



OTROS
DOCUMENTOS

2025



Oportunidades de negocio en el sector portuario brasileño

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Brasilia

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.



OTROS
DOCUMENTOS

15 de junio de 2025
Brasilia

Este estudio ha sido realizado por
Raquel Cuesta de Andrés

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Brasilia

<http://brasil.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 224250205

Índice

1. Panorama del sector portuario en Brasil	4
2. Atractivos del sector portuario brasileño	5
2.1. Gran oferta portuaria: elevado grado de privatización	5
2.2. Terminales altamente cualificadas	5
2.3. Programa estructurado de concesiones	5
2.4. Escala de mercado y volumen de carga	5
3. Desafíos del sector en Brasil	6
3.1. Gobernanza deficiente	6
3.2. Falta de implementación tecnológica en las autoridades portuarias públicas	6
3.3. Accesos logísticos inadecuados	7
3.4. Fragmentación extrema del mercado logístico	7
4. Oportunidades de negocio	9
4.1. Plan de concesiones 2025	9
4.2. Tecnología para mejora de la gestión portuaria	10
4.3. Cadena logística	11
4.4. Construcción de infraestructura portuaria	11

1. Panorama del sector portuario en Brasil

Brasil 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, mostrando que todavía permanece subutilizada, pese a que **el 86 % de su comercio se canalice por esta vía**.

En el país se opera bajo un modelo portuario mixto, público-privado, que combina la infraestructura pública con operación privada. Por un lado, el puerto es el área administrada por la autoridad pública, usualmente estatal; y, por otro lado, las terminales son las instalaciones específicas del puerto destinadas a un tipo de carga y mayoritariamente operadas por empresas privadas adjudicadas por concesiones en puertos organizados o autorizaciones en terminales de uso privado (TUPs).

El sector se compone de 36 puertos públicos y aproximadamente 380 terminales portuarias. De estas, 210 son TUPs y 170 operan bajo concesión dentro de puertos públicos, lo que refleja una fuerte participación de la inversión privada en el sector. Cabe destacar 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 y se licitará este año 2025.

El sector portuario de Brasil ha experimentado un avance significativo en las últimas dos décadas, especialmente en el ámbito de las terminales portuarias, tanto de graneles como de contenedores. A nivel de infraestructura y tecnología, las terminales privadas en Brasil se encuentran en un nivel comparable o incluso superior al de España, lo que ha sorprendido incluso a expertos europeos del área. Estas terminales operan con tecnologías avanzadas y procesos eficientes.

Actualmente, **el Estado brasileño ofrece oportunidades de partenariados en el sector en 50 emprendimientos portuarios, que suman hasta 3,19 billones de euros en inversiones, 656,14 mil millones en 2024, 1,5 billones en 2025 y 1,04 billones para 2026**. Estos son activos se expanden por los puertos del norte al sur del país, con capacidad para transportar graneles sólidos vegetales, minerales, graneles líquidos, contenedores y carga general, y todos serán subastados entre 2024 y 2026.

2. Atractivos del sector portuario brasileño

2.1. Gran oferta portuaria: elevado grado de privatización

Uno de los principales diferenciadores del sistema portuario brasileño es su alto grado de privatización. A diferencia de muchos países latinoamericanos, Brasil permite la existencia de terminales privadas fuera de la jurisdicción portuaria pública (conocidas como TUPs – Terminais de Uso Privado), lo que ha multiplicado la oferta portuaria y la competencia. En la actualidad, existen **más de 300 terminales privadas fuera de zonas portuarias públicas y más de 100 terminales arrendadas dentro de puertos públicos.**

2.2. Terminales altamente cualificadas

La privatización también ha permitido que las terminales de contenedores y graneles en Brasil muestren niveles tecnológicos y de eficiencia de gestión equivalentes o superiores a los europeos.

En terminales de contenedores, graneles sólidos y líquidos, o vehículos, se observa: (1) un alto grado de automatización y mecanización, (2) sistemas avanzados de gestión de operaciones (TOS) y (3) el cumplimiento de estándares internacionales de seguridad y medioambiente.

Esto convierte a las terminales en socios atractivos tanto para inversiones como para alianzas comerciales o tecnológicas.

