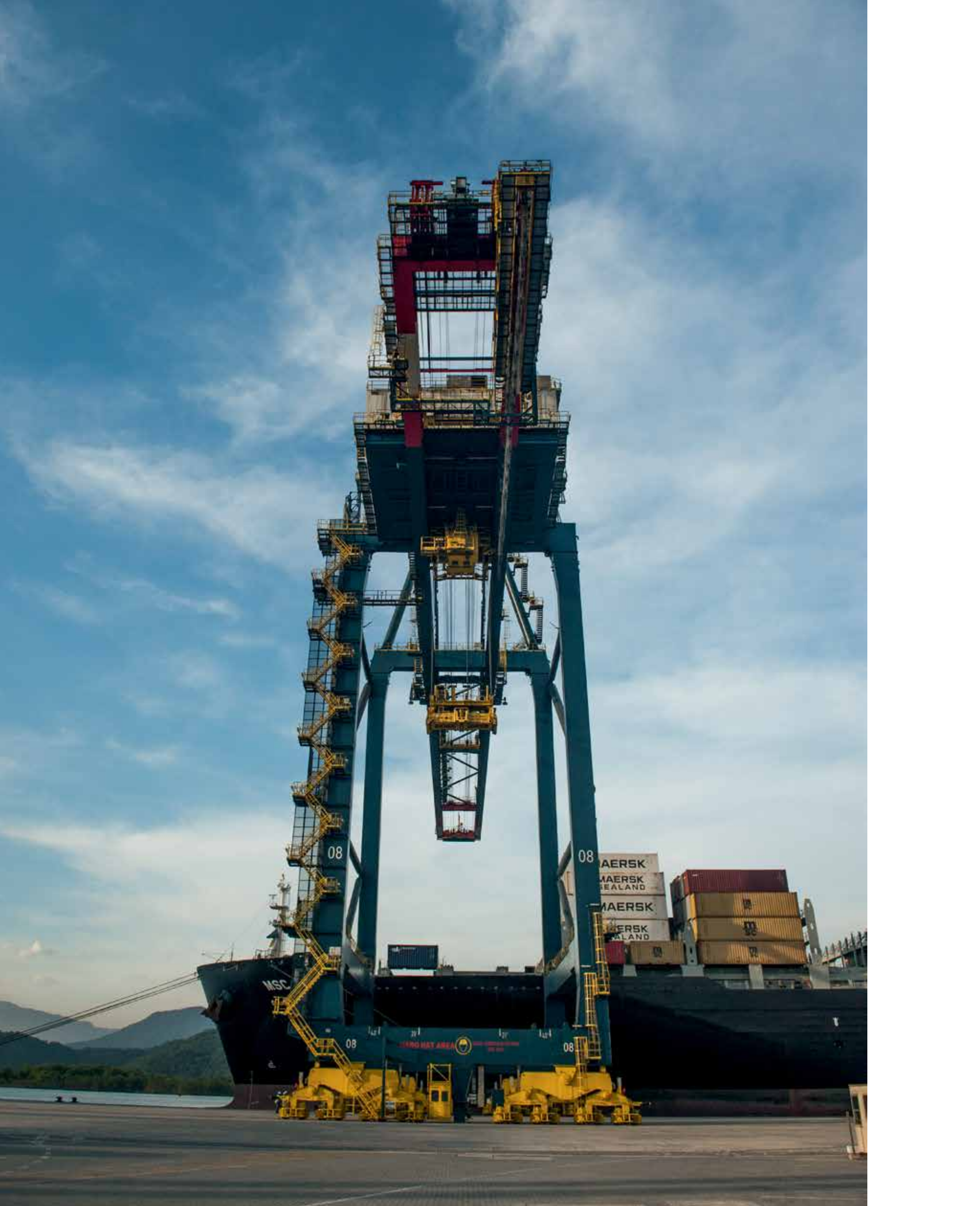
☺☺ *The worker becomes familiar with all of the specificities of the machine and of his task before operating the real equipment.* ☺☺

Valter also stresses another highly important feature of the simulator: “It is of great importance to disseminate good operational practices. The simulator enabled us to propagate in a more consistent way information about labor safety measures, emergency procedures, and operational efficiency”.

With regards to good practices, it is also important to highlight that APM Terminals and Terminal Investment Limited (TIL), two global giants in the area of port creation, innovation, development and administration, are the shareholders of BTP. Their presence and the experience they gained from operating in almost one hundred countries enable the dissemination of good practices in the fields of safety, performance, and management, in an environment of great culture diversity.

Valter Soares Mendonça
team leader
team leader





Embora, em certos momentos, sua amplitude possa parecer ociosa, o pátio de contêineres, cuja superfície é de 280 mil metros quadrados, é um espaço altamente estratégico do terminal. É nele que, como num jogo de Lego, os contêineres a serem despachados são pré-estivados em pilhas que levam em conta a disposição da carga no navio e sua ordem de entrada na embarcação.

Destino, equipamento e peso são os fatores críticos para formação das pilhas no pátio, as chamadas quadras de contêineres. Para equacionar essa questão devidamente, entra em cena a figura do *ship planner*.

☞ O planejamento, para mim, é a parte mais saborosa de um embarque ou desembarque, ☞

diz Marcos Morais, um dos *ship planners* da BTP. “Encher e esvaziar navios é minha grande paixão”. Em sua rotina, Marcos e seus colegas de ofício mantêm contato permanente com o Comando da própria embarcação, que lhes transmite um plano da carga a bordo.

It may seem that the container yard, whose capacity was doubled to 280 thousand square meters in 2013, is excessively large and idle, however, it is an extremely strategic space within the terminal. This is the area in which the containers to be shipped are pre-stored in piles configured according to the layout of the containers on ships and the cargo handling order, much like in a game of Lego blocks.

Destination, equipment and weight are critical factors that are taken into consideration when piling up the containers in the yard. These are called container blocks. In order to adequately solve this issue the ship planner is used.

☞ *In my opinion, planning is the tastiest part of loading and unloading,* ☞

states Marcos Morais, one of BTP's ship planners. "My great passion is to fill and empty ships". In his work routine, Marcos and his colleagues maintain permanent contact with the ship's command, which transmits a cargo plan.

Marcos Morais
ship planner
ship planner



Após ambos discutirem as características das cargas e de seu arranjo na embarcação, Marcos trata de aplicar os critérios citados à formação da pilha mais segura e facilmente transportável para o navio. Para facilitar a operação, a pilha, tanto quanto possível, é erguida de forma inversa, a fim de que os primeiros contêineres a serem embarcados estejam no seu topo. O princípio básico é posicionar as cargas mais pesadas embaixo e as mais leves em cima, a fim de conferir o equilíbrio necessário à embarcação. Obviamente, essa ordem é cruzada com os demais fatores como o destino e a natureza da carga de cada contêiner.

Algumas mercadorias como café ensacado, bobinas de papel de dezoito toneladas, chocolates em barras de vinte kg, carne bovina, ou de frango, laminados de madeira, motores e peças de automóveis são itens embarcados com frequência no terminal da BTP. Não faltam, porém, alguns itens exóticos. “Já cuidei até mesmo do embarque de um urso e um leão”, diz o *ship planner*, Marcos.

O grau de automação do terminal da BTP está a anos-luz da imagem portuária convencional, em que o embarque mais parecia conduzido pela improvisação. Tudo, na BTP, é feito e monitorado por meio de um único sistema – da chegada da carreta, com uma semana de antecedência à atracação do navio, até o efetivo carregamento da embarcação. O que conta, hoje, é a união da qualidade dos equipamentos com a eficiência operacional do planejamento da operação.

After they discuss the cargo characteristics and layout, Marcos applies the mentioned criteria to create a safe pile that can be easily transported to the ship. To facilitate this operation, the pile is erected in reverse order as best as possible in order to position the first containers to be loaded on the ship at the top of the stack. The basic principle is to place the heaviest loads on the bottom and the lightest cargo on the top in the interest of balancing the weight on the ship. Obviously, this stacking order is cross-referenced with other factors such as the destination and the nature of the cargo transported in each container.

