



OTROS
DOCUMENTOS

2025



El sector portuario en Brasil

Oficina Económica y Comercial
de España en São Paulo

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

31 de marzo de 2025
São Paulo

Este estudio ha sido realizado por
Marina Alejandra García Martínez

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de España en São Paulo

<http://brasil.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224250205



Índice

1. Cifras clave	4
2. Características del mercado	6
2.1. Definición	6
2.2. Tamaño del mercado	6
2.3. Marco institucional	8
2.4. Principales actores	9
2.5. Costes	10
3. La oferta española	12
4. Oportunidades del mercado	14
5. Claves de acceso al mercado	17
5.1. Marco regulatorio	17
5.2. Vías de entrada	17
5.3. Restricciones	18
5.4. Ferias	18
6. Información adicional	19



1. Cifras clave

Brasil, con una superficie de 8,5 millones de km², es el quinto país más extenso del mundo y cuenta con una línea costera de 7.471 kilómetros, la decimosexta más larga a nivel global. De sus 26 estados federados y el distrito federal, 17 tienen acceso al mar, lo que destaca la importancia estratégica de su infraestructura portuaria.

En este país, tan solo el 13,6 % de la carga interna se transporta por vías navegables; una cifra relativamente baja considerando la amplia disponibilidad de ríos navegables y el considerable potencial de la geografía brasileña, que todavía permanece subutilizada. No obstante, en el contexto del comercio internacional, el modo marítimo mantiene una hegemonía casi absoluta, y Brasil no es una excepción: en la actualidad, cerca del 86 % de su comercio exterior se canaliza por esta vía, lo que refuerza el papel estratégico del sector portuario en su economía.

Cabe destacar que los factores que perjudican al transporte brasileño son la insuficiente infraestructura portuaria, la elevada carga fiscal y las tarifas que, siendo superiores a la media internacional, hacen que los barcos brasileños vean su competitividad mermada frente a los buques internacionales. En 2023, el país movilizó un total de 1.300 millones de toneladas de carga, lo que representó un crecimiento del 4,7 % respecto al año anterior, mientras que para el año 2026 se proyecta un movimiento de 1.483 millones de toneladas.

Brasil opera bajo un modelo portuario público-privado, con 36 puertos públicos y aproximadamente 380 terminales portuarias. De estas, 210 son terminales de uso privado (TUP) y 170 operan bajo concesión dentro de puertos públicos, lo que refleja una fuerte participación de la inversión privada en el sector.

En cuanto a las principales mercancías transportadas, en términos de toneladas movilizadas, el mineral de hierro encabeza el movimiento portuario, representando el 29,7 % del total. Para optimizar su exportación, diversas empresas han desarrollado terminales privadas especializadas. Los combustibles y aceites minerales constituyen el 16,7 %, con un flujo significativo en exportaciones, importaciones y distribución interna mediante cabotaje y navegación fluvial.

Por su parte, la carga transportada en contenedores ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, representando el 9,8 % del total gracias a su eficiencia operativa. Sin embargo, su participación en Brasil sigue siendo baja en comparación con los estándares internacionales, lo que afecta a la competitividad logística, incrementa costes y limita la integración con los principales mercados globales.



Este panorama pone de manifiesto la necesidad de incrementar las inversiones en infraestructura portuaria y de desarrollar estrategias que fomenten el transporte en contenedores, con el fin de optimizar la eficiencia del sistema logístico, reducir costes y fortalecer el comercio exterior brasileño.

icex

2. Características del mercado

2.1. Definición

Esta ficha analiza el sector portuario en Brasil, fundamental para el desarrollo de la economía, principalmente para el comercio exterior.

Según los últimos datos publicados por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), la red portuaria brasileña representa en torno al 9,5 % de la matriz de transporte nacional. La navegación alberga tanto el transporte marítimo (de largo curso, cuando requiera paradas en puertos de diferentes países, o de cabotaje, con paradas dentro del mismo país), como el transporte fluvial. El sistema portuario brasileño está formado por los puertos organizados y las Terminales de Uso Privado (TUP). La legislación prevé que los puertos organizados puedan estar gestionados por el sector público (a nivel federal, a través de las Companhias Docas, o a nivel estatal, mediante delegación), o por la iniciativa privada a través de una concesión. Aun cuando cuenten con gestión pública, los puertos organizados pueden albergar terminales de carácter privado, a través de un arrendamiento portuario. Por su parte, los TUP pueden considerarse puertos de gestión 100 % privada, para lo que se requiere una autorización expresa de la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

2.2. Tamaño del mercado

A pesar de contar con una de las mayores redes hidrográficas del mundo, Brasil solo utiliza un 13,6 % de sus vías navegables para el transporte de mercancías, muy por debajo de países como Japón (60 %) o Noruega (50 %). En este sentido, el sector portuario brasileño se enfrenta a una competencia significativa del transporte por carretera y ferrocarril, que históricamente han concentrado las inversiones en infraestructura logística del país. Esto evidencia un gran potencial sin explotar en el transporte fluvial y marítimo interior.

