





“EL MODELO PORTUARIO BRASILEÑO: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES”



Miami - Fl – 20-11-19 / Sérgio Aquino – Presidencia FENOP





**Puntos
destacados
iniciales de
FENOP**

Puntos destacados iniciales de FENOP

- ⊕ FENOP - Federación Nacional de Operaciones Portuarias es la entidad nacional del Sistema Federativo que representa a todas las empresas que invierten y realizan operaciones en los Puertos Públicos de Brasil);
- ⊕ FENOP fue fundada el 1 de agosto de 1994 (Ley 8.630 del 25 de febrero de 1999 - Ley de modernización portuaria de Brasil) FENOP es la única entidad empresarial en el sistema confederativo, con representación nacional en el sector portuario;
- ⊕ De conformidad con la nueva ley portuaria 12.815/13, que amplió la forma de las operaciones portuarias privadas, FENOP realizó una enmienda estatutaria para representar la actividad económica de las operaciones portuarias privadas, que está en proceso de aprobación por el Gobierno Federal de Brasil;
- ⊕ FENOP es la única entidad del sector privado del sistema confederativo brasileño, con representación nacional del sector portuario;
- ⊕ FENOP siempre se esfuerza por actuar en armonía con las Asociaciones del Sector Privado, que operan en el sector portuario brasileño;



- ⊕ Cerca de 500 empresas privadas operan en operaciones portuarias en Brasil;
- ⊕ Las 37 empresas de administración portuaria de propiedad pública también están calificadas para llevar a cabo operaciones portuarias por disposición legal;
- ⊕ Todas las empresas de operaciones portuarias están representadas localmente por sindicatos empresariales locales (generalmente con competencia del Estado);
- ⊕ Actualmente hay 20 sindicatos de operaciones portuarias (SINDOP) representados a nivel nacional por FENOP.





**La
importancia
de los puertos para la
competitividad y el desarrollo
de los países.**

⊕ *“La historia de las naciones está escrita con el trabajo de sus hijos, la riqueza de su suelo y el movimiento de sus puertos”*

Sérgio da Costa Matte - fue Presidente del puerto de Santos;

⊕ *“El interés público en los puertos se deriva del papel vital que desempeñan los puertos como la puerta de entrada al comercio y el comercio económico para la mayoría de las naciones”*

Comisión Europea Mayo / 2013;

⊕ *“Hay un fuerte aquí interés público en asegurar que los puertos operan de manera eficiente y segura, que se ofreciendo servicios justos y competitivos y que los puertos apoyan y fomentan el desarrollo económico local y nacional”*

Banco Mundial - Ago / 2016.





**Los
puertos
en la Constitución
Brasileña
1988**

Artículo 21. Competencia de La Unión:

.....

XII - explorar, directamente o mediante autorización, concesión o permiso:

- (a) servicios de transmisión de sonido e imagen y sonido;*
- b) Servicios e instalaciones de electricidad y el uso de energía de los cursos de agua, en conjunto con los Estados donde se ubican los potenciales hidroeléctricos;*
- c) navegación aérea, aeroespacial e infraestructura aeroportuaria;*
- d) servicios ferroviarios y fluviales entre puertos brasileños y fronteras nacionales, o cruzando límites estatales o territoriales;*
- e) servicios de transporte de pasajeros por carretera interestatales e internacionales;*

f) puertos marítimos, fluviales y lacustres;

Art. 22. Es deber exclusivo de la Unión legislar sobre:

- I - derecho civil, comercial, penal, procesal, electoral, agrario, marítimo, aeronáutico, espacial y laboral;*
- II - expropiación;*
- III - requisiciones civiles y militares en caso de peligro inminente y en tiempo de guerra;*
- IV - agua, energía, tecnología de la información, telecomunicaciones y radiodifusión;*
- V - servicio postal;*
- VI - sistema monetario y medidas, valores y garantías de metales;*
- VII - política de crédito, cambio, seguro y transferencia de valores;*
- VIII - comercio exterior e interestatal;*
- IX - directrices de la política nacional de transportes;*