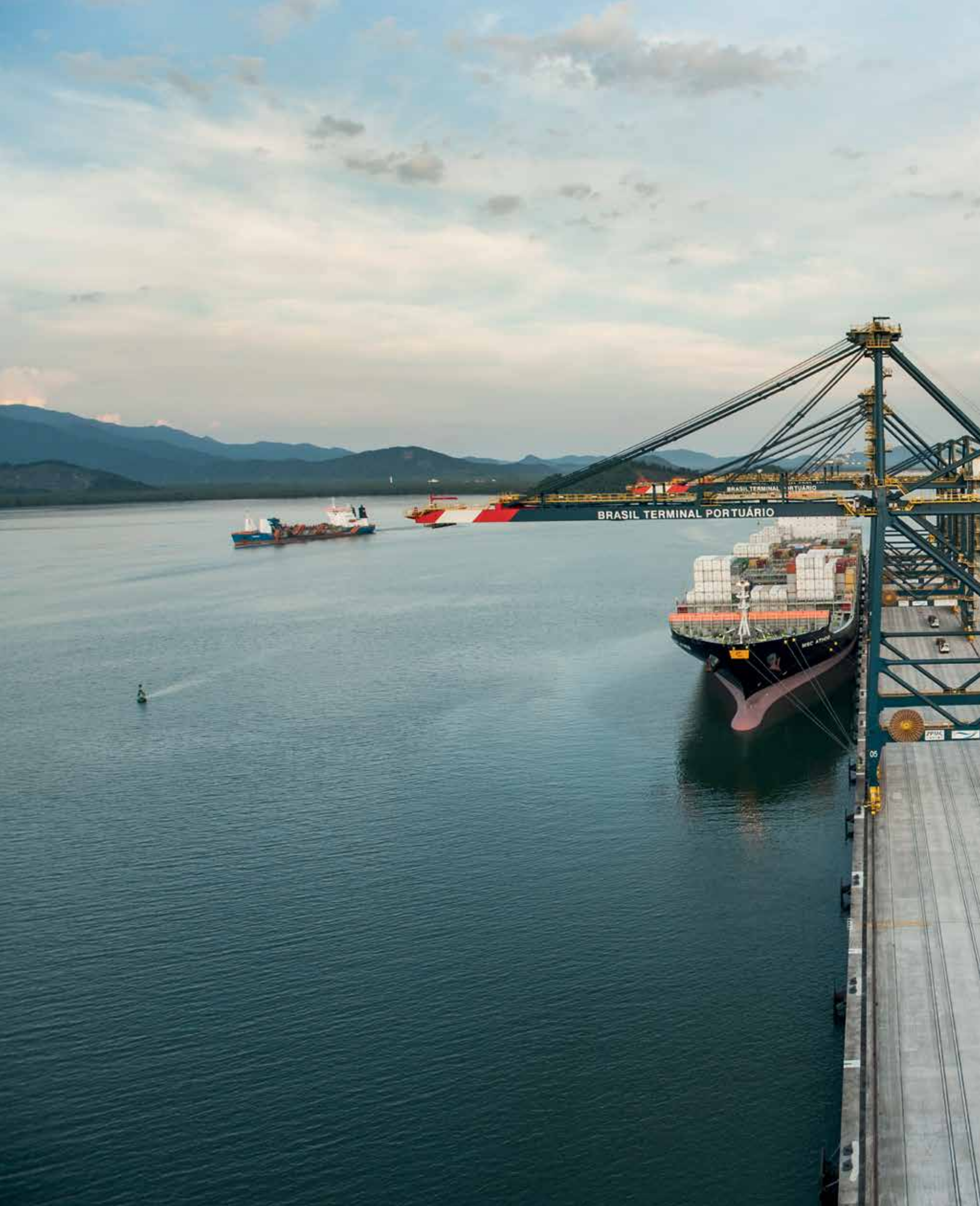
Products such as packed coffee, eighteen-ton paper reels, twenty-kilogram chocolate bars, beef, chicken meat, laminate flooring, engines and automobile parts are frequently handled at the BTP terminal. A few exotic items can also be found. “I have even loaded a bear and a lion”, says the ship planner, Marcos.

The automation level of the BTP terminal is light-years ahead of the conventional port image, which alludes to a period in which cargo handling seemed to be an improvised activity. All of the BTP operations are conducted and monitored through a single system - from the arrival of the truck, which happens one week before the ship docks, to the actual loading process. Currently, what counts is the combination between the quality of the equipment and the operational efficiency of the planning activity.



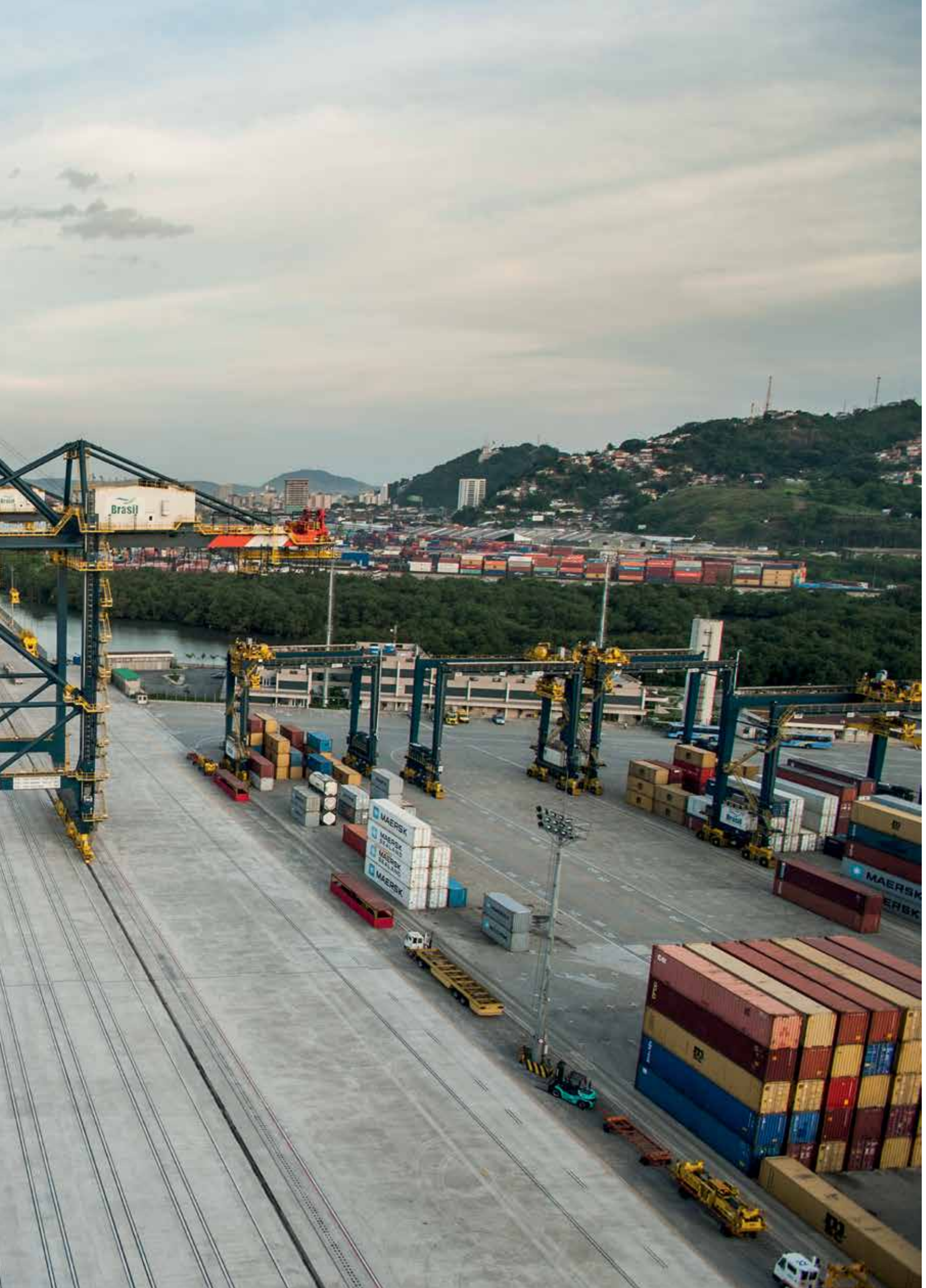






BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

05





Não se trata apenas de, com isso, buscar maior eficiência nos processos. Trata-se, também, de oferecer um ambiente agradável aos que buscam os serviços da companhia. Nesse sentido, outro diferencial marcante da BTP é o sistema de agendamento e recepção das carretas, cujos motoristas contam com um parking integrado, área única no Brasil. Ali podem permanecer estacionados na área interna do Terminal, sem interferência no tráfego pesado do Porto e sem a necessidade de manterem os veículos na via pública, com motores ligados, prejudicando a qualidade do ar na cidade.