Además de los desafíos derivados de la infraestructura portuaria insuficiente en varias regiones, que limita la eficiencia operativa de puertos clave, Brasil afronta una carga impositiva relativamente elevada, especialmente en comparación con los estándares internacionales, lo que incrementa los costes operativos tanto para los buques nacionales como para los extranjeros. Estas condiciones afectan a la competitividad del sector, pero también representan oportunidades para empresas extranjeras.

Por otra parte, aunque el puerto de Santos, ubicado en el estado de São Paulo, es el más grande y dinámico de Sudamérica y desempeña un papel crucial en las exportaciones brasileñas, no se configura como el principal *hub* logístico regional. Tiene gran escala comercial, pero no está

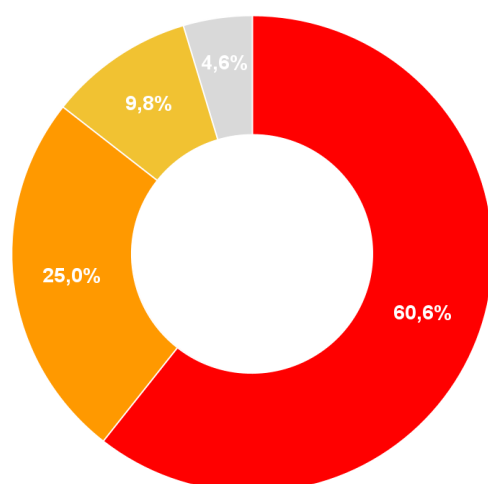
diseñado ni optimizado para funcionar como *hub* de tránsito, donde llegan mercancías de varios orígenes para ser redistribuidas a otros destinos, como sí ocurre en otros centros logísticos de la región, como Panamá o Colombia. En cambio, está orientado principalmente al movimiento de productos agrícolas e industriales, lo que, junto a los desafíos burocráticos y la carga fiscal elevada, afecta su competitividad frente a otros puntos estratégicos de América Latina y el Caribe.

A pesar de estas limitaciones, el sistema portuario brasileño mantiene un volumen muy significativo de actividad, especialmente en el transporte de larga distancia, clave para el comercio exterior, que representa más del 70 % del movimiento total de cargas, con un total de 926,9 millones de toneladas en 2023.

Predomina la carga a granel sólido (60,6 %), seguida del granel líquido (25 %), carga general (9,8 %) y contenedores (4,6 %).

PARTICIPACIÓN POR TIPO DE CARGA

- Granel sólido
- Granel líquido
- Carga general
- Contenedores



Fuente: Elaboración propia con información del Relatório Setorial de Navegação e Portos 2024 de LAFIS Consultoria.

Las Terminales de Uso Privado (TUP) manejan el 65,4 % de toda la carga transportada, mientras que los puertos organizados manejan el 34,6 %.