2.3. Programa estructurado de concesiones

Brasil posee uno de los mayores programas de concesiones portuarias del mundo, con contratos de hasta 30–50 años. Ello asegura una seguridad jurídica a largo plazo, una mayor previsibilidad de la cartera de proyectos y mayor flexibilidad para los inversores.

2.4. Escala de mercado y volumen de carga

Brasil es el mayor mercado portuario de América Latina, representando **cerca del 60 % del PIB regional**. En este sentido, destaca el puerto de Santos, por ejemplo, que mueve aproximadamente el 50 % del comercio exterior brasileño en volumen de TEUs, posicionándose como el *hub* natural del Atlántico Sur.

3. Desafíos del sector en Brasil

3.1. Gobernanza deficiente

A pesar de los notables avances en la infraestructura y operación de las terminales privadas brasileñas, el sistema portuario nacional enfrenta un obstáculo estructural crítico: la debilidad de la gestión pública portuaria. Este constituye el principal freno a la modernización integral del sector y una de las mayores barreras de entrada para empresas extranjeras, incluidas las españolas.

A diferencia del modelo español, donde las autoridades portuarias cuentan con planificación estratégica, estabilidad institucional y mecanismos de gestión profesional, Brasil adolece de una **falta de profesionalización en la gestión pública portuaria**. Ello es también causa en que las autoridades portuarias públicas suelen estar sujetas a nombramientos políticos sin criterios técnicos claros. Asimismo, existe alta rotación de cargos directivos, lo que impide continuidad en políticas o proyectos de largo plazo.

Como resultado, en el país prácticamente no existen planes estratégicos a largo plazo; en su lugar, las autoridades presentan listas anuales de obras o adquisiciones puntuales. De otro lado, tampoco se da un buen uso de las herramientas modernas de gestión, planificación o control, que son escasas o poco utilizadas.

Este entorno genera un clima de incertidumbre, ralentiza decisiones clave y puede dificultar alianzas público-privadas, especialmente en proyectos que requieren visión estructural o continuidad administrativa. En consecuencia, surgen el resto de las problemáticas del sector.

3.2. Falta de implementación tecnológica en las autoridades portuarias públicas

En Brasil, es evidente el contraste entre la modernización de las terminales privadas y las autoridades portuarias públicas. Las terminales privadas, que representan la mayor parte de la capacidad operativa, han logrado equiparse con tecnología de punta y procedimientos de gestión comparables o superiores a los estándares europeos.

Sin embargo, este nivel de modernización no se replica en la gestión pública portuaria. Las autoridades portuarias brasileñas, encargadas de la administración general de los puertos, presentan serias deficiencias organizativas y de gobernanza, que afectan negativamente la eficiencia y competitividad del sistema en su conjunto.

Asimismo, las autoridades carecen de herramientas avanzadas de gestión del tráfico marítimo y de planificación logística. Un ejemplo es el escaso uso de sistemas *VTMIS* (*Vessel Traffic Management Information Systems*): sólo dos puertos en Brasil (Porto do Azul y Vitória) disponen de esta tecnología esencial para el control del tráfico marítimo, a pesar de su bajo costo relativo respecto a los beneficios operativos que aporta.

En relación con estos sistemas, destaca el caso del Puerto de Santos, el más grande de Brasil y, sin embargo, un ejemplo de la ineficiencia de la gestión pública y su impacto en la gestión portuaria. Se intentó implementar el sistema VTMIS con la empresa Indra, pero el proceso estuvo paralizado judicialmente durante años, reflejando el entorno inestable y politizado de la gestión pública. Este tipo de conflictos evidencia las dificultades que enfrenta cualquier intento de modernización tecnológica por parte de terceros.

Como se observa, esta situación genera una fuerte asimetría operativa: las terminales funcionan con eficiencia, pero el "centro comercial", es decir, la administración portuaria que debe coordinar accesos, circulación, seguridad y planificación, opera sin herramientas digitales eficaces.

Esto representa una oportunidad para empresas tecnológicas, pero también una barrera de entrada considerable por los largos plazos, la baja ejecución de proyectos y los riesgos judiciales.