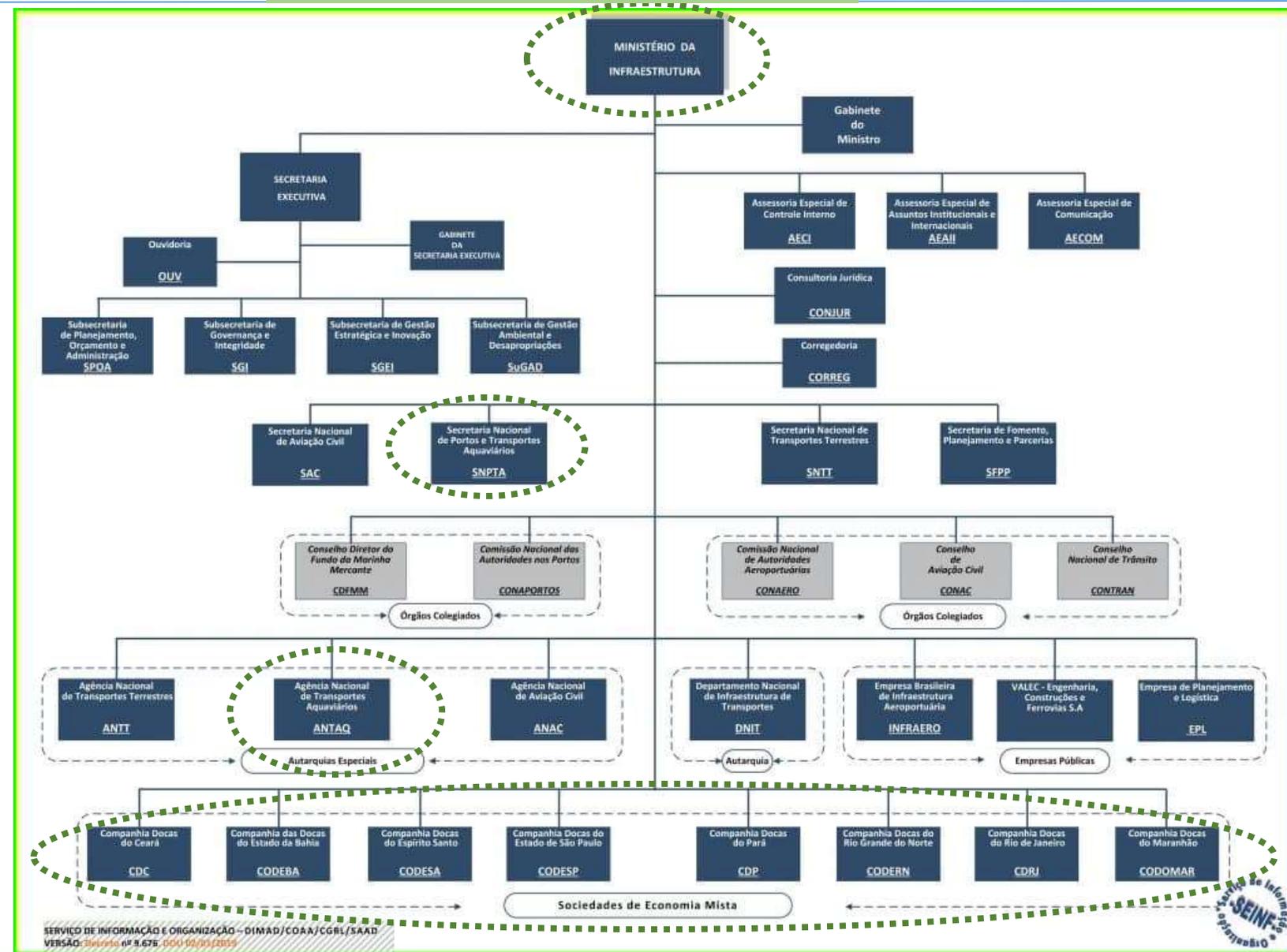
X - régimen de navegación portuaria, lacustre, fluvial, marítima, aérea y aeroespacial;