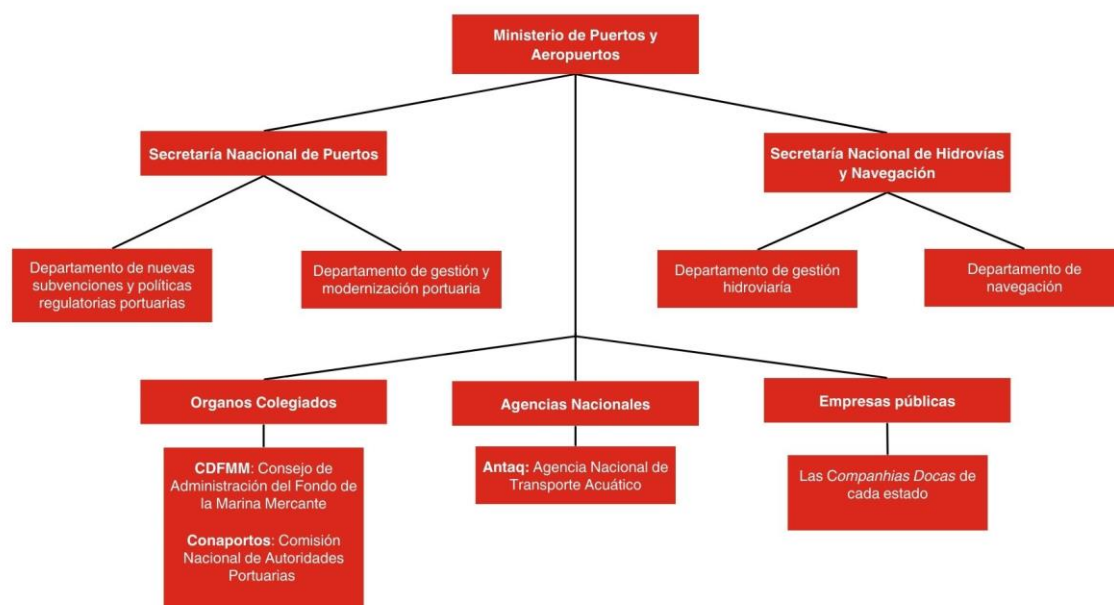
El puerto de Santos, situado en el estado de São Paulo, es el mayor puerto marítimo de Sudamérica y el principal eje logístico de Brasil. Con una extensión de 7,8 km², desempeña un papel fundamental en el comercio internacional, especialmente con Asia del Este. En 2024, alcanzó un récord histórico de 179,8 millones de toneladas movilizadas, consolidándose como el principal punto de salida para las exportaciones brasileñas, con énfasis en productos agrícolas y carga *contenerizada*. Su infraestructura avanzada y su conectividad con los principales corredores de transporte refuerzan su relevancia en el comercio global.

RANKING DE PUERTOS POR PESO DE CARGA BRUTA

Ranking	Puerto	TON
1º	Porto de Santos, São Paulo	135,9 millones
2º	Porto de Paranaguá, Paraná	58,3 millones
3º	Porto de Itaguaí, Rio de Janeiro	55,8 millones
4º	Porto do Itaqui, Maranhão	36,3 millones
5º	Porto de Suape, Pernambuco	25,9 millones

2.3. Marco institucional

El marco institucional se divide en muchos organismos con diferentes roles y competencias. Con el nuevo gobierno de Luiz Ignácio Lula da Silva se dividió el anterior Ministerio de Infraestructura en dos ministerios, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos; y el Ministerio de Transporte.



Fuente: Elaboración propia con información del Ministerio de Puertos y Aeropuertos.

El Ministerio de Puertos y Aeropuertos es el órgano del Gobierno federal responsable de coordinar la organización y el desarrollo de la política nacional de transporte fluvial y aéreo. Sus competencias fueron definidas por la Ley 14.600 de 19 de junio de 2023.

2.4. Principales actores

- **ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)**
Es la agencia reguladora del transporte fluvial en Brasil. Supervisa y fiscaliza los puertos, el transporte marítimo, fluvial y lacustre, garantizando la competencia y la eficiencia del sector.
- **Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MAPA)**
Órgano del gobierno federal que define políticas y estrategias para el desarrollo de la infraestructura portuaria y aeroportuaria en Brasil. Supervisa las concesiones y modernización de puertos.
 - **Secretaría Nacional de Puertos (SNP)**
Es una división dentro del MAPA encargada específicamente del sector portuario. Planifica, regula y promueve la modernización y concesión de puertos públicos y privados.
- **Companhias Docas**
Empresas públicas estatales que administran y operan los principales puertos marítimos organizados en Brasil, como los de Santos, Río de Janeiro, Bahía y Pará.
- **Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT)**
Entidad federal responsable de la construcción y mantenimiento de vías navegables, puertos fluviales, carreteras y ferrocarriles. Se enfoca en la infraestructura de transporte terrestre y vías navegables interiores.
 - **Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH)**
Centro de investigación vinculado al DNIT. Realiza estudios científicos y técnicos sobre vías navegables, dragado y transporte fluvial, brindando información para la planificación de infraestructura.
- **Empresa de Planificación y Logística S.A. (EPL)**
Es una empresa estatal cuyo objetivo es estructurar y cualificar, mediante estudios e investigaciones, el proceso de planificación logística integrada del país, vinculando carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y vías navegables.

2.5. Costes

La estructura de costes portuarios en Brasil se divide en cuatro grandes grupos: costes de entrada y salida de buques, manipulación de carga, tarifas portuarias y costes operativos.