Por sua localização estratégica, não há circulação desses caminhões na cidade nem nos demais setores do Porto, atenuando o movimento de carretas no trânsito. Os motoristas podem-se valer da sala de apoio, enquanto preparam documentação a ser desembarçada e conduzida às quadras para o embarque. “Tudo é feito de modo mais racional e confortável possível”, diz o gerente de operações, Eduardo Fabian Cerdeira.

Ainda hoje, em vários terminais do Porto Organizado de Santos, é normal que motoristas de carretas tenham de esperar horas – às vezes, até dias – pelo desembarque de sua carga, acomodado na cabine do próprio caminhão, com motor ligado, consumindo combustível e prejudicando o ar. O BTP destinou espaço interno de seu terminal para o estacionamento das carretas e para a melhor acomodação dos caminhoneiros.

The purpose is not only to obtain more efficient processes. It is also about offering a pleasant environment to those who seek the company's services. Therefore, the truck scheduling and reception system is another competitive advantage of BTP. Aside from that, the truck drivers have an integrated parking area that is unprecedented in Brazil. This means that they can remain parked inside the Terminal, without disrupting the heavy traffic that exists in the Port and without the need of maintaining their vehicles in the street with the engine turned on, something that deteriorate the quality of the air in the city.

Because of its strategic location, the trucks do not have to wander around the city or the other port sectors, reducing the number of vehicles in traffic. Drivers can use the support room while they prepare documents for clearance and cargo loading. “Everything is done in the most rational and comfortable way as possible”, says the operating manager, Eduardo Fabian Cerdeira.

In several terminals of the Organized Port of Santos, it is quite normal for truck drivers to wait hours - even days in some cases - inside their trucks with the engine running, consuming fuel and polluting the air, for their cargo to be unloaded. BTP created a space inside the terminal for truck parking and for driver accommodation.

Outro aspecto de grande importância é a existência de uma unidade da Alfândega no interior do terminal da BTP. A unidade possui escritórios instalados anexos a um armazém de 1500 metros quadrados e é responsável pelo monitoramento de dois scanners localizados no pátio do Terminal, destinados à vistoria de contêineres. Além disso, a Receita Federal de Santos tem acesso on line a todo o movimento de cargas registrado no sistema da companhia.

Nada, porém, é mais valorizado na BTP que o seu próprio quadro de colaboradores. “Por mais avançadas que sejam as máquinas, elas acabam se tornando um padrão”, diz o diretor de operações, João Mendes Sargento Filho. “Nesse sentido, é a mão de obra, o operador dessa máquina que fará a diferença”. Antes mesmo de entrar em operação, a BTP ministrou dezoito mil horas de treinamentos variados para seus colaboradores ou candidatos a uma vaga.

It is also important to highlight that there is a Customs Office inside the BTP terminal. This office is adjacent to a 1,500-square meter warehouse and is responsible for monitoring two scanners located in the terminal yard that are used for container inspection. Additionally, the Federal Revenue Department of Santos has online access to information about the movement of cargo registered in the company's system.

What BTP values the most, however, is its employees. “In spite of the fact that the machines are extremely advanced, they are still standardized”, says the Chief Operating Officer, João Mendes Sargento Filho. “Therefore, it is the worker, the operator of this type of machine, who will make a difference”. Before it became operational, BTP provided eighteen thousand hours of training to its employees or to candidates applying for a job position.

Hudson Simonetto de Carvalho
Gerente de RH
HR manager



☞ Nosso negócio depende muito de mão de obra. E, desde o início do projeto, demos preferência à mão de obra do Porto, ☞

diz o gerente de RH, Hudson Simonetto de Carvalho.

☞ *Our business is heavily dependent on labor force. Ever since the beginning of the project, we privileged the local port workers, ☞*

says the HR manager, Hudson Simonetto de Carvalho.





Essa força de trabalho, porém, ainda de acordo com o executivo, embora farta, era pouco qualificada. “Ou abríamos uma guerra de salários por talentos ou pegávamos gente do próprio porto e agregávamos valor, qualificávamos”.

A segunda opção prevaleceu. Em vez de retirar gente do sistema, a BTP ofereceu 120 horas de treinamento nos equipamentos STS e RTG a trezentos candidatos. Apenas depois de treiná-los, a companhia selecionou 150 operadores e devolveu os demais ao mercado, devidamente qualificados.

Além disso, 171 motoristas foram contratados após fazer curso de um mês no Sest/Senat, com uma carga de 176 horas-aula. Como desdobramento dessa qualificação, vários operadores tornaram-se instrutores ou supervisores de equipamentos.

O ambiente organizacional sadio é reconhecido pelos próprios funcionários. Trata-se de um sentimento disseminado pela empresa e muito bem exemplificado na figura de Marinete Pardal de Oliveira, a primeira funcionária administrativa a ser contratada pela BTP, em maio de 2007, hoje responsável pela administração das onze copas da empresa. Como alguns outros de seus colegas, ela pôde acompanhar o todo o desenvolvimento do projeto. Pôde ver abrir-se a brecha entre os dois mundos.

According to him, there is an abundant supply of workers, but they are under qualified. “We had to choose between initiating a salary war for talents or adding value to local port workers through training”.

The second option prevailed. Instead of removing people from the system, BTP provided 120-hour training courses on how to operate STSs and RTGs to three hundred candidates. After training, the company selected 150 operators and returned the other qualified workers to the market.

Moreover, 171 drivers were hired after undergoing a one-month 176-hour course at Sest/Senat. As a result, several operators became instructors or equipment supervisors.

The employees themselves acknowledge that the organizational environment is healthy. This feeling is disseminated by the company and it is adequately exemplified by Marinete Pardal de Oliveira, the first administrative employee hired by BTP in May 2007. She is currently responsible for managing the eleven company pantries. As some of her other colleagues, she was able to follow the entire development of the project. She witnessed the breach between these two worlds.

Marinete Pardal
encarregada
tender



Marinete ainda se lembra de quando, time inicial, gerentes e acionistas se reuniam numa pequena casa de madeira, no meio do terreno enlameado, erguida no local. Entre um cafezinho e outro, dos tantos que serviu, pôde ver o projeto decolar. “Eu tinha em mente uma coisa grande, mas não gigantesca”, ela diz. “Quando chegaram os RTG, fiquei na janela olhando, emocionada.

Marinete remembers when the initial team, composed of managers and shareholders, met at a small wood house that was erected in the middle of the swampland. In between the coffees that she constantly served, she was able to see the project take off. “I imagined something big, but not gigantic”, says she. “When the RTGs arrived I stood at the window, gazing in excitement.