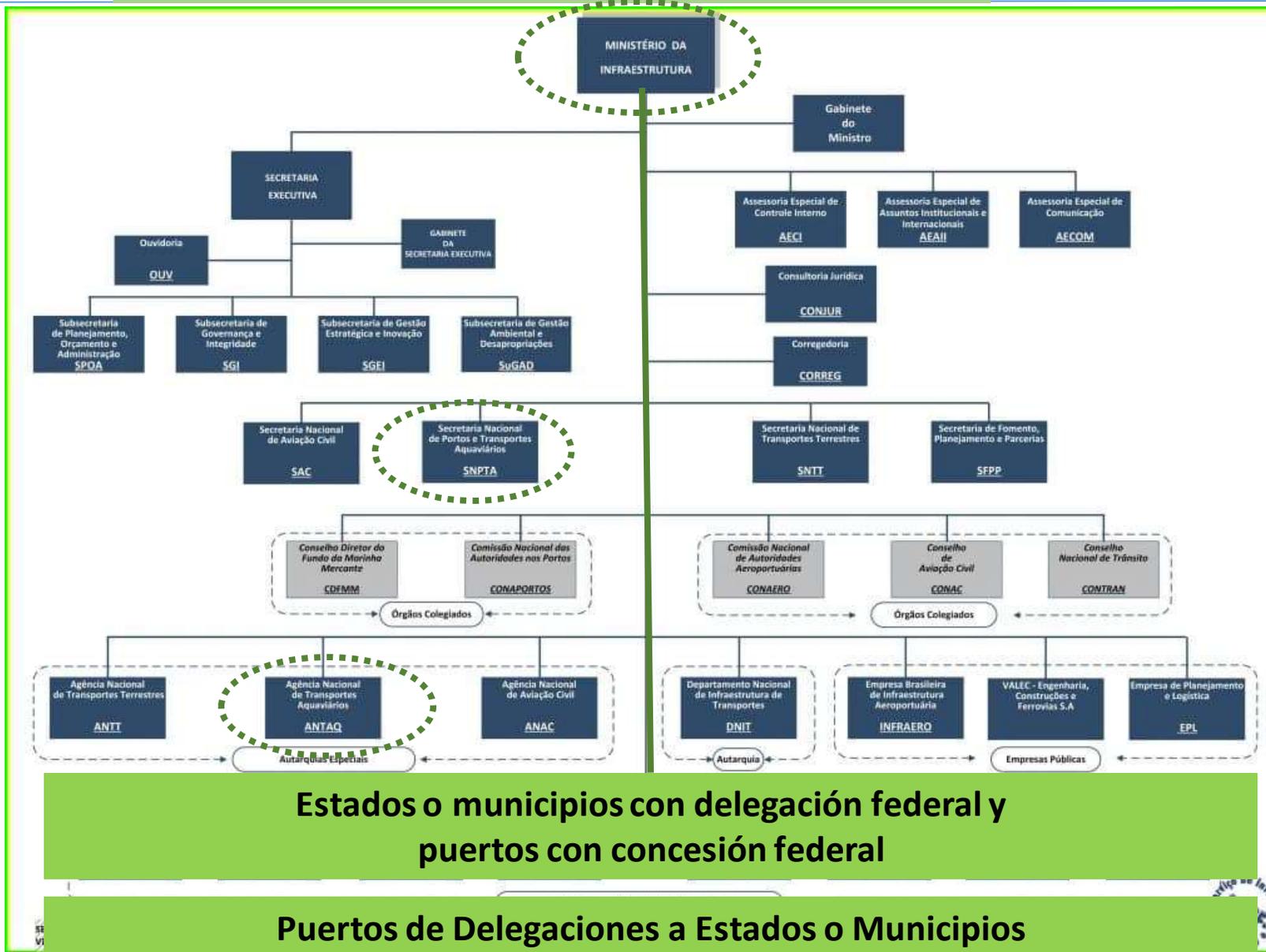
- ⊕ El Gobierno Federal tiene el **derecho exclusivo de legislar sobre el sistema portuario**;
- ⊕ También para **explorar la actividad del puerto**, pudiendo transferir a otros a voluntad;
 - ◆ Para los estados de la Federación;
 - ◆ Para municipios;
 - ◆ Para la empresa privada;
- ⊕ Por delegación, concesión, permiso o autorización, según sea el caso;



Estructura del gobierno federal que involucra puertos



Estructura del gobierno federal que involucra puertos delegados o concesionados



Estados o municipios con delegación federal y puertos con concesión federal

Puertos de Delegaciones a Estados o Municipios



Ministerio de Infraestructura

Planea - ejecuta - inspecciona - administra y etc.
(la Autoridad Portuaria, de hecho)

ANTAQ

Agencia Nacional de Transporte de
agua

Realiza de acuerdo con las directrices del
Ministerio y la Secretaría Nacional de Puertos

SNPTA

Secretaría Nacional de Canales y
Puertos

Funciona de acuerdo con las políticas
del ministerio

Administrador de puerto local

(Autoridad en denominación solamente)
Se pueden delegar algunas funciones para una
mayor autonomía.

CAP

Consejo de Autoridad
Portuaria
(solo asesoramiento)



Ministerio de Infraestructura

Planea - ejecuta - inspecciona - administra y etc.
(la Autoridad Portuaria, de hecho)

ANTAQ

Agencia Nacional de Transporte de
agua

Realiza de acuerdo con las directrices del
Ministerio y la Secretaría Nacional de Puertos

SNPTA

Secretaría Nacional de Canales y
Puertos

Funciona de acuerdo con las políticas
del ministerio

Gobierno estatal o municipal

Administra el puerto por delegación del Gobierno Federal.