- **Entrada y salida de buques:** Incluye servicios de practica, remolcadores y atraque, calculados por contenedor o tonelada según el puerto.
- **Manipulación de carga:** los costes de manipulación de carga en los puertos brasileños incluyen una tarifa que se aplica por servicios como la carga y la descarga, el almacenaje, el transporte interno dentro del puerto, y los equipos de carga como grúas, cintas transportadoras (entre otros), llamada Terminal Handling Charge (THC). El valor de esta tarifa varía en función del tipo de contenedor, peso y ubicación del puerto.
- **Tarifas portuarias:** Relacionadas con la infraestructura terrestre (INFRAPORT) y marítima (INFRAMAR). Según el Banco Mundial, los costes aduaneros y administrativos adicionales superan el 10 % de los gastos operativos del comercio exterior, alcanzando hasta el 30 % al incluir pérdidas y seguros. En promedio, el despacho de exportaciones en Brasil toma 7,1 días, mucho menos que los 14 días en India, lo que refleja una ventaja competitiva en términos de agilidad.
- **Costes operativos:** El combustible representa más del 60 % del gasto total. En Brasil, el búnker para buques de cabotaje está gravado con impuestos, lo que encarece la operación frente a las embarcaciones de largo curso que se encuentran exentas.

Además, los costes de inventario y almacenamiento son un desafío logístico en Brasil, principalmente debido a la limitada infraestructura de almacenamiento (silos, depósitos, etc.). Como resultado, los inventarios de productos manufacturados son el doble que en EE. UU., y en el caso de las materias primas, superiores al triple. Aunque se han logrado avances en la reducción de costes y mejoras en productividad, el desempeño de los puertos brasileños sigue siendo inferior al de los principales puertos del mundo, especialmente en comparación con los más eficientes del Extremo Oriente.

El precio del flete marítimo depende de múltiples factores evaluados por el agente o armador antes de llegar al exportador o importador. Las tarifas se establecen mediante negociación entre el gobierno federal, la administración portuaria y el Consejo de la Autoridad Portuaria (CAP). La administración portuaria propone ajustes que, tras la aprobación gubernamental, son sometidos al CAP.

Su precio se determina considerando varios factores, entre ellos el flete básico, CIF (Cost Insurance Freight) y FOB (Free On Board), junto con los siguientes sobrecargos: *ad valorem*, sobretasa de combustible, tasa para volúmenes pesados, tasa para volúmenes de gran dimensión, adicional de puerto, factor de ajuste cambiario (CAF), y sobretasa por congestión. Cada uno de estos elementos

contribuye al cálculo final del flete, variando según el tipo de mercancía, la ruta y las condiciones del puerto.

Existen tres modalidades principales de transporte marítimo en Brasil que afectan a las tarifas y a la logística en el país:

1. **Largo curso:** Es el transporte entre puertos brasileños e internacionales, responsable del comercio exterior, y que representa el 71,1% (926,8 millones de toneladas) del total transportado.
2. **Cabotaje:** Se realiza a lo largo de la costa brasileña, uniendo únicamente puertos nacionales y suponiendo el 22,3% del total transportado. Aunque Brasil tiene un gran potencial para esta modalidad, su desarrollo ha sido limitado debido a la falta de infraestructura portuaria y a la caída de la demanda de productos industrializados. En comparación, el cabotaje en Europa representa el 37% y alrededor del 48% en China, lo que indica que el cabotaje en Brasil tiene un gran potencial de crecimiento.
3. **Navegación interior:** Se lleva a cabo por las vías navegables interiores, naturales o artificiales, y representa el 6,4% del total. Aunque Brasil tiene una red de transporte fluvial de 13.000 km, existe potencial para llegar hasta los 43.000 km, pero la falta de inversión adecuada en el sector afecta negativamente a la viabilidad económica de las vías de navegación.

Finalmente, la **navegación marítima de apoyo**, con una participación de solo el 0,2%, proporciona soporte logístico en aguas territoriales, esencial para la explotación minera y la producción de hidrocarburos, especialmente en la región del Presal. A pesar de la caída de la demanda tras la crisis de Petrobras, las perspectivas siguen siendo prometedoras debido a la demanda continua de recursos de esta región.

Cada modalidad de transporte influye en los costes del flete, ya que las condiciones operativas y de infraestructura de los puertos pueden incrementar los precios dependiendo de la modalidad utilizada.