“ É incrível você ver um porto gigante surgir numa área anteriormente forrado de lixo. ”

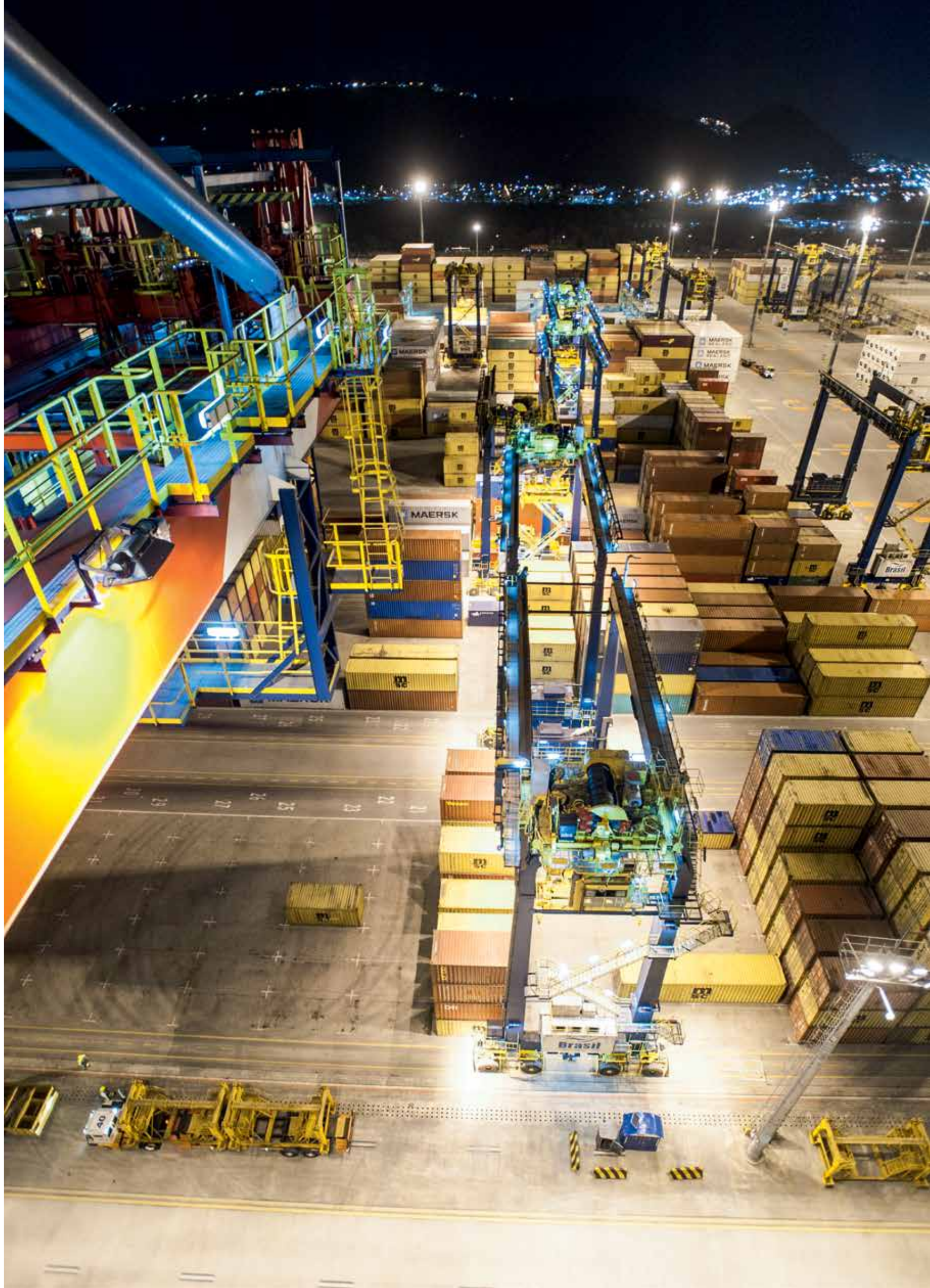
“ It is quite amazing to see a gigantic port emerge in an area that was previously covered by waste. ”

“Foi, decididamente, um projeto heroico”, endossa a gerente administrativa, Maria de Fátima Borges dos Santos, a quinta empregada contratada pela companhia, em setembro de 2007, pouco depois de Marinete. Os seis compartilhavam, então, o 10º andar de um edifício da Rua João Pessoa, próximo à alfândega de Santos, primeira sede da BTP.

“It was quite a heroic project”, confirms administrative manager Maria Fátima Borges dos Santos, the fifth employee hired by the company in September 2007, shortly after Marinete. The six first employees shared the 10th floor of a building in Rua João Pessoa, close to the Santos Customs Office. This is where the first BTP headquarters were located.

Todos faziam um pouco de tudo. Com o início dos estudos destinados à remediação do passivo ambiental, os quadros da companhia aumentaram rapidamente. Após uma breve passagem por outra sede modesta, na Rua Senador Feijó, em 2007 a empresa mudou-se para o moderno Edifício Palazzo, na Avenida Ana Costa, o centro comercial e financeiro de Santos. A BTP já contava, então, com mais de cem empregados.

Everybody did a little bit of everything. When the environmental recovery studies began, the number of employees significantly increased. After briefly occupying a modest building in Rua Senador Feijó, in 2007 the company moved to the modern Palazzo Building, at Avenida Ana Costa, the commercial and financial center of Santos. By then, BTP had more than 100 employees.



Cerimônia de Inauguração Oficial,
28 de novembro de 2013
Official Opening Ceremony,
28 November 2013



Cerimônia de Inauguração Oficial,
28 de novembro de 2013
Official Opening Ceremony,
28 November 2013



A partir daquele ano, era comum que audiências públicas e reuniões com acionistas e autoridades fossem realizadas numa pequena área do terreno previamente recuperada.

A sede operacional da BTP só se transferiu para o “ex-Lixão” da Alemoa no dia 25 de fevereiro de 2013, após ter zerado o passivo ambiental e ter obtido a Licença Ambiental de Operação. Quando todos chegaram à nova sede, encontraram um bombom e uma carta de boas-vindas sobre a mesa. Além disso, todos os computadores e telefones já haviam sido instalados.

Quando o MSC Challenger despontou no canal defronte ao terminal, os funcionários correram para ver a cena através das janelas panorâmicas do restaurante. Fátima estava entre eles. “Quando o navio atracou, foi uma euforia generalizada”, diz a gerente.

☺☺☺ Eu me senti extremamente tocada e muito orgulhosa por haveremos vencido tamanho desafio juntos. ☺☺☺

Thereafter, public hearings and meetings with shareholders and authorities were frequently held in a previously recovered area of the land lot.

BTP's operational headquarters were only transferred to the former Lixão da Alemoa on 25 February 2013, after eliminating the environmental liability and obtaining the Environmental License for Operations. When the staff entered the new headquarters they found a chocolate and a welcome letter on their desks. All of the computers and telephones had also already been installed.


When MSC Challenger appeared in the canal in front of the terminal, the workers rushed to see the scene from the restaurant windows. Fátima was among them. “When the ship berthed at the quay we were completely euphoric”, says the manager.

☺☺☺ *I felt extremely touched and proud of having been able to overcome such a challenge as a group.* ☺☺☺



Fátima Borges, gerente
Fátima Borges, manager





Tanto Fátima como Marinete guardam lembranças pitorescas desse período desafiador. Fátima tem, num álbum fotos, os três primeiros natais celebrados na empresa, com poucos empregados e uma atmosfera quase familiar.

Marinete, por sua vez, conserva, com o carinho reservado aos talismãs, a xícara em que serviu o primeiro cafezinho nos seus mais de seis anos de casa. “Parece um sonho que daquele escritório tenha surgido esse porto”, diz Marinete. A BTP é mesmo um sonho quase impossível que a tenacidade e a dedicação de muitos se encarregaram de tornar realidade.

Fátima and Marinete have fond memories of this challenging period. Fátima kept a photo album with pictures of the first three Christmas parties celebrated at the company with the participation of very few employees in a family-like environment.

In parallel, Marinete treasures the cup in which she first served coffee in the six years in which she has been working at the company. “It seems like a dream that the former office was transformed into this port”, says Marinete. BTP is truly a nearly impossible dream come true because of the tenacity and dedication of its collaborators.





CAPÍTULO 5

PÁSSAROS

BIRDS





A BTP saneou o Lixão da Alemoa.
Agora os ninhos poderão voltar a ocupar o Rio Saboó.

*BTP cleansed Lixão da Alemoa.
Now, the nests can return to occupy the Saboó River.*



Porque os ninhais são tão importantes para nós, da BTP?