Administrador de puerto local

Recibe mayores atribuciones de la Autoridad
Portuaria

CAP

Consejo de Autoridad
Portuaria
(solo asesoramiento)





**Dos modelos
para el desempeño del sector
privado en el sector portuario
en Brasil**



- REQUISITOS BÁSICOS PARA LA LICITACIÓN DE ARRENDAMIENTO**
- Estar en la planificación de puerto;
 - Ser aprobado por el Gobierno Federal - PPI;
 - Licitación realizada por el Gobierno Federal - ANTAQ;
 - Los recursos pagados por el licitador ganador permanecen con el Gobierno Federal (el Gobierno anuncia que dirigirá a algunos puertos)

TRABAJO PORTUARIO:
NÃO TIENE LIBERTAD EN LA CONTRATACIÓN DENTRO DEL PUERTO
(Sector privado obligado a mantener OGMO para la gestión de trabajadores portuarios)



REQUISITO BÁSICO PARA RECIBIR AUTORIZACIÓN PARA IMPLEMENTAR UN PUERTO PRIVADO:
TIENE DOMINIO DE UNA TIERRA LIMITADA POR AGUA
(Incluso puede ser un área pública sin uso definido y que será autorizada para su uso por el Gobierno a cambio de una remuneración)

TRABAJO PORTUARIO:
TENER TOTAL LIBERTAD EN LA CONTRATACIÓN DE TRABAJADORES PORTUARIOS
solo paga por OGMO si usa trabajadores de su sistema



Dos modelos para la acción del sector privado en el sector portuario en Brasil

Década 1960 até 1993

Entre 1993 e 2012 (Lei modernização portuária brasileira)

Entre 2013 e 2018 (alteração lei portuária)

Puerto P. PÚBLICA

Administración PÚBLICA

Operacion PÚBLICA

Puerto P.PRIVADA

TERMINAL PRIVATIVO

Solo carga solo

Ex: Petróleo y combustibles – Mineral de hierro – Aceros - Soja

Puerto P.PÚBLICA

Administración PÚBLICA

Operacion PRIVADA

Puerto P.PRIVADA

TERMINAL PRIVATIVO DE USO MISTO

Continua exigência de carga própria porém permite operar cargas de terceiros complementarmente

Puerto P.PÚBLICA

Administração PÚBLICA

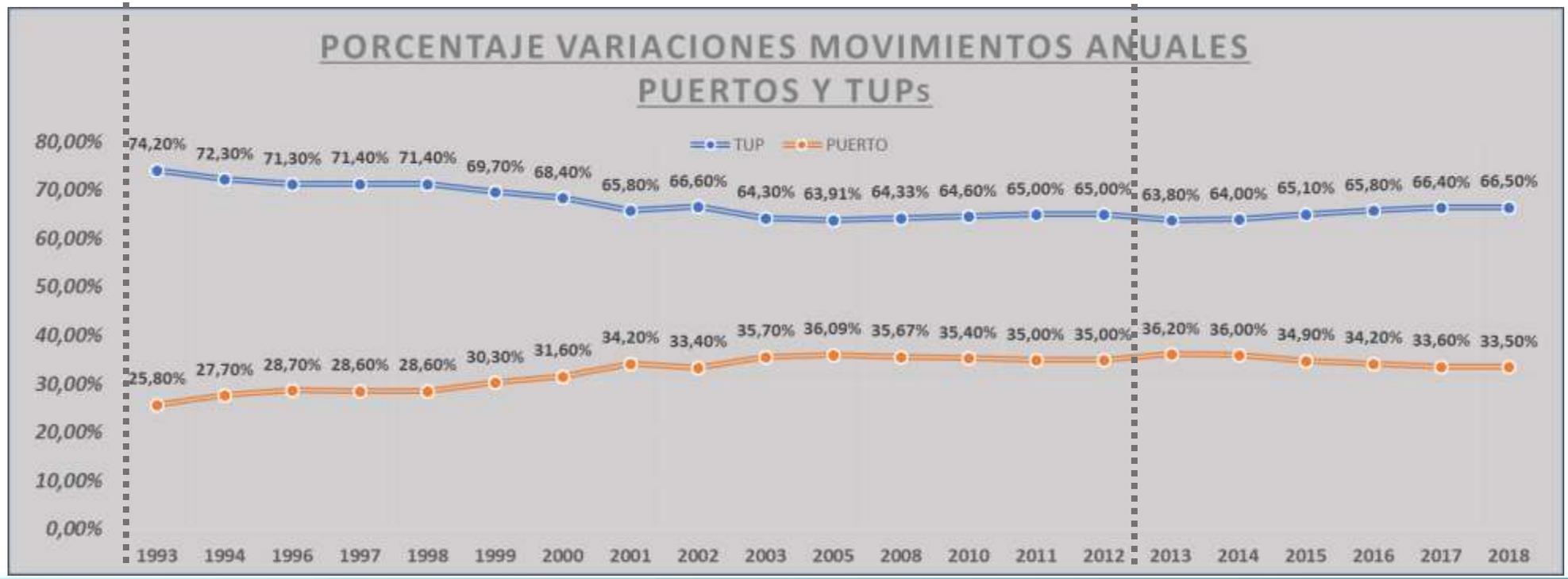
CENTRALIZADA

Operacion PRIVADA

Puerto P.PRIVADA

TUP – TERMINAL DE USO PRIVADO

Não há mais exigência de carga própria
Pode operar carga própria e de terceiros



Fuentes:
Min.Transportes e ANTAQ
Elaboración:
FENOP





306 - TERMINALES PORTUARIAS

**184 - Terminales portuarias arrendadas
En 37 puertos públicos**

122 - Terminales de puerto privado - TUP





**Movimientos
Puertos de propiedad
pública y puertos de propiedad
privada**

Movimientos portuarios Puertos Propiedad pública y Puertos Propiedad privada

ANTAQ

Movimentação Portuária

Longo Curso

Cabotagem

Vias Interiores

Contêineres

Frotas e Afretamentos

Linhas de Transporte

Indicadores



Movimentação Portuária

Total de Cargas Movimentadas t. em 2018: **1.120.381.796**

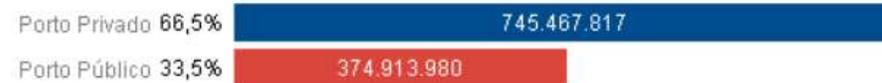
Escolha a Escala dos Dados

Em Toneladas (t)
 Em Mil x t.
 Em Milhões x t..

Legenda

Aumento em Relação ao Ano Anterior
 Redução em Relação ao Ano Anterior

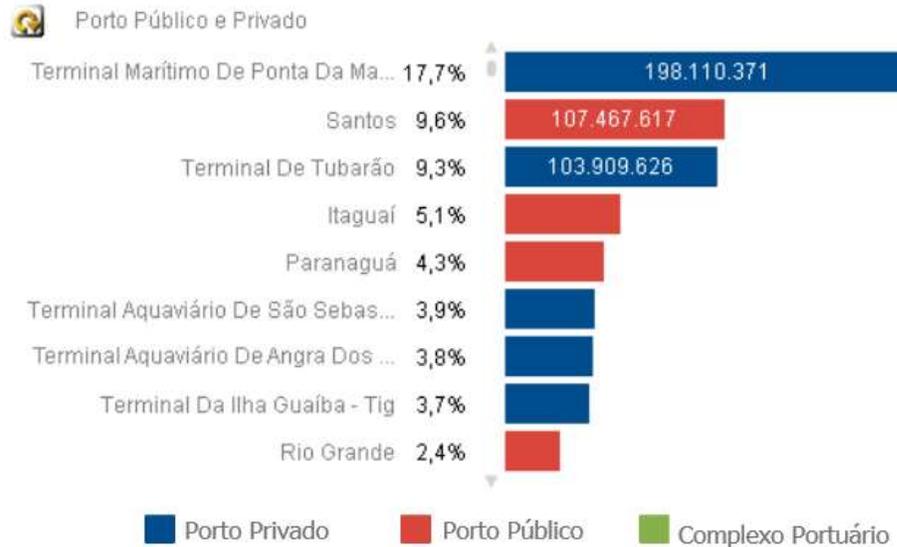
GR1.1 - Tipo de Instalação Portuária em ton. (2018)



GR1.2 - Sentido em ton. (2018)



GR1.3 - Instalação Portuária em ton. (2018)



GR 1.8 - Mapa com as Instalações Públicas e Privadas



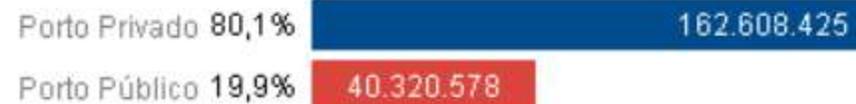
Fuente: ANTAQ - Agencia Nacional de Transporte



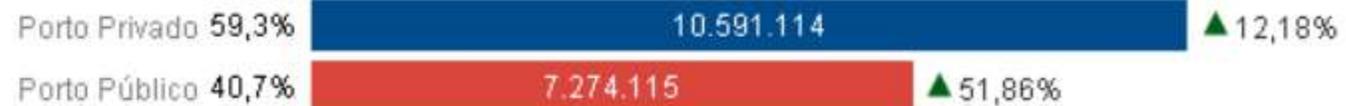
MINERAL DE HIERRO - 2018



PETRÓLEO Y COMBUSTIBLES - 2018

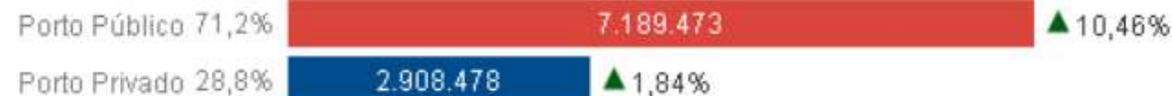
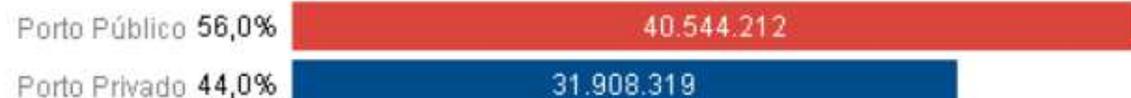
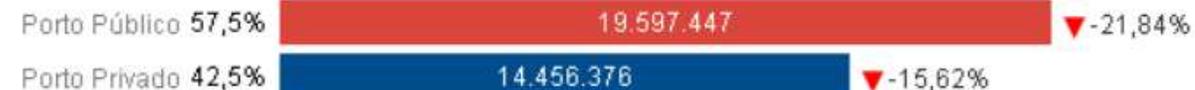


CELULOSA - 2018



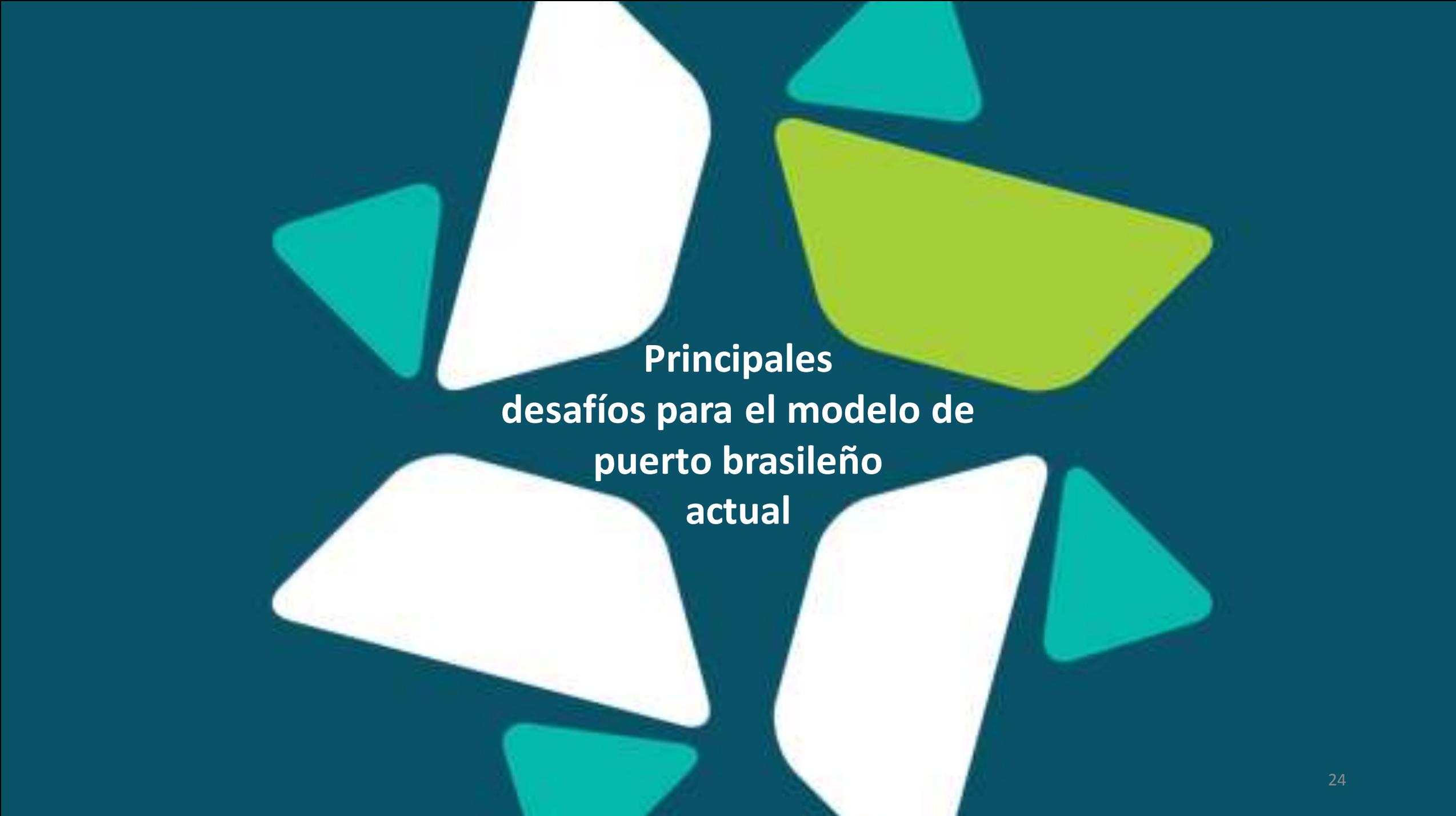
Fuente: ANTAQ - Agencia Nacional de Transporte



CONTENEDORES - 2018**SOJA - 2018****MAÍZ - 2018****FERTILIZANTES - 2018****AZUCARES - 2018**

Fuente: ANTAQ - Agencia Nacional de Transporte





**Principales
desafíos para el modelo de
puerto brasileño
actual**

⊕ Destacado inicial en puertos privados - TUP - Terminales de uso privado:

- ◆ Son muy importantes en el sistema portuario brasileño;
- ◆ La ley de 2013 resolvió disputas legales sobre la posibilidad de que no se les exigiera tener su propia carga y, lo que es más importante, poder mover cualquier carga (carga de terceros) como proveedor de servicios de terceros libremente;
- ◆ El sector privado ha dado preferencia al despliegue de TUP que a participar en ofertas para áreas de arrendamiento en puertos de propiedad pública (las ofertas se han producido sin empresas interesadas en participar);
- ◆ No requieren alteraciones legales a sus actividades;
- ◆ Los problemas del sistema portuario brasileño no están en puertos privados;



⊕ Los puertos de propiedad pública fueron dañados por la enmienda legal brasileña de 2013;

- ◆ La administración portuaria se centralizó en las agencias del Gobierno Federal;
- ◆ La administración portuaria local fue vaciada de sus poderes;
- ◆ Los puertos perdieron fondos de las ofertas dirigidas a la Caixa del Gobierno Federal;

⊕ Los puertos de propiedad pública perdieron su parte de los movimientos anuales en el tonelaje movido después del cambio legal de 2013:

- ◆ En **1993** tenían el **25.8%** de las operaciones de tonelaje total;
- ◆ En **2013** alcanzaron el **36,2%** del total de operaciones de tonelaje y
- ◆ En **2018** cayeron al **33.5%** del total de operaciones de tonelaje.



⊕ Principales problemas que dificultan la competitividad de los puertos de propiedad pública en Brasil;

- ◆ La legislación actual no sigue las mejores prácticas mundiales y debe revisarse para los puertos de propiedad pública:
 - ▶ Garantizar el modelo Landlord;
 - ▶ Revisión de la legislación laboral portuaria actualmente aplicable para operaciones en puertos de propiedad pública (garantizando la libertad de contratación ya válida para puertos de propiedad privada);
 - ▶ Recuperación de la CAP - Consejo de la Autoridad Portuaria, tal como existía en virtud de la Ley 8.630 / 93;

- ◆ Los riesgos de influencia política en las administraciones portuarias de propiedad pública;
 - ▶ Garantizar un instrumento legal que impida los nombramientos políticos en las administraciones portuarias;
 - ▶ FENOP presentó una propuesta al Gobierno para el CAP - Consejo de la Autoridad Portuaria para aprobar los nombramientos de Directores;

- ◆ Excesiva burocracia y organismos de intervención y control público sobre los puertos:
 - ▶ Necesidad de cambios legales y regulaciones para resolver conflictos entre entidades gubernamentales y su interferencia en puertos de propiedad pública.



- ⊕ **El gobierno federal reconoce los problemas actuales en los puertos de propiedad pública que todavía están bajo su administración;**
- ⊕ **También hay problemas en los puertos que fueron entregados por las delegaciones a los estados y municipios;**
- ⊕ **El Gobierno Federal está evaluando soluciones a problemas que no requieren cambios en la legislación portuaria actual:**
 - ◆ Estudios para la participación de iniciativas privadas en administraciones portuarias de propiedad pública;
 - ◆ También estudios para la concesión total a la iniciativa privada de puertos de propiedad pública (por ejemplo, Ports Australia);
 - ◆ Los puertos de Vitória y Santos se encuentran entre los estudios para definir las posibles formas;
 - ◆ El gobierno del estado de Pernambuco también anunció interés en adoptar formatos para el puerto SUAPE, que es un puerto de delegación;
 - ◆ Los formatos se pueden diferenciar para cada puerto.





**Oportunidades en el sistema
portuario brasileño**

- ⊕ El gobierno actual está avanzando con las reformas económicas y esto generará la recuperación económica y social del país;
- ⊕ El gobierno actual ha otorgado un tratamiento especial al sector de infraestructura:
 - ◆ Nombrado como Ministro de Infraestructura un profesional serio y altamente calificado, que coordinó todos los estudios para asociarse con la empresa privada en esta área, en el Gobierno anterior (Gobierno Michel Temer);
 - ◆ Por lo tanto, todos los programas de infraestructura no han cambiado y continúan;
 - ◆ No hubo pérdida de tiempo y concentración;
- ⊕ Por primera vez en Brasil, todas las áreas de logística e infraestructura están bajo el mismo comando público;



- ⊕ Brasil continúa teniendo una participación en el comercio exterior, especialmente en los agronegocios;
- ⊕ Con la recuperación esperada de la economía, el comerciante brasileño necesitará una estructura portuaria también para las importaciones de bienes;
- ⊕ Brasil no tiene recursos públicos para inversiones en infraestructura;
- ⊕ El Gobierno ya ha definido que la iniciativa privada serán los hechos fundamentales para la viabilidad de la infraestructura necesaria para el país y esto involucra en particular al sector portuario;



Oportunidades en el sistema portuario brasileño

- ⊕ Por lo tanto, la iniciativa privada tiene grandes oportunidades para la implementación de nuevos puertos privados en Brasil (TUP);
- ⊕ También puede participar en el arrendamiento de áreas en puertos de propiedad pública para la implementación y operación de terminales portuarias;
 - ◆ El gobierno está mejorando las reglas y procedimientos de licitación para generar un mayor atractivo para la participación privada y la inversión en puertos de propiedad pública;
 - ◆ Algunas ofertas ya han tenido más participación privada;
- ⊕ Además, la iniciativa privada puede participar en la Administración Portuaria o en la concesión total de algunos puertos, de acuerdo con los estudios en curso del Gobierno de Brasil;
- ⊕ Destacando también las oportunidades de inversión privada en carreteras, ferrocarriles, vías fluviales y navegación de cabotaje;
 - ◆ El Gobierno está finalizando una propuesta de enmienda legal que generará importantes incentivos para la navegación de cabotaje.



The background features several abstract, rounded geometric shapes. There are two teal triangles, one white rounded rectangle, and one large lime green rounded rectangle in the upper half. In the lower half, there are two white rounded rectangles and two teal triangles. The word "Conclusiones" is centered in white text.

Conclusiones

Conclusiones:

- ⊕ La evolución de la recuperación económica brasileña requerirá la expansión de la infraestructura;
- ⊕ Las mejoras y expansiones en el sistema portuario brasileño son fundamentales para el desarrollo económico y social del país y para su participación en el comercio mundial;
- ⊕ Ambos modelos portuarios brasileños son oportunidades para la participación de la iniciativa privada;
- ⊕ FENOP defiende la revisión de la legislación y ha propuesto, para recuperar aún más el atractivo de las inversiones privadas también en puertos de propiedad pública;





FENOP

Federação Nacional das
Operações Portuárias

O MODELO PORTUÁRIO BRASILEIRO:
DESAFÍOS E OPORTUNIDADES

gracias por la atención!

Centro Empresarial Norte, SRTVN 701
Conjunto A, sala 218, Brasília – DF, Brasil
CEP 70719-903 | Fone: (61) 3226-7005
fenop@fenop.com.br

Sérgio Aquino
presidencia@fenop.com.br
aquino@spaconsult.com.br