3. La oferta española

España y Brasil mantienen una relación comercial sólida y estratégica, respaldada por una larga historia de cooperación económica y cultural. Brasil es el principal socio comercial de España en América Latina, mientras que España se posiciona como uno de los mayores inversores extranjeros en el país. Esta relación se ha fortalecido gracias a la presencia de empresas españolas en sectores clave como la energía, la banca y las infraestructuras. Es por ello por lo que España podría desempeñar un papel fundamental en la modernización de la infraestructura portuaria brasileña, con numerosas empresas españolas participando en proyectos de gestión, ampliación y optimización de terminales portuarios en Brasil. A su vez, Brasil es un punto estratégico para las empresas españolas que buscan expandirse en América Latina.

Por otro lado, España no solo es un inversor clave en Brasil, sino que también actúa como plataforma de entrada para los productos y servicios brasileños en Europa. Gracias a su ubicación estratégica y su pertenencia a la Unión Europea, España facilita el acceso de Brasil al mercado europeo, consolidando su papel como socio comercial preferente.

En cuanto al intercambio comercial, Brasil ocupa la quinta posición en el *ranking* de países proveedores de España. A pesar de la solidez de las relaciones comerciales entre ambos países, España se sitúa como el 16.º mayor proveedor de Brasil, por detrás de otros socios comerciales clave.

Finalmente, en términos de volumen de comercio, en 2022 España importó de Brasil bienes por un total de 9.780 millones de dólares, mientras que las exportaciones españolas hacia Brasil alcanzaron los 3.800 millones de dólares. El petróleo crudo fue el principal producto importado por España desde Brasil, mientras que el petróleo refinado encabezó las exportaciones españolas hacia el país sudamericano.

España tiene una presencia sólida en el sector portuario brasileño, principalmente a través de empresas especializadas en logística internacional, transporte marítimo y soluciones tecnológicas aplicadas a la gestión portuaria. Las relaciones comerciales entre ambos países en este ámbito son estables y muestran un creciente interés en la colaboración estratégica.

Varias transitarias y operadores logísticos españoles han consolidado su presencia en Brasil, ofreciendo servicios personalizados y adaptados a las necesidades del comercio y transporte exterior. Empresas como Ravello Logistics, Raminatrans y Logisber destacan por su experiencia en la gestión de exportaciones e importaciones, servicios de transporte y soluciones multimodales. Estas empresas añaden valor a la cadena logística, facilitando las operaciones comerciales entre España y Brasil con un enfoque eficiente y orientado al cliente.

En el ámbito de la tecnología portuaria, España también está presente con empresas que ofrecen soluciones avanzadas para la digitalización, automatización y sostenibilidad de los puertos brasileños, donde ya operan directamente o a través de socios locales. Indra, por ejemplo, es un referente internacional en la implantación de sistemas inteligentes de gestión portuaria, seguridad marítima, trazabilidad de mercancías y control de operaciones, y tiene una presencia significativa y una larga trayectoria en Brasil, con también proyectos tecnológicos en entornos portuarios e infraestructuras logísticas. Del mismo modo, Infoport, especializada en *software* y servicios tecnológicos para la comunidad logística portuaria, ha desarrollado sistemas que optimizan la coordinación entre los diferentes actores del ecosistema logístico y también ha iniciado su actividad en el mercado brasileño, participando en procesos de modernización y digitalización de las operaciones.

Por otra parte, en cuanto a las rutas marítimas, España y Brasil mantienen un tráfico regular y muy consolidado, tanto en líneas directas como en servicios integrados dentro de las rutas transatlánticas. España cuenta con 46 puertos de interés general, gestionados por 28 autoridades portuarias y coordinados por Puertos del Estado, de los cuales una decena tienen conexiones frecuentes con Brasil, especialmente para el transporte de contenedores, graneles y carga rodada.

Los principales puertos españoles conectados con Brasil son Valencia, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Vigo, Las Palmas y Tenerife. Estos puertos actúan como importantes nodos logísticos que conectan con los principales puertos brasileños, como Santos, Río de Janeiro, Paranaguá, Salvador y Suape, facilitando el tránsito de mercancías en ambas direcciones.

Las conexiones son operadas por navieras internacionales como MSC, Maersk, CMA CGM o Hapag-Lloyd, que ofrecen varias frecuencias semanales, convirtiendo a España en una puerta estratégica para el comercio europeo con Brasil y viceversa. Además, las rutas suelen formar parte de itinerarios más amplios que conectan Sudamérica con el Mediterráneo, el norte de Europa y Asia, reforzando el papel de los puertos españoles como centros de redistribución de la carga.

4. Oportunidades del mercado

- **Programa PPI:**

El Programa de Asociaciones de Inversiones (Programa de Parcerias de Investimentos o PPI) fue creado por la [Ley nº 13.334/2016](#) y está coordinado por la Secretaría Especial del Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), dependiente de la Casa Civil. de Investimentos (SPPI), dependiente de la Casa Civil.