Why are nests so important for us at BTP?

Nosso respeito aos ninhais é nosso respeito ao futuro. Criamos uma empresa com a missão de gerar riqueza, sem comprometer ainda mais o meio ambiente para as gerações futuras. Ao contrário, saneamos um terreno chamado Lixão da Alemoa, na foz do Rio Saboó. Depois de tudo limpo, fizemos dele nossa casa.

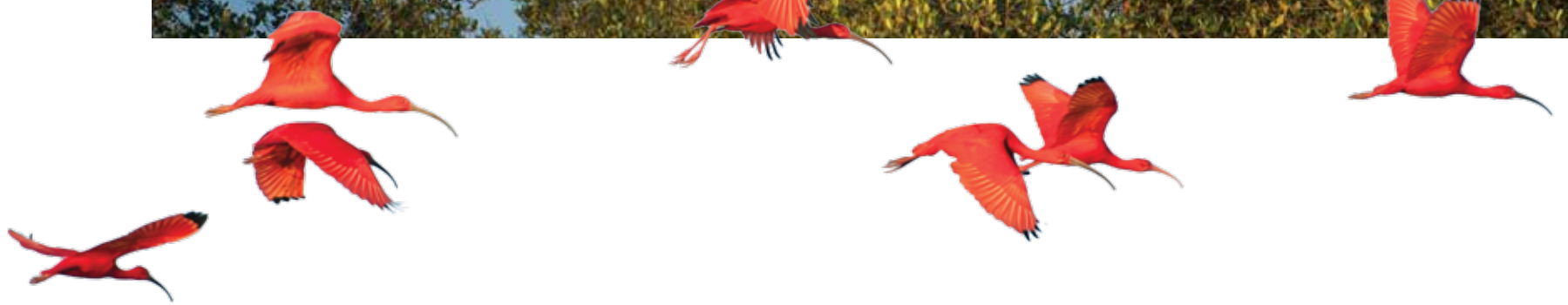
Our respect for the nests expresses our respect for the future. We have created a company with a mission to generate wealth, without compromising even more the environment for future generations. On the contrary, we have cleansed a land called Alemoa Dump, in the mouth of the Saboó River. And after cleaning it all, we made it our home.

Sabemos que nesse espaço que ocupamos, milhares de pássaros conviverão conosco. Procuramos tornar mais acolhedor, a cada dia, nosso lar comum com centenas de espécies e confiamos em que nosso esforço trará de volta todos os pássaros que já habitaram essa foz.

We believe that the space we use is going to be inhabited by thousands of birds. They are building right in our backyard the nests to house baby birds. We're striving to turn it more and cozier, because it is going to be shared by hundreds of species.

Os lindos guarás vermelhos nos visitam com frequência e se alimentam aqui, em nosso "quintal". As garças moram junto a nós e todos os dias cruzam o céu sobre nossas cabeças; podemos vê-las de nossas janelas. Os colhereiros e o lindo maçarico também vivem aqui ao lado. E o ninhal do Saboó, esperamos, será totalmente reconstituído.

We expect that our effort will bring back all birds that once inhabited the mouth of Saboó. The beautiful Scarlet Ibises are going to live by our side again. And they are already close, a few miles away, and frequently pay us a visit. The Egrets live here too, and every day they cross the sky above our heads; we can see them by our windows. The Spoonbills live by our side as well, and the same goes for the beautiful Maçarico.



Esses pássaros que hoje sobrevoam nosso cais e que se alimentam no mangue preservado que chamamos de nosso são símbolos de nossa vitória, são como que presentes ganhos no desafio que vencemos ao transformar o lixão em cais produtivo, limpo e gerador de riqueza.

Aço combinando com penas; guindastes namorando asas; contêineres guardando riquezas presentes, assim como o ninhal de nosso quintal guardará as riquezas perenes: isso é fazer conviver nossa melhor tecnologia com a mais rica natureza. É essa a missão que nos impusemos. E a perseguimos com todo empenho.

These birds fly over our quay, they live in the preserved mangrove we call ours. They are signs of our victory, they are like a prize obtained for the struggle to transform a garbage dump in a productive, clean and wealth generating quay.

Steel combined with feathers; cranes in love with wings; containers holding present treasures, just like the nests in our backyard holding these permanent treasures: this is how we share our best technology with the richest nature. That is our self-imposed mission. And we take pride to fulfill it.



TECNOLOGIA COMBINA, SIM,
COM MEIO AMBIENTE LIMPO.
ASSIM NASCEU NOSSO TERMINAL.

YES! TECHNOLOGY CAN LIVE
ALONG WITH A CLEAN ENVIRONMENT.
THAT IS HOW OUR QUAY WAS BORN.



Subprograma de Monitoramento de Aves Aquáticas

Waterbird Monitoring Subprograms

(Trechos do relatório de Novembro de 2013, apresentado pelo Técnico Especialista MsC. Paulo César Araujo dos Santos Junior, Biólogo, Probiota, CRBio 079894/01-D, CTF IBAMA 322060)

“A foz do Rio Saboó possui um dos maiores índices de riqueza do monitoramento, e durante os períodos de maré baixa, nos bancos de sedimentos, é possível visualizar diversas espécies de aves aquáticas e marinhas se alimentando da abundância de poliquetos, moluscos, crustáceos e peixes e é quando ocorrem os picos de diversidade de espécies presentes na área da foz.

Foram registradas 29 espécies no PAQ05 (foz do Rio Saboó) durante as 44 campanhas mensais do “Subprograma de Monitoramento de Aves Aquáticas” (Tabela 1). Dentre as espécies registradas, temos a ocorrência de espécies que dependem direta ou indiretamente do ambiente aquático (e.g. famílias Phalacrocoracidae, Ardeidae, Threskiornithidae e Scolopacidae) e espécies que exploram ocasionalmente o ambiente aquático (e.g. famílias Cathartidae, Falconidae, Rallidae, Charadriidae e Parulidae).

Dentre as espécies aquáticas que ocorrem na foz do Rio Saboó, todas as espécies da família Phalacrocoracidae, Ardeidae e Threskiornithidae possuem o comportamento de nidificar em colônias, formando ninhas. São espécies tipicamente aquáticas, variando apenas a estratégia de captura do alimento, sendo os biguás (*Phalacrocorax brasilianus*) nadadores e mergulhadores, as garças, guarás, colhereiros vagam pelas margens durante as marés baixas atrás de moluscos, peixes, carangueijos e afins.

Os maçaricos (família Scolopacidae), não se reproduzem no Brasil, sendo espécies migratórias, oriundas do hemisfério norte. Aparecem em grandes bandos no final da primavera, e frequentam o litoral brasileiro durante o verão austral apenas para recuperar o peso e renovar as plumagens, antes de retornarem ao norte.”

(Excerpts from the November 2013 report submitted by Technical Expert Paulo Cesar Araujo dos Santos Junior, M.Sc. in Biology, Biologist for Probiota, registered with the CRBio under # 079894/01-D and registered with IBAMA as a Forestry Technician under # 322060)

“The mouth of the Saboó River showed one of the highest rates of wealth of species during the monitoring period. On low tide periods it was possible to spot various species of waterbirds and seabirds on the sediment banks, feeding on an abundance of polychaetes, molluscs, crustaceans and fish. That is the peak of species diversity for the river mouth area.

Twenty-nine species were recorded in the PAQ05 area (Saboó river mouth) during the 44 monthly campaigns of the “Waterbird Monitoring Subprogram” (Table 1). The species detected included both species that depend directly or indirectly on the aquatic environment (e.g. families Phalacrocoracidae, Ardeidae, Threskiornithidae and Scolopacidae) and species that occasionally exploit the aquatic environment (e.g. families Cathartidae, Falconidae, Rallidae, Charadriidae and Parulidae).

*Among the aquatic species found in the mouth of the Saboó River, all species of the Phalacrocoracidae, Ardeidae and Threskiornithidae families show the behavior of nesting in colonies, forming flocks. These are typically aquatic species with variation only in the strategy for capturing food. Cormorants (*Phalacrocorax brasilianus*) are diving birds, while herons, ibises, and spoonbills wander the shores during low tide looking for molluscs, fish, crabs and similar prey.*

The Maçaricos (name given to several species of the Scolopacidae family) are migratory species originating from the northern hemisphere, and therefore do not reproduce in Brazil. They appear in large flocks during late spring, and occupy the Brazilian coast during the austral summer only to regain weight and moult before returning north.”

NOME DO TÁXON / TAXONOMIC NAME	NOME COMUM / COMMON NAME
Suliformes Sharpe, 1891	
Fregatidae Degland & Gerbe, 1867	
Fregata magnificens Mathews, 1914	tesourão
Sulidae Reichenbach, 1849	
Sula leucogaster (Boddaert, 1783)	atobá-pardo
Phalacrocoracidae Reichenbach, 1849	
Phalacrocorax brasilianus (Gmelin, 1789)	biguá
Pelecaniformes Sharpe, 1891	
Ardeidae Leach, 1820	
Nycticorax nycticorax (Linnaeus, 1758)	savacu
Nyctanassa violacea (Linnaeus, 1758)	savacu-de-coroa
Butorides striata (Linnaeus, 1758)	socozinho
Bubulcus ibis (Linnaeus, 1758)	garça-vaqueira
Ardea cocoi Linnaeus, 1766	garça-moura
Ardea alba Linnaeus, 1758	garça-branca-grande
Egretta thula (Molina, 1782)	garça-branca-pequena
Egretta caerulea (Linnaeus, 1758)	garça-azul
Threskiornithidae Poche, 1904	
Eudocimus ruber (Linnaeus, 1758)	guará
Plegadis chihi (Vieillot, 1817)	caraúna-de-cara-branca
Platalea ajaja Linnaeus, 1758	colhereiro
Cathartiformes Seebohm, 1890	
Cathartidae Lafresnaye, 1839	
Cathartes aura (Linnaeus, 1758)	urubu-de-cabeça-vermelha
Coragyps atratus (Bechstein, 1793)	urubu-de-cabeça-preta
Falconiformes Bonaparte, 1831	
Falconidae Leach, 1820	
Caracara plancus (Miller, 1777)	caracará
Milvago chimachima (Vieillot, 1816)	carrapateiro
Gruiformes Bonaparte, 1854	
Rallidae Rafinesque, 1815	
Aramides cajanea (Statius Muller, 1776)	saracura-três-potes
Charadriiformes Huxley, 1867	
Charadriidae Leach, 1820	
Vanellus chilensis (Molina, 1782)	quero-quero
Charadrius semipalmatus Bonaparte, 1825	batuíra-de-bando
Scolopacidae Rafinesque, 1815	
Actitis macularius (Linnaeus, 1766)	maçarico-pintado
Tringa flavipes (Gmelin, 1789)	maçarico-de-perna-amarela
Laridae Rafinesque, 1815	
Larus dominicanus Lichtenstein, 1823	gaiotão
Sternidae Vigors, 1825	
Thalasseus maximus (Boddaert, 1783)	trinta-réis-real
Coraciiformes Forbes, 1844	
Alcedinidae Rafinesque, 1815	
Megaceryle torquata (Linnaeus, 1766)	martim-pescador-grande
Chloroceryle amazona (Latham, 1790)	martim-pescador-verde
Chloroceryle americana (Gmelin, 1788)	martim-pescador-pequeno
Passeriformes Linnaeus, 1758	
Parulidae Wetmore, Friedmann, Lincoln, Miller, Peters, van Rossem, Van Tyne & Zimmer 1947	
Geothlypis aequinoctialis (Gmelin, 1789)	pia-cobra

Tabela 1: Espécies observadas no ponto amostral PAQ 05, na AID do empreendimento durante as 44 campanhas realizadas, entre abr/10 e nov/13, no âmbito do Subprograma de Monitoramento da Avifauna Aquática, Santos/SP.

Table 1: Species observed in sample point PAQ 05 in the project's AID during the 44 campaigns held between Apr/10 and Nov/13 under the Aquatic Birdlife Monitoring Subprogram, in Santos/SP.



GUARÁ VERMELHO









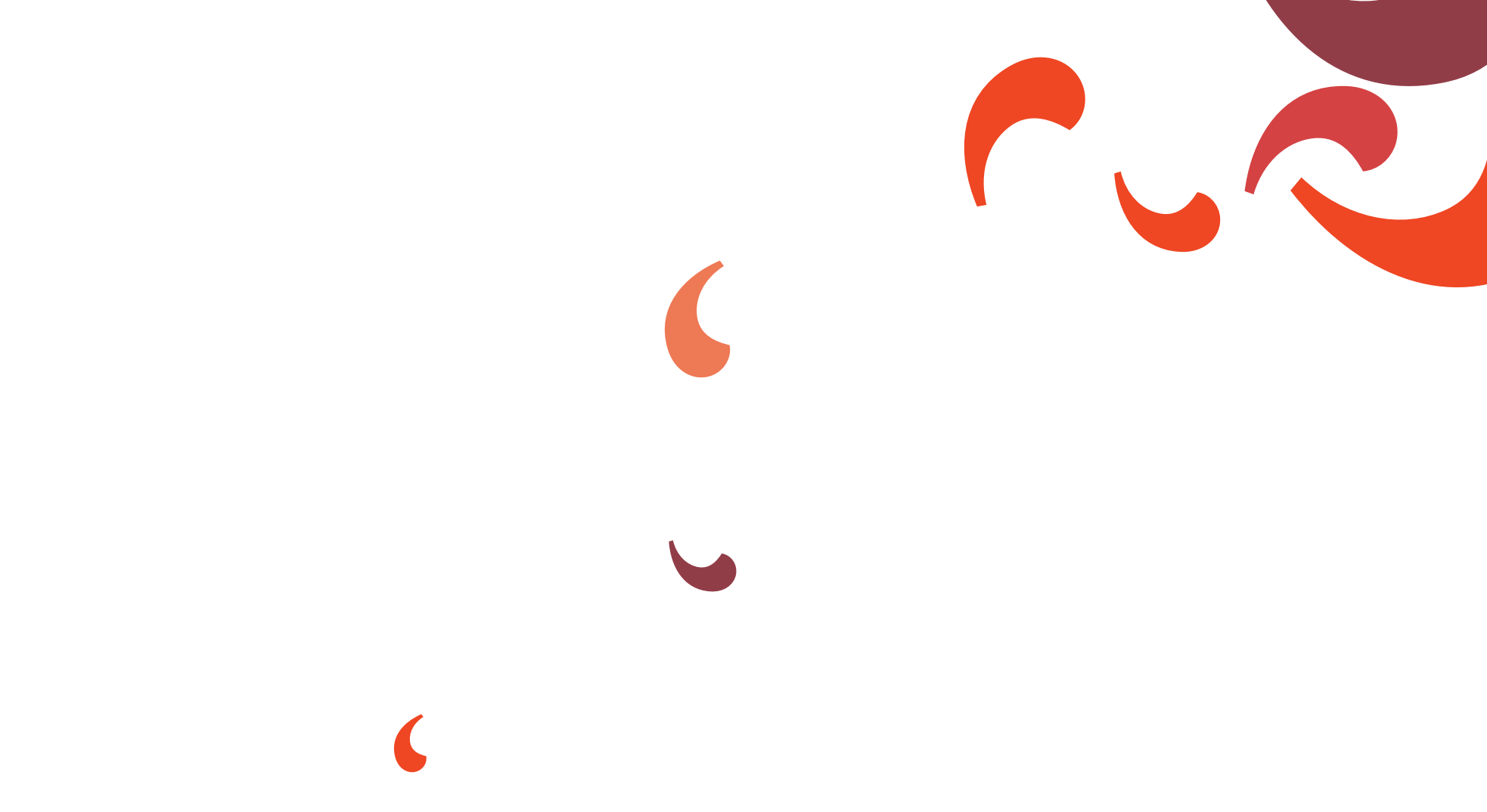


“ OLHE PARA O CÉU. ”
LOOK TO THE SKY.











“ TRATAMOS DESSE AMBIENTE
COMO NOSSA CASA. ”
WE TREAT THIS ENVIRONMENT
AS OUR OWN HOME.







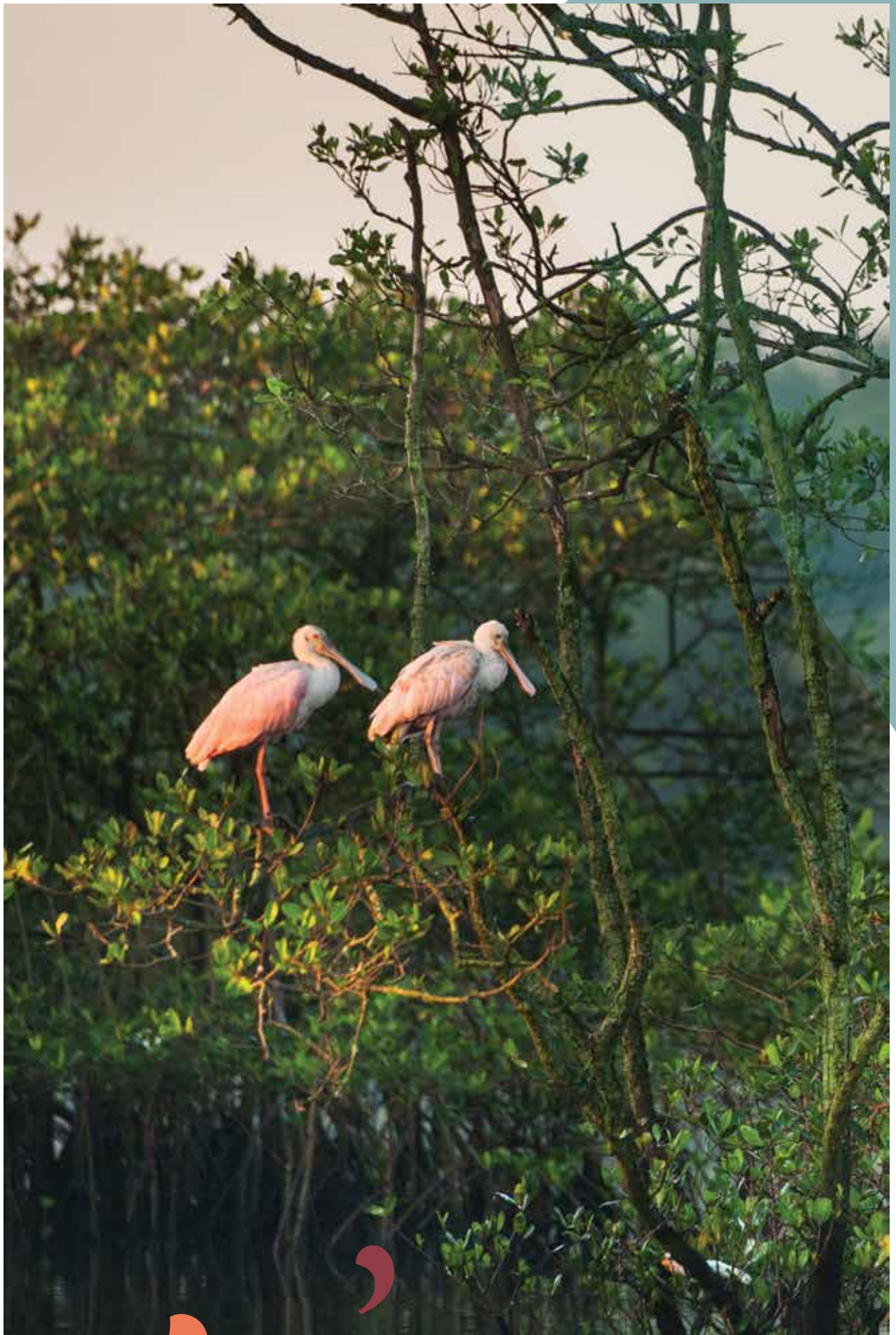






COLHEREIRO







“ CUIDAMOS DAS RIQUEZAS EM NOSSO CAIS.
PRESERVAMOS RIQUEZAS NOS CÉUS. ”

WE TAKE CARE OF THE WEALTH OF OUR QUAY.
WE PROTECT THE RICHNESS IN THE SKY.















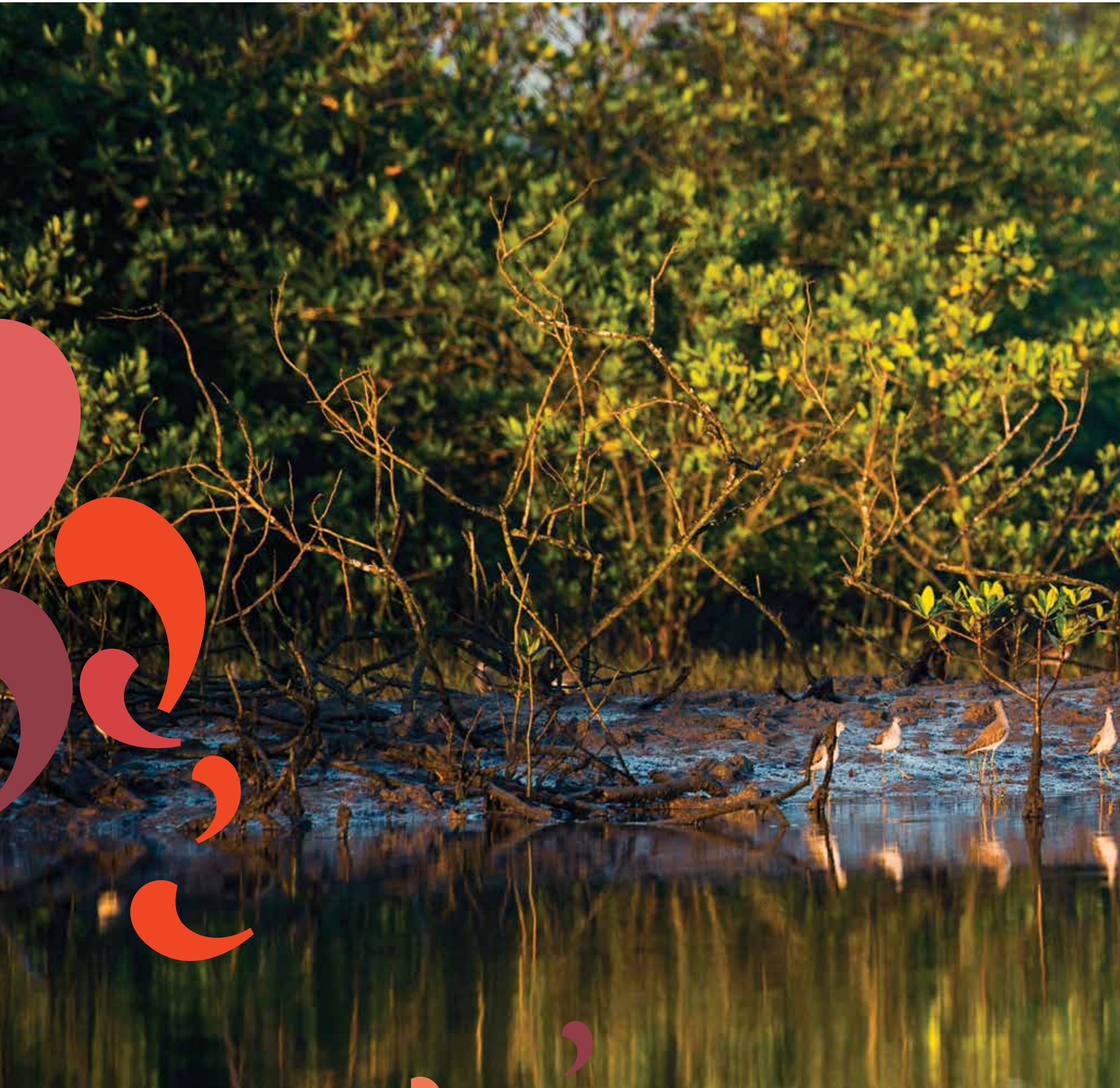
““ ESSA CALMA VIVE AO LADO DA
AGITAÇÃO DE NOSSO CAIS.
FELIZ CONVIVÊNCIA.””
SUCH CALMNESS LIVE ALONG WITH
THE FUSS OF OUR QUAY.
THAT IS A HAPPY LIFE.





