

OS VISIONÁRIOS E A PONTA DA DIVINEIA

Chapter 2 | Ponta da Divineia and the Visionaries

Área na curva do rio Itajaí-Açu denominada Ponta da Divineia

Area at the bend of Itajaí-Açu River called Ponta da Divineia

Desde antes do nascimento da cidade de Navegantes, dois mitos sempre povoaram o imaginário da população envolvendo a margem esquerda do Rio Itajaí-Açu: a construção de uma ponte e a instalação de um porto. Para quem viu o município emancipar-se e deixar de ser um bairro afastado de Itajaí, esses dois empreendimentos pareciam sonhos distantes.

Um desses sonhos, porém, jamais abandonou algumas personalidades locais que participaram da fundação da cidade. Personagens como Domingos Régis, Dr. Carlos Fernando Priess e Onofre Joaquim Rodrigues Júnior, mais conhecido por Seu Veloso, tinham convicção de que a área denominada Ponta da Divineia tinha potencial para abrigar um porto. Outro agente dessa história é o marinheiro Marcelino Never, conhecido como Zé Frazinha. Em 1996, ele escreveu uma carta ao então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, sugerindo a viabilidade da implantação de um terminal portuário na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu. A seguir, encaminhou a sugestão a Luiz José Gaya, que naquele ano seria eleito prefeito de Navegantes (1997 – 2000) e incluiu a proposta em seu plano de governo.



Even before the foundation of the city of Navegantes, two myths have always been stuck in the minds of the population involving the left bank of the Itajaí-Açu River: the construction of a bridge and the installation of a port. For those who witnessed the emancipation of the city, becoming more than just a district on the outskirts of Itajaí, these two undertakings seemed like distant dreams.

One of these dreams, however, was never forgotten by some local residents who helped found the city. Domingos Régis, Dr. Carlos Fernando Priess, and Onofre Joaquim Rodrigues Júnior, better known as Seu Veloso, were convinced that the area known as Ponta da Divineia could potentially house a port. Another player in this story is sailor Marcelino Never, known as Zé Frazinha. In 1996, he wrote a letter to the then President of Brazil, Fernando Henrique Cardoso, suggesting the feasibility of implementing a port terminal on the left bank of the Itajaí-Açu River. He then forwarded the suggestion to Luiz José Gaya, who would be elected mayor of Navegantes that year (1997 – 2000) and included the proposal in his government plan.

Localizada em uma das curvas do Rio, até então tudo o que a Ponta da Divineia abrigava eram figuras folclóricas que povoavam a imaginação dos moradores de Navegantes. A antiga área, formada por um solo poroso com vegetação rasteira, era uma espécie de quintal expandido para as poucas casas que haviam ali. Era também palco de muitas brincadeiras numa época em que o mundo era terreno seguro para crianças soltarem a imaginação sem hora de voltar para casa. Muitos profissionais que fazem parte do quadro da empresa contam que quando crianças costumavam desbravar a Ponta da Divineia em aventuras infantis — e hoje alçam outros voos naquela mesma área.

Foi o empresário Agostinho Leão que, no final dos anos 1990, lançou as primeiras cordas rumo à efetiva implantação do terminal portuário em Navegantes. Ainda em 1997, foram realizadas as primeiras aquisições de terras na Ponta da Divineia.