Su objetivo es fomentar y fortalecer la participación del sector privado en proyectos de infraestructura a través de concesiones, arrendamientos, privatizaciones y asociaciones público-privadas (APP).

El PPI abarca proyectos federales, estatales y municipales. Vela por ofrecer un entorno legal y regulatorio favorable, procesos transparentes y una estructuración de proyectos armonizada, lo que incluye desde la elaboración de estudios previos hasta la preparación de los aspectos de ingeniería, ambientales, jurídicos y económico-financieros necesarios para que el ente público contrate a un ente privado para realizar un proyecto de concesión o asociación público-privada (PPP).

Desde la creación del programa se han concluido 241 proyectos (65 en el sector portuario) y, actualmente, se encuentran activos 208 (49 en el sector). En enero de 2024, el presidente Lula da Silva publicó un decreto con una lista de 11 proyectos públicos a nivel federal en el sector portuario calificados para el programa PPI. Los proyectos incluyen terminales portuarias en Vila do Conde, Río de Janeiro, Maceió, Santana, Recife, y Porto Alegre; así como un canal de acceso en el Puerto de Río Grande. La mayoría de los procesos licitatorios planteados son de arrendamiento de terminales portuarias.

Con la anterior administración se contemplaron proyectos de desestatización de puertos como el de Itajaí, Santos, São Sebastião o Bahia. Sin embargo, la privatización de la gestión portuaria ya no es una prioridad para el gobierno de Lula. En octubre de 2023, el gobierno federal retiró varios proyectos de desestatización de puertos y anunció en su lugar la realización de inversiones alternativas, como la concesión parcial de los accesos al puerto de Santos, o la realización de las obras y concesión del túnel Santos-Guarujá (obra de gran calado, incluida también en el Nuevo PAC).

- **Programa Nuevo PAC:**

El Programa [Nuevo PAC](#) (Programa de Aceleración del Crecimiento), fue relanzado en agosto de 2023 por el gobierno de Lula como una estrategia de inversión pública y privada orientada a impulsar el crecimiento económico y la infraestructura nacional. Cuenta con una

inversión prevista de 1.700 millones de reales (unos 310.000 millones de euros), de los que su mayor parte (1.300 millones de reales, 234.000 millones de euros) se prevén ejecutar hasta 2026. Estas inversiones serán tanto públicas como privadas, y tienen como objetivo generar empleo e ingresos, reducir las desigualdades sociales y regionales, y acelerar el crecimiento económico del país. El nuevo PAC busca una transición ecológica, la neoindustrialización, el crecimiento con inclusión social y la sostenibilidad medioambiental.

La financiación de estas inversiones corresponderá sobre todo al sector privado (aproximadamente 110.000 millones de euros), seguido del presupuesto federal (cerca de 67.000 millones de euros), de préstamos (unos 65.000 millones de euros) y del presupuesto de empresas públicas (alrededor de 62.000 millones de euros).

Este nuevo PAC tiene la gran virtud de preservar el programa de asociaciones público-privadas ya en marcha (PPI, por sus siglas en portugués), uno de los más importantes del mundo. Este programa viene ofreciendo oportunidades de negocio a las empresas españolas. Es previsible que el área de PPP sea la que siga protagonizando la construcción y modernización de infraestructuras en Brasil durante el actual gobierno.

Existen actualmente un total de 138 proyectos en el ámbito portuario enmarcados dentro del programa Nuevo PAC, de los cuales 108 se encuentran en fase de ejecución, 22 en fase de acción preparatoria y 8 en fase de licitación/subasta. Las áreas principales de actuación se concentran en concesiones para el arrendamiento de terminales (nuevos y existentes), obras de terminales y terminales de uso privado (TUP), estudios y proyectos, implantación de sistemas e innovaciones tecnológicas, obras en muelles y embarcaderos, obras y concesiones para actividades de dragado y construcción de accesos terrestres.

En el ámbito de las vías fluviales existen 59 proyectos, de los cuales 19 están en fase de acción preparatoria, 38 en ejecución, y 2 en fase de licitación. Las áreas principales de actuación se concentran en obras de construcción, recuperación y señalización, elaboración de estudios y proyectos, obras de dragado y obras para la operación, manutención y modernización de esclusas.

En el marco del programa PAC se han incorporado 92 proyectos del PPI, de los cuales varios pertenecen al ámbito portuario. Entre los proyectos incluidos se encuentran el túnel de Santos-Guarujá o la concesión al canal de acceso en Paranaguá.