MAÇARICO









GARÇA BRANCA





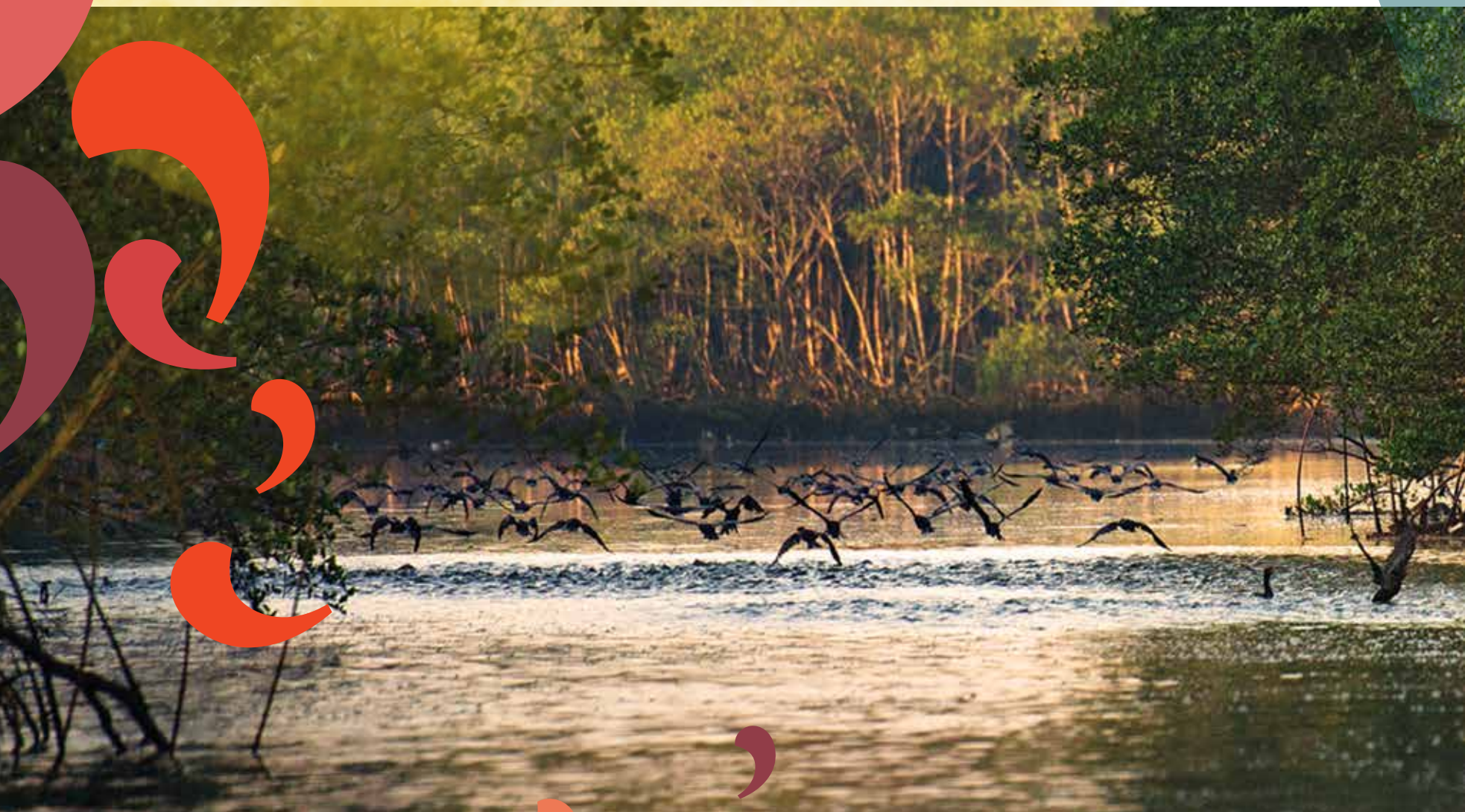




“ CUIDEMOS TAMBÉM
DESSE PATRIMÔNIO!
WE TAKE CARE OF THIS HERITAGE! ”



“NINHAIS SÃO PROMESSAS DE FUTURO.
TEMOS MUITO RESPEITO PELAS PRÓXIMAS GERAÇÕES.”
NESTS ARE PROMISES FOR THE FUTURE.
WE PAY MUCH RESPECT FOR FUTURE GENERATIONS.





FICHA TÉCNICA

Fatima Gouvêa

Editora e Diretora de Criação

José Ruy Gandra

Redação

Alexandre Magno

Sérgio Furtado (fotos aéreas)

Fotos

Patrícia Araújo

Capa e Projeto Gráfico

Bruno Schmidt

Diagramação

Marialaura Barascout

Arte

**Luciana Calliari,
Klébert Machado, Daniel Maciel**

Tradução

Zenith Marketing

Produção

Stilgraf

Impressão e Acabamento

*Fotos documentais da construção
do empreendimento e imagens de divulgação
fornecidas e autorizadas pelo cliente
estão nas páginas: 44, 45, 50-51, 52, 53, 54, 55, 56-
57, 58, 60-61, 62, 64, 65, 66, 67, 77, 80, 81, 82,
84-85, 87, 88, 100, 102-103, 124, 136. e 138.*

BTP | BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

Henry James Robinson (CEO)

Diretor-Presidente
Chief Executive Officer

Thomas Bulow (CFO)

Diretor Financeiro
Chief Financial Officer

João Mendes (COO)

Diretor de Operações
Chief Operating Officer

Alan Juan Lear (CCO)

Diretor Comercial & Marketing
Chief Commercial Officer

Joel Contente (CPO)

Diretor de Recursos Humanos
Chief Personal Officer

Hans Van Kerkhof

Diretor de Implementação de Projeto (PIM)
Director of Business Implementation

Paulo Simões

Diretor de Relações Institucionais
Director of Institutional Relations

COMUNICAÇÃO CORPORATIVA

Yara Motta

Coordenadora de Comunicação Corporativa
Corporate Communication Coordinator
y.motta@btp.com.br

Matheus Pereira

Estagiário
Trainee

www.btp.com.br

Agradecimento Especial

Special Thanks

Nosso agradecimento especial em reconhecimento ao trabalho executado pelas empresas parceiras nas fases de projeto, remediação e construção do terminal:

Our special thanks to the partner companies in recognition for the work performed on the project, remediation and construction phases of the terminal:

AC Gonçalves Advogados Associados
Andrade Gutierrez
APM Terminals Crane & Engineering Services
ArcelorMittal
Ari Simulation
Arqueoenvironment
Bureau Veritas
Camco Technologies
Cargotec
Consuldata
Copabo Infra
CPEA - Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais
CPFL Energia - Companhia Paulista de Força e Luz
DEC Environmental Solutions
Demarest Advogados
DTA Engenharia
EBEI - Empresa Brasileira de Engenharia de Infraestrutura
EGT Engenharia
Essencis Soluções Ambientais
Fael Luce do Brasil
Fundação Homem do Mar
GLR Serviços
Hidráulica - USP
HM Engenharia
IFC - International Finance Corporation
Kalmar
LPC-Latina
Maersk Training
Milaré Advogados
MKR Tecnologia, Serviços, Indústria e Comércio
Moffatt & Nichol
Probiota Consultoria Ambiental
Real Time Solutions
SAP
Senior Sistemas
Siemens
Smiths Detection
TERMAQ - Terraplanagem, Construção Civil e Escavações
Turin Engenharia
Van Oord
Vecttor Projetos
Waterloo Brasil - Consultoria ambiental
Zenith Consultores Marítimos
ZPMC