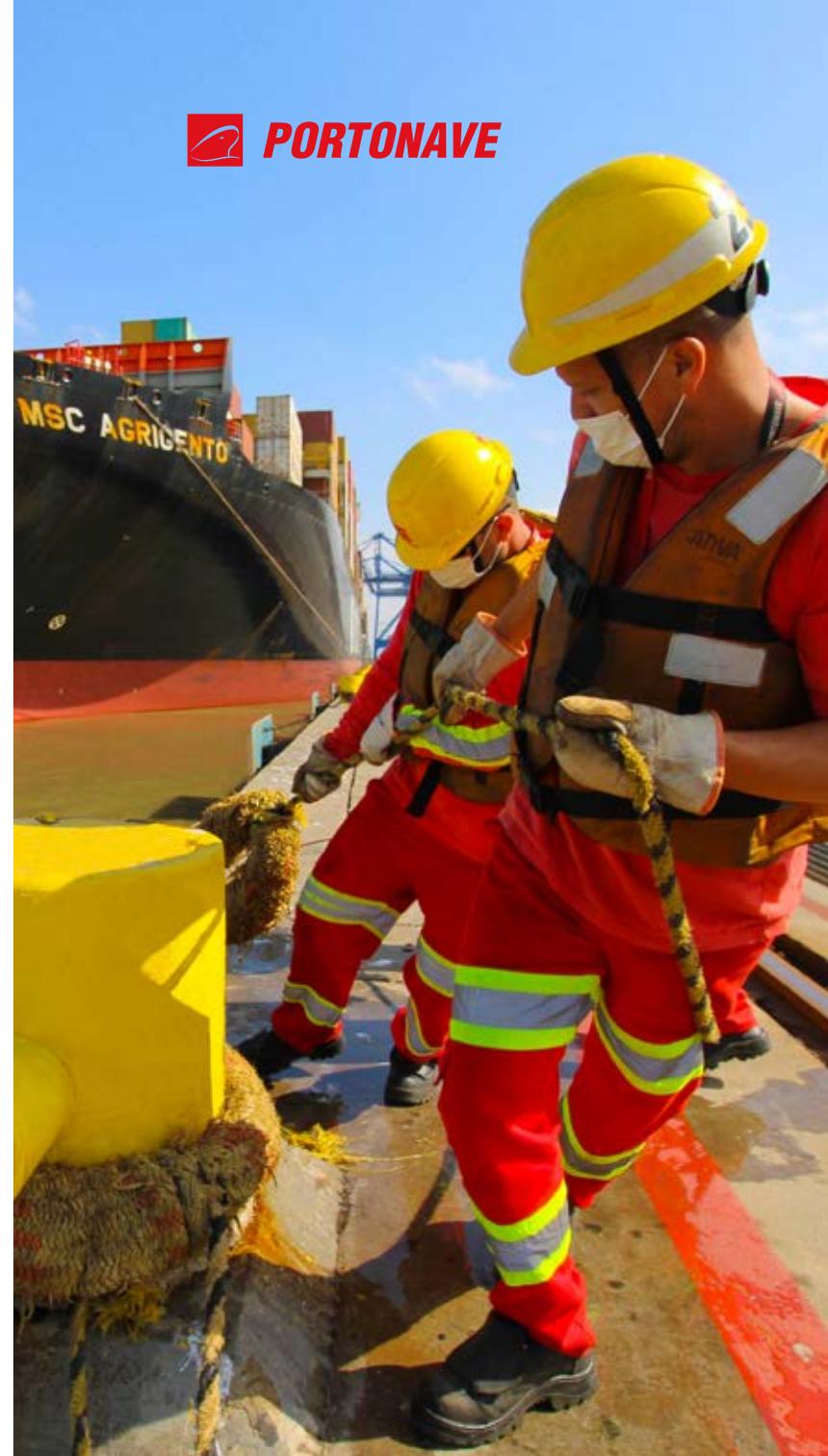
Leão acreditou no potencial da ideia e encabeçou o projeto, com o estímulo e a influência dos principais políticos e lideranças locais. Do alto de suas quatro décadas de história, o município de Navegantes tinha muito interesse nesse empreendimento. Assim, em maio de 2001, foi assinado o contrato de adesão com o Ministério dos Transportes, que habilitava a Portonave como operador portuário de um terminal de uso privativo (TUP).

Desde a primeira composição societária, a Portonave percorreu um longo caminho de audiências públicas, licenciamentos ambientais, consolidação do plano de negócios, financiamento do projeto e estruturação da empresa. Em 2017, o porto passou a ser integralmente controlado pela empresa suíça Terminal Investment Ltda (TiL), que tem sede na Suíça e opera 40 terminais portuários em quatro continentes — América, Europa, África e Ásia.

Located on one of the curves of the river, all that Ponta da Divineia had until then were folkloric figures that filled the imagination of the residents of Navegantes. The old green area, which consisted of porous soil and underbrush, was a kind of expanded backyard for the few houses that were there. It was also a place where children could play, at a time when the world was a safe ground for children who could let their imagination run wild with no set time to go back to their homes. Several employees who work for the company say they used to explore Ponta da Divineia as part of their childhood adventures — and today they have valuable experiences in that same area.

In the late 1990s, businessman Agostinho Leão gave the first steps toward the effective implementation of a port terminal in Navegantes. In 1997, the first plots of land were acquired in Ponta da Divineia. Leão believed in the potential of the idea and led the project, with the encouragement and influence of the main politicians and local leaders. Having passed only four decades since its foundation, the city of Navegantes was very interested in this undertaking. Thus, in May 2001, an agreement was entered into with the Ministry of Transportation, which granted Portonave authorization to be the port operator of a private use terminal (TUP, in its Portuguese acronym).

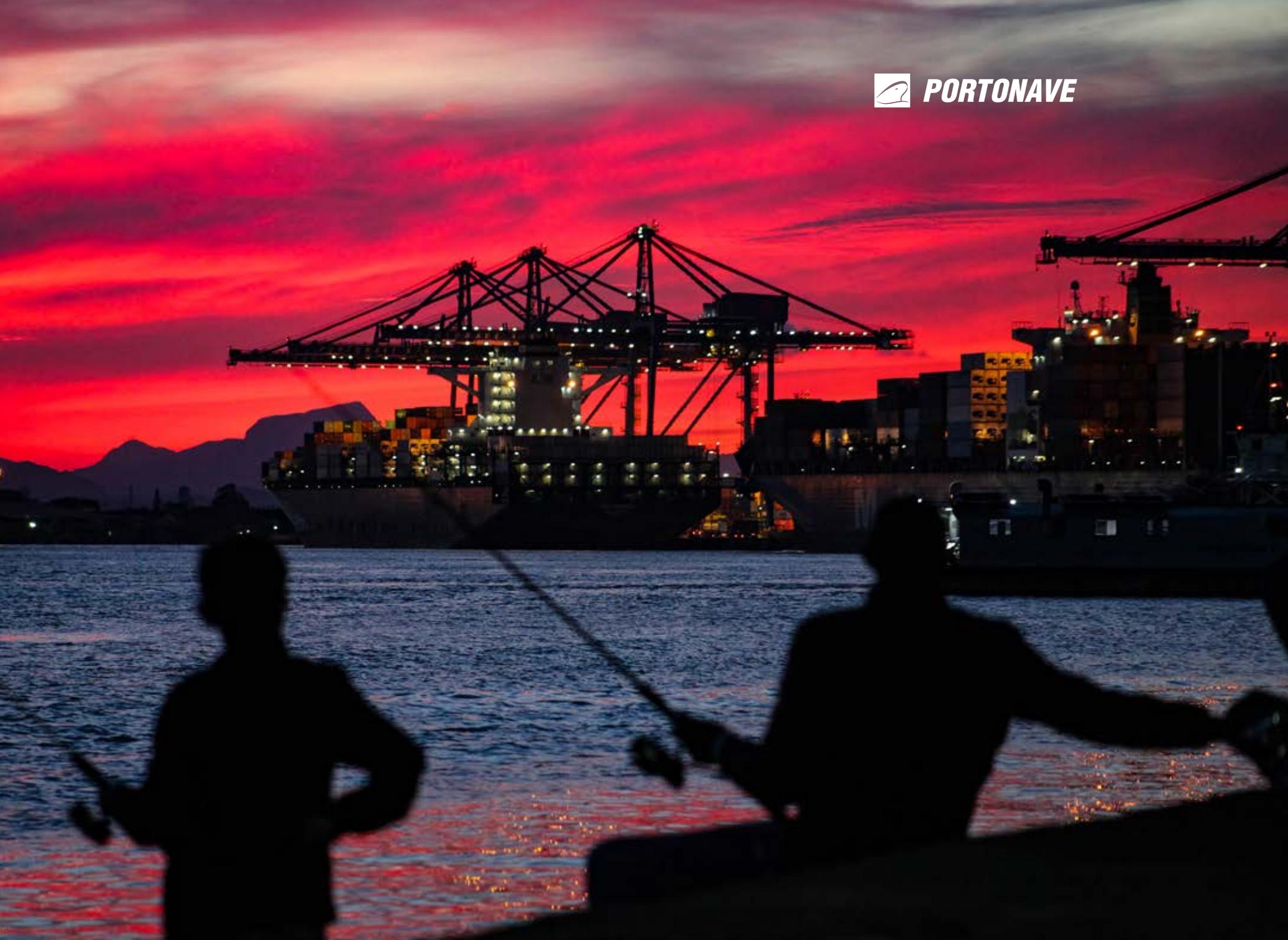
Since its first corporate organization, Portonave has taken part in several public hearings, environmental licensing processes, business plan consolidation, undertaking financing, and company structuring. In 2017, Swiss company Terminal Investment Ltd. (TiL) acquired the port. TiL is headquartered in Switzerland and operates 40 port terminals on four continents — America, Europe, Africa, and Asia.



“Uma grande notícia para Navegantes saiu no final do século XX. Na edição do dia 30 de maio de 1998 (página 3), o Jornal Diário da Cidade noticiou a construção do Porto de Navegantes. O porto começou a operar (...) e foi um marco da economia do município. Cerca de 500 pessoas participaram, na noite da última quinta-feira do lançamento oficial do Porto de Navegantes, realizado durante jantar nas dependências do Clube Navemar. O projeto foi recebido com satisfação pelos presentes, já que o Porto de Navegantes será o primeiro terminal totalmente privatizado (sic) do país. (...)” – Vera Lúcia de Nóbrega Pecego Estork, em Notícias de Navegantes

“By the end of the 20th century, Navegantes heard some amazing news. In its May 30th, 1998 issue (page 3), newspaper Diário da Cidade reported on the construction of the Port of Navegantes. The port began to operate (...) and it was a landmark for the economy of the city. About 500 people attended the official opening of the Port of Navegantes, held last Thursday night during a dinner party at Clube Navemar. The undertaking was received with satisfaction by those present, as the Port of Navegantes will be the first fully private terminal in Brazil. (...)” – Vera Lúcia de Nóbrega Pecego Estork, in Notícias de Navegantes





PROJETO GREENFIELD

Greenfield Project

O Porto de Navegantes nasceu como um projeto *greenfield*, ou seja, um empreendimento instalado em local onde não havia qualquer infraestrutura prévia. Por conta disto, as primeiras ações para implantação tiveram como foco garantir que a planta cumprisse todos os requisitos da legislação ambiental, à época a cargo da Fatma (Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina), atual IMA (Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina). Mais de 1.200 pessoas participaram das audiências públicas para tratar do tema.

Em 1999, a empresa obteve a Licença Ambiental Prévia (LAP) para instalação do Terminal e, menos de um ano depois, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) foram aprovados pelo órgão ambiental catarinense. O Terminal começou a ser construído em outubro de 2005, com um projeto arrojado aliado à sustentabilidade. A construção foi marcada por monitoramento constante da população, dos órgãos licenciadores e dos acionistas.

The Port of Navegantes was born as a greenfield project, that is, an undertaking installed in a place that had no previous infrastructure. Therefore, the first actions focused on ensuring that the project met all environmental regulations, enforced at the time by Fatma (Santa Catarina Environmental Foundation), currently IMA (Santa Catarina Environmental Institute). More than 1,200 people took part in public hearings to address the issue.

In 1999, the company obtained a Preliminary Environmental Permit to install the Terminal and, less than a year later, the Environmental Impact Study (EIA) and the Environmental Impact Report (Rima, in its Portuguese acronym) were approved by the Santa Catarina environmental agency. The Terminal construction began in October 2005, with a bold project focused on sustainability. The construction works were constantly monitored by the population, licensing agencies, and shareholders.





Implantação seguiu à risca todos os requisitos da legislação ambiental
Construction followed to the letter all the environmental legislation requirements



PIONEIRA EM MUITAS CONQUISTAS

Chapter 3 | Several Unprecedented Achievements

Ser o primeiro porto de contêineres privado do Brasil foi apenas o ato inaugural de uma história de pioneirismos. Na vanguarda da inovação, ao final de 2007, a Portonave foi responsável por trazer a Santa Catarina os primeiros portêineres — tipo de guindaste específico para descarga ou embarque de contêineres em navios.

Era uma manhã de Natal. Moradores das cidades dos dois lados do Rio Itajaí-Açu foram ver a chegada de um navio carregado com os três grandes equipamentos montados e com as “lanças” para cima. O destino era o Porto de Navegantes, que anunciava uma nova fase de modernização no sistema portuário catarinense. Naquela semana, uma senhora, moradora da vizinhança, confessou com uma amiga seu receio de que “aqueles grandes tratores” se desprendessem e “corressem para cima das casas vizinhas”. A amiga, muito orgulhosa, exclamou com seu sotaque italiano “Oh não se preocupe, quem dirige aquele trator é o Daniel”, referindo-se ao seu neto, um dos operadores de equipamentos do Terminal.

Being the first private container port in Brazil was just the beginning of a pioneering history. At the forefront of innovation, at the end of 2007, Portonave was responsible for bringing the first portainers to Santa Catarina – a specific type of crane for unloading or loading containers onto vessels.

It was Christmas morning. The residents of the cities on both sides of the Itajaí-Açu River went to see the arrival of a ship loaded with the three large pieces of assembled equipment, with “booms” pointing upwards. The destination was the Port of Navegantes, which heralded a new modernization chapter in the history of Santa Catarina’s port system. That week, a lady who lived in the area told a friend that she was afraid that “those big tractors” would come loose and “crash onto the nearby houses.” The friend, looking immensely proud, said with her Italian accent “Oh don’t worry, Daniel is driving that tractor,” referring to her grandson, one of the Terminal’s equipment operators.

Chegada dos portêineres (STS) à Portonave, no dia 25 de dezembro de 2007

Portainers (PT) arrival at Portonave, on December 25th, 2007



Os primeiros equipamentos instalados no berço do porto foram os chamados MHC (Mobile Harbour Crane). Em seguida, chegaram os Post Panamax Portainers (PT). Também conhecidos como STS (Ship to Shore Crane), estes guindastes mais modernos possuem lanças que ficam erguidas aguardando a atracação do navio e, ao abaixar esses “braços”, realizam a movimentação dos contêineres com mais eficiência. Os portêineres tornam o processo mais ágil e, com isso, aumentam a produtividade da operação, otimizam o tempo que navios e caminhões permanecem no Terminal e operam em ritmo seguro.

The first equipment installed at the port's berths was the so-called Mobile Harbor Crane (MHC). Then came the portainers. Also known as Ship-to-Shore Cranes (STS), these modern cranes feature a boom that is raised while waiting for the ship to berth and then they lower the boom to handle containers more efficiently. The portainers make the process more agile and, as a result, increase the productivity of the operation, reduce the time vessel and trucks remain at the Terminal, and operate at a safe pace.



Em 2016, o apreço permanente pela inovação levou o Terminal a sair mais uma vez na frente, ao executar o ousado projeto de eletrificação de seus transtêineres.

Os transtêineres, também chamados de RTG (Rubber Tired Gantry), são utilizados na movimentação de contêineres entre os caminhões e o pátio de armazenamento. Com a implantação do sistema Busbar System (barramento de transporte de energia), os 18 RTGs passaram a ser alimentados com energia elétrica, e não mais com geradores a diesel. Além de contribuir para a redução de 60% da emissão de gases do efeito estufa, a eletrificação resultou em uma produtividade ainda maior para o Terminal.

In 2016, due to its constant appreciation for innovation, the Terminal took the lead once again when it electrified its RTG cranes.

RTG (Rubber Tired Gantry) cranes are used to move containers between trucks and the storage yard. With the implementation of the Busbar System, the Terminal's 18 RTGs were now powered by electricity, and no longer by diesel generators. In addition to contributing to a 60% reduction in greenhouse gas emissions, the electrification resulted in even greater productivity for the Terminal.





Em 2016, os 18 RTGs foram conectados à rede elétrica
In 2016, the 18 RTGs were connected to the power grid



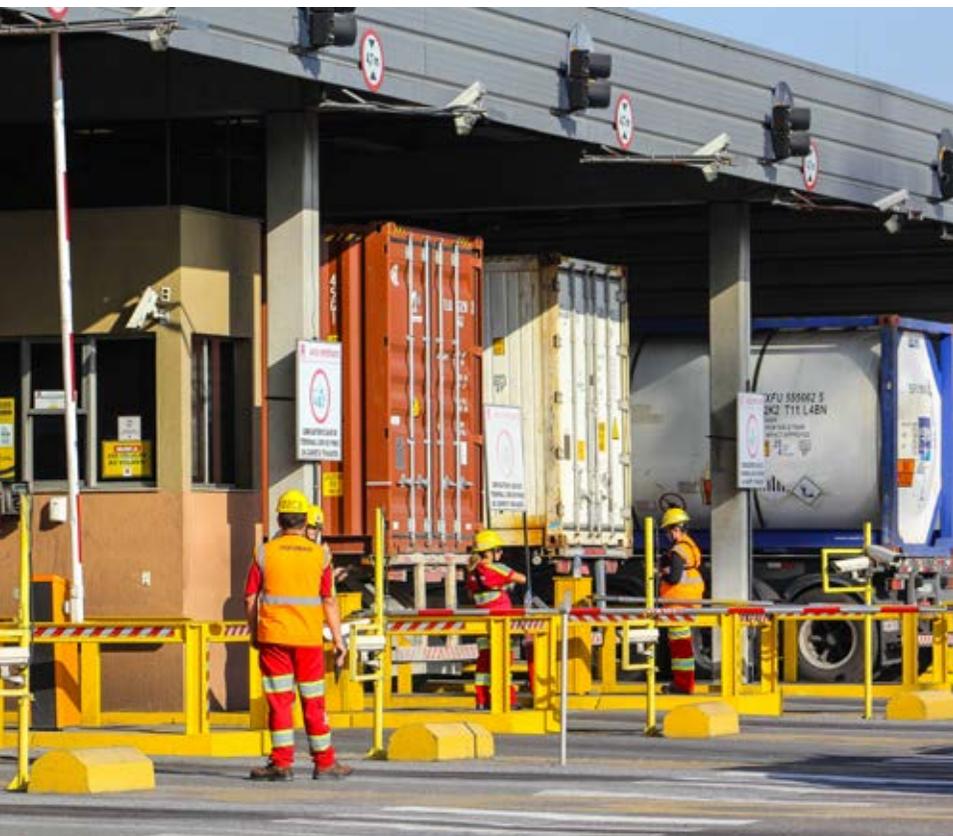
A tecnologia da informação passou também por grandes transformações ao longo do tempo. O procedimento de *gate in* (entrada de caminhões para carga e descarga), por exemplo, que levava cerca de 9 minutos, hoje chega a 40 segundos. Além disso, foram investidos recursos em otimização de processos e tecnologia para reduzir a permanência dos transportadores dentro do Terminal. Desde a chegada do caminhão à portaria e do navio ao cais, até a saída dos contêineres por via marítima ou rodoviária, todos os processos são planejados, controlados e acompanhados por sistemas *online*.

Após o procedimento de *gate in*, que ocorre em horários pré-agendados, os caminhões são direcionados para a área alfandegada para carregamento ou descarregamento no pátio de contêineres. No descarregamento, cada contêiner é registrado, avaliado e encaminhado a locais específicos do pátio — alguns passam por *scanners*, conforme exigência da Receita Federal. No carregamento, os motoristas são direcionados para as quadras, em que recebem o contêiner por meio dos transtêineres ou empilhadeiras, e então passam por liberação para deixar o Terminal.

Information technology has also undergone major transformations over time. The gate-in procedure (the entry of trucks for loading and unloading), for example, which used to take about nine minutes, now takes 40 seconds. In addition, resources were invested in optimizing processes and technology to reduce the time truck drivers remain inside the Terminal. From the arrival of the truck at the gate and the ship at the quay to the departure of the containers by sea or road, all processes are planned, controlled, and monitored by online systems.

After the gate-in procedure, which takes place at pre-scheduled times, the trucks are directed to the bonded area for loading or unloading in the container yard. Upon unloading, each container is recorded, evaluated, and forwarded to specific locations in the yard — some go through scanners, as required by the Brazilian Federal Revenue Service. Upon loading, drivers are directed to blocks where they receive the container through an RTG crane or Reach Stacker/Empty Handler and then go through clearance to leave the Terminal.





Em 2015, o tempo de permanência dos caminhões chegava a 33 minutos. Em julho de 2022, eram 26 minutos.

In 2015, trucks stayed in the Terminal for 33 minutes. In July 2022, it was 26 minutes.



Inovação constante para melhor atendimento ao motorista

Constant innovation for better service to drivers

Além disso, no início de 2020, o Terminal implantou um novo serviço que permitiu a realização de entrega e retirada no mesmo horário de agendamento. Isso possibilitou a um mesmo motorista realizar dois carregamentos, conferindo ainda maior agilidade operacional.

Tão importante quanto os navios, os caminhões são outro modal de transporte para os contêineres. No dia a dia, centenas de motoristas transportam produtos e insumos. Além de oferecer-lhes toda uma estrutura no Gate, atendimento especializado e um sistema eficiente de agendamento, o respeito e a atenção sempre foram imagem forte da empresa a estes que vivem na estrada, realizam o nobre trabalho de movimentar o país e contribuem também para escrever a trajetória do Terminal.

As constantes melhorias nos processos só se tornam possíveis porque a empresa não mede esforços para investir em pesquisas e desenvolvimento. A inovação faz parte do DNA da equipe. Muitas soluções executadas pelos profissionais servem de referência no mercado portuário. Atualmente, a Portonave opera um Centro de Excelência, com um time de especialistas em diversas áreas, que promove o intercâmbio de conhecimento e tecnologia entre os terminais da TiL em todo o mundo.

In addition, in early 2020, the Terminal implemented a new service that allowed deliveries and collections to be carried out at the same scheduled time. This made it possible for the same driver to carry out one unloading and one loading operation, enabling even greater operational agility.

As important as ships, trucks are another mode of transport for containers. Hundreds of drivers transport products and supplies every day. In addition to offering them an entire structure at the Gate, specialized service, and an efficient scheduling system, respect and attention have always been values nurtured by the company for those who work on the roads, carry out the noble work of handling goods throughout the country, and also contribute to the story of the Terminal.

Constant process improvements are only possible because the company invests heavily in research and development. Innovation is part of the team's DNA. Many solutions implemented by Portonave employees are a benchmark in the port segment. Currently, Portonave operates a Center of Excellence, with a team of specialists in several areas. The Center promotes the exchange of knowledge and technology between TiL terminals around the world.

EFICIÊNCIA CERTIFICADA

Certified Efficiency

Desde seu início, a Portonave sempre se pautou pela excelência e integridade em sua atuação. Era necessário garantir que seus procedimentos seguissem as melhores práticas do mercado e da legislação vigente. Seguindo sua trajetória de pioneirismos, muitas foram as certificações que a empresa conquistou antes de qualquer outra do seu segmento no país.

A primeira delas veio logo após o início das operações, ainda em 2008: a certificação do **Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code)**. Criado após os eventos de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, o ISPS Code estabelece uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre governos, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação, a fim de detectar ameaças e tomar medidas preventivas contra incidentes que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional.

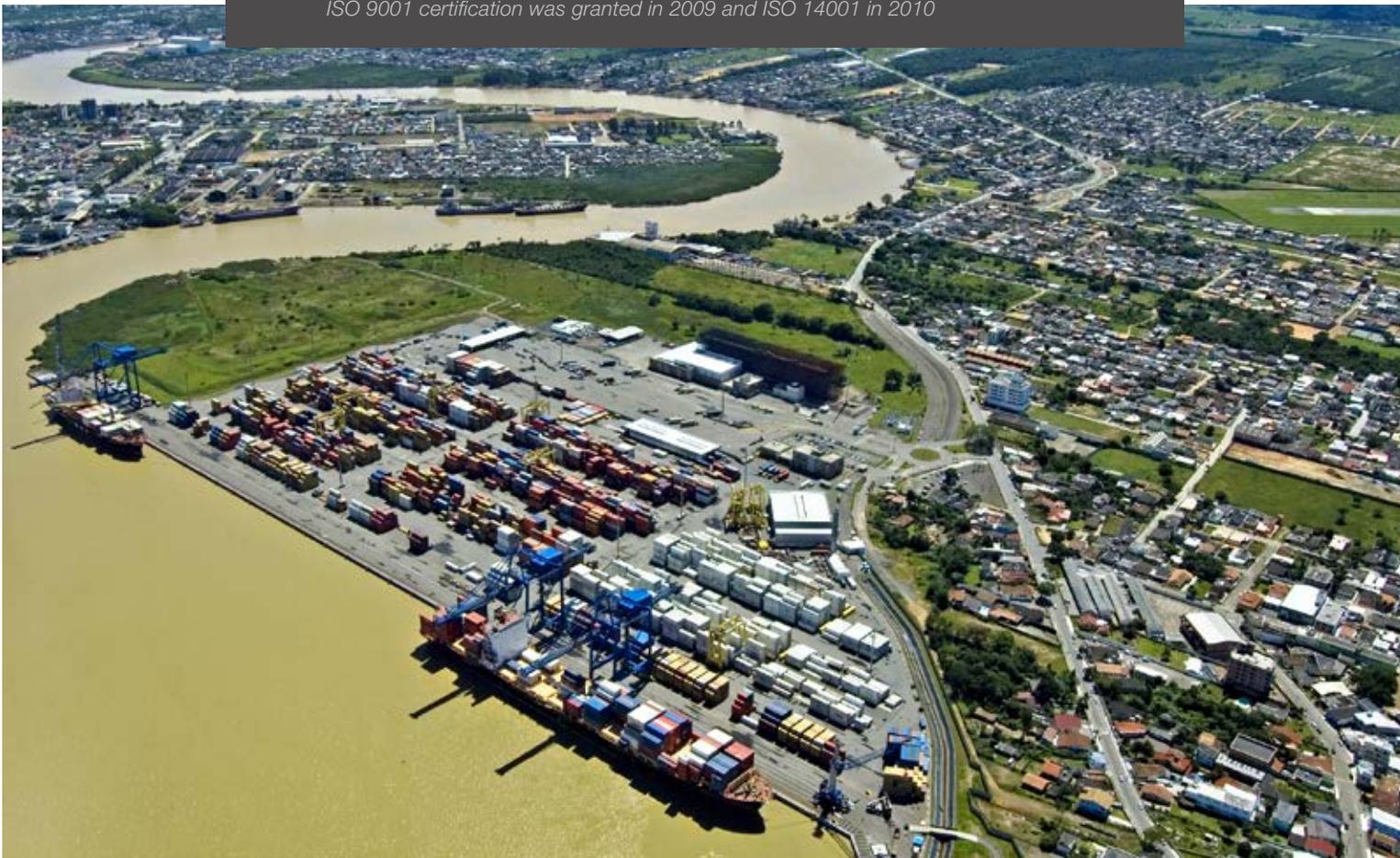
Em 2007, foi instituído um **Sistema de Gestão Integrado (SGI)**, que permitiu à empresa estabelecer e acompanhar de perto o cumprimento de políticas, diretrizes, processos e metas. Assim, foram conquistadas, em 2009, a ISO 9001, que assegura a qualidade nos serviços prestados; e, em 2010, a ISO 14001, que regulamenta o sistema de gestão ambiental.

Since the beginning Portonave has always been guided by excellence and integrity in its operations. It also had to ensure its procedures followed the best market practices and the current legislation. Following its pioneering trajectory, the company was the first in its segment in Brazil to obtain a number of different certifications.

The first one came as soon as the operations started, in 2008: the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code certification. Created after the 9/11 incidents in the United States, the ISPS Code establishes an international framework involving cooperation between governments, government agencies, local administrations, and the port and shipping industries to detect threats and take preventive measures against incidents affecting vessels or port facilities used in international trade.

In 2007, an Integrated Management System (SGI, in its Portuguese acronym) was introduced, which allowed the company to establish and closely monitor compliance with policies, guidelines, processes, and goals. Thus, in 2009, the ISO 9001 certification was achieved, which ensures the quality of the services provided; and, in 2010, ISO 14001, which regulates the environmental management system.

Certificação ISO 9001 foi obtida em 2009 e a ISO 14001, em 2010
ISO 9001 certification was granted in 2009 and ISO 14001 in 2010



**A essa altura, em 2010,
já era líder de mercado
em Santa Catarina
e estava entre os
principais portos da
América Latina.**

*By 2010, Portonave was already
the market leader in Santa
Catarina, and was among the
main ports in Latin America.*

Em março de 2016, novo pioneirismo: receber a certificação de **Operador Econômico Autorizado (OEA)**. Ao obter este certificado, a empresa tornou-se um parceiro estratégico da Receita Federal. Classificada como operador confiável de baixo risco, passou a ter mais agilidade nos processos de comércio internacional. O atendimento das exigências do programa mundial do Comitê da Organização Mundial das Aduanas (OMA) aperfeiçoou a cadeia logística brasileira e contribuiu para colocar o Brasil em condição de país exportador seguro.

Ao completar 11 anos de operação, a Portonave conquistou a certificação OHSAS 18001 referente à gestão de saúde e de segurança ocupacional dos profissionais e de todas as pessoas que circulam no Terminal. Em 2019, passou pelo processo de atualização desta norma para a certificação **ISO 45001**, que a substituiu.

O certificado mais recente, em 2021, coloca o Porto de Navegantes como pioneiro novamente ao obter o selo **ISO 37001 - Sistema de Gestão Antissuborno**. A norma atesta que a empresa age em conformidade com a legislação contra o suborno e outros tipos de favorecimentos ilícitos. Os trâmites para obter esta certificação iniciaram em 2016. Desde então, foram implantados canal e comitê de ética, alinhamentos ao Código de Conduta e uma nova política antissuborno. A conquista da ISO 37001 confirma um importante valor: a integridade em todas as operações. Além disso, posicionou

a empresa como uma das 32 do mundo no segmento IAF-31 (Transporte, Armazenagem e Comunicação), único porto do Brasil a ter esse reconhecimento.

Em 2019, na busca da melhoria contínua, o Sistema de Gestão Integrado (SGI) havia passado por uma reformulação, visando ao aperfeiçoamento de diretrizes e indicadores relacionados à qualidade, meio ambiente, segurança e saúde ocupacional envolvidos em suas atividades. Atualmente, o SGI envolve todas as atividades e está fundamentado nas normas ISO 9001 (Gestão da Qualidade), ISO 14001 (Gestão Ambiental), ISO 45001 (Gestão da Saúde e Segurança no Trabalho) e ISO 37001 (Sistema de Gestão Antissuborno).

In March 2016, a new unprecedented achievement: the Authorized Economic Operator (AEO) certification. With this certification, the company became a strategic partner of the Brazilian Federal Revenue Service. Classified as a reliable low-risk operator, it became more agile in international trade processes. Meeting the requirements of the World Customs Organization (WCO) Committee's global program improved the Brazilian logistics chain and contributed to making Brazil a safe exporting country.

After its 11th anniversary, Portonave obtained the OHSAS 18001 certification regarding the management of occupational health and safety of employees and people in the Terminal. In 2019, it was recertified, obtaining the ISO 45001 certification that replaced it.

The most recent certification, ISO 37001 - Anti-Bribery Management Systems obtained in 2021, consolidates the Port of Navegantes as a segment leader once again. The standard certifies that the company complies with the anti-bribery legislation and other types of undue favoritism. The procedures to obtain this certification began in 2016. Since then, an ethics channel and committee have been implemented, in line with the Code of Conduct, as well as a new anti-bribery policy. The ISO 37001 certification confirms an important value: integrity in all of our operations. In addition, it positioned the company among the global top 32 in the IAF-31 segment (Transport, Storage, and Communication), and the only port in Brazil to have this accreditation.

In 2019, as part of its continuous improvement strategy, the Integrated Management System (SGI, in its Portuguese acronym) was reformulated to improve guidelines and indicators of quality, environmental performance, and occupational health and safety related to its business. Currently, the SGI covers all activities and is based on ISO 9001 (Quality Management), ISO 14001 (Environmental Management), ISO 45001 (Occupational Health and Safety Management), and ISO 37001 (Anti-Bribery Management Systems).