Las inversiones por ejecutar en 2023/2024 encuadradas dentro de las subastas de puertos alcanzan los 9.000 millones de reales (aproximadamente 1.620 millones de euros).

- **Programa Navegue Simples:**

Lanzado oficialmente el 18 de junio de 2024 por el Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MPor) y la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ), el programa [Navegue](#)

Simplex tiene como propósito eliminar trabas burocráticas, simplificar los procedimientos y garantizar mayor eficacia en la concesión de infraestructuras portuarias en todas sus variantes. Inspirado en el exitoso programa Voo Simplex del sector aeronáutico, Navegue Simplex busca identificar ineficiencias y oportunidades de mejora en los procedimientos actuales, reduciendo el tiempo necesario para obtener contratos de autorización, arrendamiento o concesión de instalaciones portuarias.

El programa se desarrollará en ciclos de cuatro años, con acciones de mejora e innovación implementadas anualmente.

- **Plan de inversiones portuarias y fluviales:**

El Ministerio de Puertos y Aeropuertos cuenta con un ambicioso plan de inversiones que incluye la subasta de áreas estratégicas en puertos clave como Paranaguá, Santos y Río de Janeiro durante el primer trimestre de 2025. Este paquete de concesiones y arrendamientos busca modernizar y expandir la infraestructura portuaria, mejorando la eficiencia y competitividad del sector.

En total, 35 proyectos portuarios serán adjudicados al sector privado hasta 2026, con una inversión estimada de 14.500 millones de reales.

Además, el gobierno apuesta por el desarrollo del transporte fluvial en los próximos años. Para ello, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MAPA) y la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ) planean realizar las primeras subastas de vías de navegación fluvial en 2025. Asimismo, se están elaborando dos marcos regulatorios destinados a incentivar la participación de inversores privados en este sector estratégico.

5. Claves de acceso al mercado

5.1. Marco regulatorio

La [Ley 12.815/2013](#) es fundamental, ya que regula la participación del sector privado en actividades portuarias y establece las bases para la concesión de áreas portuarias a operadores privados. Esta ley permite la participación de actores privados en procesos de licitación para la concesión, arrendamiento o autorización de instalaciones portuarias, sin elementos que impliquen un trato discriminatorio para agentes extranjeros.

Otras normas y decretos complementan este marco general, como el Decreto 8.033 de 2013, que adopta y observa lo dispuesto en la Ley 12.815 de 2013, la Ley 8.987 de 1995, la cual regula las concesiones de servicios públicos, y la [Ley 14.133 de 2021](#), que establece el nuevo marco de contratación pública brasileño.

5.2. Vías de entrada

El sector portuario brasileño está abierto a la inversión privada, tanto nacional como extranjera, en un entorno regulado que busca fomentar la competencia, la transparencia y la modernización de su infraestructura.

Las concesiones se otorgan mediante procesos de licitación pública que, en principio, garantizan las condiciones de igualdad y rigurosidad en los aspectos financieros y técnicos. La participación requiere la preparación minuciosa de la documentación y el estricto cumplimiento de los criterios establecidos en los pliegos, entre los que destaca la necesidad de contar con representación legal en Brasil. En el caso de empresas extranjeras que aún no estén registradas o autorizadas a operar en el país, se permite su participación siempre que presenten la documentación equivalente y las declaraciones requeridas que acrediten la correlación entre los documentos de su país de origen y los exigidos en Brasil.

En relación con las licitaciones vinculadas a la prestación de servicios logísticos y de soporte a la gestión portuaria, estas suelen integrarse en los procedimientos de concesión o formalizarse posteriormente mediante contratos específicos suscritos con los operadores de las infraestructuras portuarias, ya sean de naturaleza pública o privada. En el marco de estos procesos se valoran de forma prioritaria la capacidad operativa de los licitadores, su experiencia acreditada en el sector y la incorporación de soluciones tecnológicas avanzadas orientadas a la mejora y eficiencia de la cadena logística.

Es recomendable la creación de *joint ventures* o alianzas estratégicas con socios locales, lo cual facilita el acceso al mercado y la adaptación a las particularidades normativas y operativas del entorno brasileño.