3.3. Accesos logísticos inadecuados

Una de las principales limitaciones del sector es la falta de infraestructura de acceso eficiente a los puertos, tanto por carretera como por ferrocarril e hidrovía.

Ejemplos críticos de ello son el Puerto de Paranaguá, segundo en importancia del país, o, de nuevo, el Puerto de Santos, que presentan accesos colapsados o inadecuados. Asimismo, el transporte ferroviario portuario sigue siendo residual, pese a los planes oficiales.

Sin embargo, esto también supone una gran oportunidad de negocio para constructoras y proyectistas para sanar esta deficiencia. Precisamente, este mismo año 2025 se licitará el canal de acceso al Puerto de Paranaguá.

3.4. Fragmentación extrema del mercado logístico

El sector logístico portuario brasileño presenta una altísima fragmentación, especialmente en servicios como transporte terrestre, *forwarding*, agentes de carga o almacenaje. El escenario logístico portuario lo protagonizan miles de pequeñas y medianas empresas, muchas de ellas familiares o informales, compiten de forma desorganizada.



De esta forma, existen pocos grandes operadores integrados, lo que dificulta la eficiencia y trazabilidad. Por otro lado, las sinergias entre actores logísticos son escasas, y la cadena logística carece de integración vertical.

Este contexto puede dificultar la entrada o el escalamiento de empresas extranjeras, que deberán optar por alianzas, adquisiciones o procesos de consolidación.

icex

4. Oportunidades de negocio

4.1. Plan de concesiones 2025

Existen **21 proyectos** programados para 2025, en total valorados en **804,29 mil millones de euros**, los cuales se muestran a continuación:

Proyectos 2025	Estado	Terminal	Carga	Área	Modalidad	Plazo	Capex	Subasta
Sts08 Porto de Santos	SP	Brownfield	Granel líquido	30.546 m ²	Ordinario	25 años	€ 86,23 millones	1er trimestre 2025
Par14 Porto de Paranaguá	PR	Brownfield	Granel sólido vegetal	82.436 m ²	Ordinario	35 años	€87,55 millones	1er trimestre 2025
Par15 Porto de Paranaguá	PR	Brownfield	Granel sólido vegetal	43.279 m ²	Ordinario	35 años	€51,43 millones.	1er trimestre 2025
Rdj10 Porto do Rio de Janeiro	RJ	Brownfield	Carga general y granel sólido	15.873 m ²	Simplificado	10 años	€5,71 millones	1er trimestre 2025
Rdj11 Porto do Rio de Janeiro	RJ	Brownfield	Carga general y granel sólido	7.787 m ²	Simplificado	10 años	€1,04 millones	1er trimestre 2025
Par25 Porto de Paranaguá	PR	Brownfield	Granel sólido vegetal	41.480 m ²	Ordinario	35 años	€98,97 millones	2º trimestre 2025
Sts33 Porto de Santos	SP	Brownfield	Granel líquido	30.546 m ²	Ordinario	25 años	€86,23 millones	2º trimestre 2025
Muc04 Porto de Fortaleza	CE	Brownfield	Carga en contenedor	125.112 m ²	Ordinario	25 años	€63,28 millones	2º trimestre 2025
Mcp01 Porto de Santana	AP	Brownfield	Granel sólido vegetal	30.546 m ²	Ordinario	25 años	€14,83 millones.	2º trimestre 2025
Vdc29 Porto de Vila Do Conde	PA	Greenfield	Granel sólido mineral (soja y maíz)	67.448 m ²	Ordinario	25 años	€125,61 millones	3er trimestre 2025
Rdj07 Porto do Rio de Janeiro	RJ	Brownfield	Carga de apoyo al offshore	48.648 m ²	Ordinario	25 años	€17,84 millones	3er trimestre 2025
Poa26 Porto de Porto Alegre	RS	Brownfield	Granel sólido	22.052 m ²	Simplificado	10 años	€3,71 millones	3er trimestre 2025
Rec11 Porto de Recife	PE	Brownfield	Granel sólido vegetal	10.092 m ²	Simplificado	10 años	€0,80 millones	3er trimestre 2025
Rec07 Porto de Recife	PE	Brownfield	Granel sólido y carga general	-	Ordinario	-	-	-

Tecons Santos Porto de Santos	SP	Brownfield	Carga general (contenedor)	601.902 m ²	Ordinario	25 años	€615,79 mil millones	4º trimestre 2025
Ssb01 Porto de São Sebastião	SP	Brownfield	Granel sólido mineral y vegetal; carga general	261.941 m ²	Ordinario	35 años	€115,98 millones	4º trimestre 2025
Iqi16 Porto de Itaqui	MA	Brownfield	Granel sólido mineral	21.829 m ²	Ordinario	25 años	€11,22 millones	4º trimestre 2025
Nat01 Porto de Natal	RN	Brownfield	Granel sólido mineral	15.613 m ²	Ordinario	13 años	€4,11 millones	4º trimestre 2025
Tmp Porto de Recife	PE	Brownfield	Pasajeros	15.325 m ²	Ordinario	25 años	€0,40 millones	4º trimestre 2025
Tmp Porto de Maceió	AL	Brownfield	Pasajeros	5.420 m ²	Ordinario	25 años	€0,35 millones	4º trimestre 2025
Concesión Canal de Acceso al Puerto de Paranáguá	PR	-	-	-	Concesión parcial	25 años	€187,72 mil millones	2º trimestre 2025

Brasil desarrolla actualmente el mayor programa de concesiones portuarias del mundo, con procesos abiertos para todo tipo de carga (graneles, contenedores, carga líquida, etc.) y **con plazos de concesión de hasta 50 años**. Cabe destacar que son, en su mayoría, **concesiones brownfield**. Esto ofrece una gran oportunidad para los perfiles de grandes operadores e inversores.

Si bien es cierto que tradicionalmente, las licitaciones son ganadas por operadores locales o asociados con fondos de inversión/bancos nacionales, existen grandes oportunidades para inversores extranjeros. Este es el caso del Puerto de Santos, que lanzará la licitación de la terminal de contenedores más grande de Brasil, con incertidumbre sobre la participación de los operadores actuales (MSC, Maersk, DP World). Si estos no participan, pueden abrirse puertas a inversionistas extranjeros, incluyendo España.

4.2. Tecnología para mejora de la gestión portuaria

Esta área ofrece espacio para empresas medianas y ágiles, capaces de ofertar soluciones a medida y más competitivas que grandes grupos tecnológicos.

Los productos demandados son **sistemas de gestión de tráfico marítimo, integración logística, digitalización de procesos, trazabilidad, soluciones de coordinación intermodal, software portuario para la planificación estratégica y consultorías para la gobernanza portuaria**. Uno de estos ejemplos son los Sistema de gestión de tráfico marítimo, los VTMS (Vessel Traffic Management Information Systems), como se comentaba en el apartado de retos, una solución que permite gestionar el tráfico marítimo cercano a los puertos mediante radares que solo dos puertos brasileños disponen (Porto do Azul y Vitória).

4.3. Cadena logística

Este es otro sector con múltiples oportunidades para pymes e inversores. Debido a la alta fragmentación del mercado logístico brasileño, las empresas españolas pueden optar:

- a) Por la adquisición de participaciones o consolidación de pequeñas empresas logísticas locales y crear plataformas integradas, para grandes inversores.
- b) Por el acceso al mercado de pymes españolas del sector logístico que ya operan en América Latina y quieran acceder al mercado más grande de la región con activos propios o alianzas estratégicas.
- c) Por la provisión de soluciones tecnológicas o de gestión de flotas, que pueden encontrar gran demanda en este entorno descentralizado.

De esta manera, se abre un campo para la consolidación horizontal (compra de operadores medianos) y vertical (integración desde transporte hasta distribución).

4.4. Construcción de infraestructura portuaria

Debido a la deficiencia en la integración de infraestructura portuaria, se presenta una gran oportunidad para empresas como ACCIONA, Sacyr, COMSA, Typsa o Copasa con capacidad para llevar a cabo obras de acceso a puertos, integración ferroviaria, ingeniería de transporte.

Además, en este campo las empresas españolas pueden valerse de la marca España que les reconoce, en tanto que Brasil valora el know-how y la calidad de las empresas de España en ingeniería y construcción., facilitándoles la entrada, especialmente si actúan en consorcio con socios locales.



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