5.3. Restricciones

Para finalizar, a pesar de los avances en la liberalización del transporte de cabotaje y la modernización del marco normativo (como lo refleja la Ley 14.301 de 2021, BR do Mar), aún persisten restricciones que afectan al transporte internacional de mercancías. Por un lado, el Reglamento Aduanero (Decreto 6.759 de 2009) establece que, para determinadas operaciones, especialmente aquellas realizadas por organismos públicos o que se benefician de exenciones fiscales, es obligatorio emplear navíos con pabellón brasileño. Por otro lado, el Decreto Ley 666 de 1969, respetando el principio de reciprocidad, impone que las mercancías importadas en estas condiciones deban transportarse en buques de bandera brasileña, permitiéndose, en ciertos casos, liberar hasta el 50 % de la carga a favor de la bandera del país exportador. Estas normas, en conjunto, pueden limitar la plena participación de operadores extranjeros en el transporte internacional.

5.4. Ferias

INTERMODAL SOUTH AMERICA - 29ª edición

Del 22 al 24 de abril de 2025, São Paulo-SP

MULTIMODAL NORDESTE

Del 5 al 7 de agosto de 2025, Recife-PE

TRANSPOSUL - 24ª edición

Del 23 al 26 de septiembre de 2025, Porto Alegre-RS

6. Información adicional

El mercado brasileño, como todo mercado, tiene sus peculiaridades. Para saber interpretarlas y lidiar con ellas, se incluyen a continuación los 10 consejos del consejero económico y comercial:

1. No se deje llevar por la euforia.

A la hora de comenzar una negociación con un empresario brasileño, este difícilmente le dirá que no. Incluso mostrará interés en establecer alguna relación comercial. Pero no se deje llevar por la euforia. Esto no quiere decir nada. Intente concretar al máximo posible los términos para cerrar la operación.

2. Sea paciente.

Para realizar operaciones comerciales en Brasil deberá ser paciente en un doble aspecto. Paciente con su cliente o socio, que no tomará las decisiones de inmediato y se tomará su tiempo. Y paciente con la Administración y los trámites burocráticos que suelen requerir más tiempo y ser más complicados que en operaciones con países de la UE o los EE. UU.

3. Consulte a CESCE.

El mercado brasileño no presenta muchos problemas de impago a los exportadores. Sin embargo, es conveniente que, por precaución, a la hora de escoger su cliente o socio brasileño consulte con CESCE la solvencia financiera de la empresa; más aún en los tiempos que corren.

4. No abandone a su cliente o socio brasileño.

Si pretende alcanzar una relación continuada de clientela con su cliente o socio brasileño haga hincapié en que no se trata de una operación concreta de exportación tras la cual la empresa española desaparecerá. Manifieste su intención de mantener su presencia en el mercado e involucrarse en la evolución del producto hasta su destino final.

5. Cuente con el “coste Brasil”.

A la hora de hacer sus previsiones en una operación con Brasil tenga en cuenta el “coste Brasil”. Se trata de un concepto que engloba algunas ineficiencias estructurales del mercado brasileño que le pueden perjudicar. Valga como ejemplo el sistema tributario en cascada, que se debe tener en cuenta a la hora de determinar los precios de su oferta.

6. Ámbito de actuación de su distribuidor.

En un país de dimensiones continentales como Brasil, debe prestar mucha atención al ámbito de actuación de su distribuidor ya que lo normal es que este trabaje solo en una zona del país.

7. Evite el “portuñol” como idioma de negocios.

En su primer contacto con el posible cliente o socio brasileño si Ud. no sabe portugués y su interlocutor tampoco habla español discúlpese y proponga hablar cada uno en su lengua (español y portugués) de manera pausada y clara. Será perfectamente entendido pues la mayoría de los empresarios brasileños están familiarizados con el español por sus relaciones comerciales con España o con otros países hispanohablantes.

8. No se muestre de acuerdo con las autocríticas a Brasil hechas por su interlocutor.

El brasileño es muy dado a criticar Brasil en la presencia de europeos y norteamericanos. Pese a que nadie se lo diga, será muy valorado si Ud. no se muestra de acuerdo con la crítica al país y enfatiza los aspectos positivos del mismo.

9. No crea en el victimismo brasileño.

Su posible distribuidor o cliente probablemente adoptará un discurso victimista al respecto de las “enormes” dificultades que tendrá que afrontar para introducir su producto en el mercado en costes, impuestos, devaluaciones, corrupción, etc. Escuche respetuosamente pero no tome este discurso demasiado en consideración.

10. Brasil no es un país subdesarrollado.

No venga con la idea de que cualquier cosa procedente de Europa es una novedad en Brasil, ya que este último es un país fuertemente industrializado y será difícil que su producto no se fabrique ya aquí a un coste menor. Su sello distintivo debe ser la calidad.



Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones