



2024



Cartera de proyectos de infraestructura en São Paulo y en los principales puertos de Brasil

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en São Paulo
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.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

17 de septiembre de 2024
São Paulo

Este estudio ha sido realizado por
Sara Rivero Atienza
Claudia Marín Pérez
Isabel Pérez Vázquez

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

<http://brasil.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 224240096



Índice

1. Información del sector	4
2. Proyectos	5
2.1. Infraestructura de servicios básicos	5
2.2. Infraestructura ferroviaria	6
2.3. Infraestructura de carreteras	10
2.4. Infraestructura urbana y social	11
2.5. Infraestructura portuaria-marítima	12
2.5.1. Túnel inmerso Santos-Guarujá	13
2.5.2. Otros proyectos	14
3. Anexos	25





1. Información del sector

Brasil es una república federativa compuesta por 26 estados y un Distrito Federal, con un gobierno central que opera bajo un sistema presidencialista. La administración de infraestructuras, como carreteras, puertos, aeropuertos o sistemas de agua y saneamiento se realiza tanto a nivel federal como estatal y municipal, dependiendo del tipo y alcance del proyecto. El Ministerio de Transportes es el principal organismo federal responsable de coordinar y ejecutar políticas y proyectos relacionados con el transporte y la logística, mientras que otros ministerios y agencias abordan aspectos específicos, como las infraestructuras de puertos y aeropuertos, la energía y la gestión del agua y saneamiento.

Dentro de las distintas fuentes de financiación, el gobierno federal desempeña un papel crucial a través de inversiones directas a través del presupuesto nacional y mediante el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el cual proporciona financiamiento a largo plazo para proyectos estratégicos. Adicionalmente, se fomenta la participación del sector privado a través de asociaciones público-privadas (APPs) y concesiones, que permiten a las empresas privadas construir y operar infraestructuras bajo contratos específicos.

Por su parte, los gobiernos estatales y municipales también contribuyen con recursos propios y gestionan financiamientos adicionales para proyectos locales. En términos generales, el sector de la infraestructura está preparado para absorber una tasa de crecimiento esperada del 4,59 % para 2032¹, comparada con una estimación de crecimiento del PIB del 2 % anual.²

En 2007, el gobierno de Lula da Silva lanzó el Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), concentrado en proyectos de infraestructura como energía y logística. El gobierno federal renovó el programa en 2023, incluyendo también otros ámbitos como la transformación digital, energética, y la aplicación de ciencia y tecnología en los sectores sanitarios y educativos³. La Unión pretende invertir 221.000 MBRL⁴ en recursos públicos para los próximos 4 años en la infraestructura de transportes. De estos, un total de 108 serán destinados a concesiones de carreteras y 56 a transmisión de energía. En este documento se repasarán algunos de los proyectos más destacados en la actualidad en el ámbito de las infraestructuras de servicios básicos y de transporte ferroviario, por carretera y portuario.

¹ <https://www.imarcgroup.com/brazil-infrastructure-sector-market>

² Fuente: Fondo Monetario Internacional.

³ <https://www.gov.br/mre/pt-br/embaixada-praia/nova-versao-do-programa-de-aceleracao-do-crescimento-pac>

⁴ 1 EUR equivale a 6,10 R\$ a fecha 17/09/2024



2. Proyectos

2.1. Infraestructura de servicios básicos

Con énfasis en el sector de agua y saneamiento, algunos de los proyectos con más relevancia son:

- **La privatización de Sabesp**, la empresa de aguas y saneamiento propiedad del gobierno del Estado de São Paulo. Sabesp gestiona el agua y saneamiento de 375 municipios, donde destaca la ciudad de São Paulo, que representa el 55 % de su facturación⁵.

La asamblea legislativa de São Paulo (Alesp) aprobó en diciembre de 2023 el proyecto de ley que autorizaba al ejecutivo a negociar su participación accionaria en la empresa y, así, transferir el control operativo al sector privado. La expectativa del gobierno, patrocinador de la propuesta, es que con el proceso de privatización se garantice capital para Sabesp y esto aumente su eficiencia, atrayendo inversiones y acortando el horizonte para alcanzar la universalización de agua y alcantarillado de 2023 a 2029.

En julio de 2024 concluyó este proceso, tras el que Equatorial Energia se convierte en el accionista de referencia de Sabesp y asume su gestión, con experiencia consolidada en la distribución de energía y una participación del 15 %. Posteriormente, se vendió un 17 % adicional a inversores financieros, generando 7,9 MMBRL, con lo que el estado de São Paulo reduce su participación del 50 % al 18 % y permite una mayor influencia del sector privado.

Los contratos existentes hasta la fecha serán suspendidos, pero existe un acuerdo para que las Unidades Regionales de Agua y Alcantarillado (URAEs) renueven contratos en bloque y no sea necesario ningún proceso de negociación.

La promesa es que las contribuciones de la empresa aumentarán de 56.000 MMBRL a 66.000 MMBRL, lo que representa 10.000 MMBRL más en relación con el actual plan de inversiones. El valor de mercado de Sabesp se estima en 50.000 MMBRL.

Estas iniciativas forman parte de esfuerzos regionales y estatales para atraer inversión privada y mejorar la eficiencia de los servicios públicos, pero no están vinculadas directamente con el PAC.

⁵ <https://exame.com/brasil/privatizacao-da-sabesp-o-que-diz-o-projeto-aprovado-e-o-que-vai-mudar-para-a-populacao/>



- El 4 de abril, en la Bolsa de Valores de São Paulo, tuvo lugar la lectura del vencedor de la licitación pública para servicios de **abastecimiento de agua y alcantarillado en la ciudad de Ourinhos**: GS INIMA, que presentó una propuesta valorada en 275 MBRL, asumirá la gestión de los servicios durante los próximos 30 años⁶. Una vez definido el consorcio, los empleados actualmente vinculados al Servicio Autónomo de Agua y Saneamiento pasarán a ser empleados de la ciudad de Ourinhos.

Además, la empresa será responsable de reembolsar los estudios de Asociación Público-Privada aprobados (500.000 BRL) y cubrir los costos procesales, que ascienden a más de 519.000 BRL.

La inversión estimada para la concesión es de 197 MBRL, con un valor total estimado de contrato de 772 MBRL, que representa el VAN (valor actual neto) de los ingresos estimados.

2.2. Infraestructura ferroviaria

Dentro de este ministerio, existen varias secretarías especializadas que gestionan los diferentes aspectos del transporte. Entre estas destacan la Secretaría Nacional de Transporte Rodoviario, que se enfoca en la infraestructura y regulación de carreteras; la Secretaría Nacional de Transporte Ferroviario, que supervisa la expansión y modernización del sistema ferroviario; y la Secretaría Nacional de Tránsito, que regula y coordina las políticas de tránsito en todo el país.

Con respecto al Gobierno del estado de São Paulo, la Secretaría de Medio Ambiente, Infraestructura y Logística (SEMIL) es la entidad que coordina y supervisa las actividades relacionadas con el medio ambiente, la infraestructura y la logística en el estado. Tiene un rol fundamental en la integración de políticas ambientales con las necesidades de desarrollo, buscando un equilibrio sostenible entre el desarrollo económico y la preservación del medio ambiente.

A su vez, la Subsecretaría de Logística y Transportes se enfoca en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura. Algunas de sus funciones más relevantes son la elaboración de planes y estrategias, la supervisión y regulación de las actividades, la colaboración con otras entidades gubernamentales, la promoción de inversiones o la mejora de competitividad, entre otras.

En 2021, se lanzó el “**Plano de acción de transporte y logística para la metrópolis paulista**” (**PAM-TL**) con el objetivo de proporcionar una mayor eficiencia socioeconómica y ambiental de la acción gubernamental en campos relacionados con el transporte de pasajeros y mercancías, así como la racionalización del uso de los recursos públicos correspondientes y su enfoque hacia cambios para incrementar la eficiencia.

⁶<https://www.passandoaregua.com.br/noticia/19537/consorcio-gs-inima-tra-ado-vence-edital-de-concessao-de-abastecimento-de-agua-e-esgotamento-sanitario-em-ourinhos>



En mayo de 2024 se lanza el programa "SP nos Trilhos", una iniciativa complementaria que se alinea con los objetivos del PAM-TL, enfocándose en la modernización y expansión de la red ferroviaria del estado. Incluye más de 40 proyectos estatales de transporte ferroviario de pasajeros y cargas, con una inversión total estimada en 194.000 M de reales y más de 1.000 km de vías férreas. Entre estos proyectos destacan los Trens Intercidades (TICs), los Vehículos Leves sobre Trilhos (VLTs), trenes urbanos y líneas de metro. Nueve proyectos ya han sido calificados, como el TIC Eixo Norte (São Paulo-Campinas), que será implementado por el consorcio C2 Mobilidade.

Las especificaciones conocidas a fecha septiembre de 2024 de dichos proyectos se detallan a continuación:

- **Trem Intercidades.** Tren de pasajeros de cuatro líneas que unirá la región metropolitana con Jundiaí, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba y Santos. Se desarrollarán líneas a lo largo de las franjas de dominio ferroviario existente, aprovechando la mejora de infraestructuras y sistemas, para permitir la circulación de trenes eléctricos de dos plantas, con capacidad total de alrededor de 1.200 pasajeros y desarrollando una velocidad máxima de 160 km/h con fácil operación y mantenimiento.

La línea Norte que conecta la capital con Campinas se concedió el pasado 29 de mayo de 2024, mientras que las otras tres líneas continúan en etapa de estudios o calificación.

- **Lote Alto Tietê – Linhas 11, 12, 13 de Trens Urbanos.** El Programa de Cooperación para Inversiones del Estado de São Paulo (PPI-SP) ha habilitado las líneas 11-Coral, 12-Safira y 13-Jade de la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para que sean gestionadas por el sector privado. El alcance incluye, por ejemplo, la ampliación de la línea 13-Jade hasta Bonsucesso. El proyecto implica la construcción de diez nuevas estaciones, la adaptación y reconstrucción de las existentes, así como la modernización de la infraestructura y los sistemas. El proyecto tiene el carácter social de servir a la Zona Este, una región con un gran déficit de transporte en la Región Metropolitana de São Paulo.

Se espera una demanda aproximada de 1,2 millones de pasajeros/día. La región tiene más de 4,6 millones de habitantes con desplazamientos de cercanías.

Este proyecto se encuentra en proceso de Audiencia Pública y los estudios han sido realizados por la Corporación Financiera Internacional (CFI) del Banco Mundial.

- **Lote ABC Guarulhos (Linhas 10 e 14 de Trens Urbanos).** A través del Programa de Parteneriariado de Inversiones del Estado de São Paulo (PPI-SP) se ha calificado la Línea 10-Turquesa y la futura Línea 14-Onix para ser gestionadas por el sector privado. El proyecto tiene el carácter social de servir a la Zona Este. El activo tendrá una conexión radial con la Línea 14 de la Región Este de São Paulo, que es un desarrollo *greenfield* (32km), con 27 nuevas estaciones previstas. La demanda aproximada es de 940.000 pasajeros/día (proyección). El



alcance del proyecto incluye 29 nuevas estaciones y adaptaciones. Los estudios fueron contratados a la Corporación Financiera Internacional (CFI).

La etapa de calificación se concluyó en 2023 y actualmente se encuentra en proceso de estudios, que tienen como fecha estimada durante el tercer trimestre de 2024.

- **Expansão da Rede Metroviária.** La ampliación de la red de metro de São Paulo es uno de los proyectos subvencionables del Programa de Asociación para la Inversión del Estado de São Paulo (PPI-SP). Incluye la implantación de las líneas de metro 19-Celeste y 20-Rosa. Mediante una asociación público-privada (APP), el proyecto prevé la ampliación de las líneas y los servicios de explotación y mantenimiento asociados a la evaluación de estrategias de participación del sector privado. El activo ampliará la capacidad de servicio del Metro en la Región Metropolitana de São Paulo.

El Metro cuenta actualmente con 101,1 kilómetros de líneas ferroviarias existentes y 35,8 kilómetros de ampliaciones de líneas consideradas prioritarias. El proyecto de la Línea 19 incluye un tramo de 15,8 kilómetros con 15 nuevas estaciones y la Línea 20 tiene un tramo de 30,2 kilómetros con 24 nuevas estaciones. Se calcula que las nuevas líneas darán servicio a 5 millones de pasajeros al día.

Los estudios están siendo realizados por la Corporación Financiera Internacional (CFI) del Banco Mundial.

- **VTL Campinas.** El Metro Ligero de Campinas (LRV) está alineado con el Plan de Movilidad Urbana de Campinas y tendrá 44 km de longitud, realizando importantes conexiones como el TIC Eixo Norte, que une Campinas con São Paulo, y el Aeropuerto Internacional de Viracopos. Habrá dos ramales de 22 km, con 18 estaciones, que beneficiarán a tres municipios y a 1,6 millones de personas, además de generar unos 3.000 puestos de trabajo.

La calificación se concluyó el 23 de mayo de 2024 y todavía están por definir el resto de las fechas del proceso.

- **VTL Sorocaba.** El Metro Ligero de Sorocaba (LRV) tendrá 25 km de longitud y 13 estaciones, mejorando la capacidad de transporte público de la ciudad, aprovechando el eje ferroviario existente, la accesibilidad a la capital a través del Eixo Oeste TIC, además de ser una alternativa al automóvil, reduciendo las emisiones de carbono y la congestión. 760.000 personas se beneficiarán del proyecto y se prevé la creación de 2.000 puestos de trabajo.

La calificación se concluyó el 23 de mayo de 2024 y todavía están por definir el resto de las fechas del proceso.



- **Ferrovía Centro Atlântico, SA (PPI):** Con poco más de 7.200 kilómetros de líneas de ancho métrico, el Ferrocarril Centro-Atlântico posee la mayor red de concesiones federales, que se divide en corredores:
 - Corredor Centro-Sudeste, que comprende las líneas que cruzan Goiás, Minas Gerais y São Paulo, con destino al Puerto de Santos.
 - Corredor Minas-Río, que comprende los estados de Espírito Santo, Río de Janeiro y Minas Gerais.
 - Corredor Minas-Bahía, cuyas líneas cruzan el norte de Minas Gerais hasta Bahía, en el Puerto de Aratú y Petrolina, en las márgenes del río São Francisco.
 - Corredor Centro-Este, que conecta Minas Gerais con Espírito Santo.

El proyecto consiste en la prórroga del contrato actual calificada en el PPI a nivel federal, que finalizará el 31 de agosto de 2026, que también adelantará inversiones y se realizarían a partir de 2027. Se encuentra en fase de consulta pública.

- **Rumo Malha-Sul**, perteneciente a la red ferroviaria federal y con una extensión de 7.223 km, pretenderá cubrir tanto interconexión con puertos como puntos de intercambio con ferrocarriles.

El proyecto consiste en la prórroga anticipada del contrato de concesión actual adjudicado a Ferrovía Sul Atlântico S.A.

- **Malha Oeste (PPI) (Relicitación):** Su área de operación comprende los estados de São Paulo y Mato Grosso do Sul, con 1.973 kilómetros de líneas de ancho de 1,00 m. La infraestructura de la Red Oeste se encuentra depreciada. Durante años, la actual concesionaria realizó inversiones a niveles insuficientes para su mantenimiento. La falta de inversión resultó en la pérdida de capacidad de transporte, por lo que actualmente los trenes viajan a velocidades por debajo de su potencial y el volumen de carga transportada es limitado.

El PPI, junto con el Ministerio de Transportes y la ANTT, celebró reuniones de sondeo del mercado entre el 21 y el 29 de agosto de 2023. El proyecto está en fase de consulta pública, en preparación para su presentación al TCU.

Datos específicos sobre las inversiones de proyectos pertenecientes tanto al PAM-TL como a SP nos Trilhos se desglosan en el **Anexo I**.



2.3. Infraestructura de carreteras

- **Concesión litoral paulista:** El estado de São Paulo celebrará una subasta por la concesión del sistema de carreteras Litoral Paulista el 16 de abril, que requerirá inversiones por 4.300 MBRL en 30 años. Consistirá en añadir más carriles, ampliar los existentes y mejorar las vías de acceso a las carreteras SP-055, SP-088 y SP-098. Con una extensión de 213 km, su objetivo es atender la demanda del turismo y el transporte de carga con destino puerto de Santos.
- **Lote Litoral Norte** incluye la implementación, mantenimiento y conservación de un sistema de alerta de eventos geológicos a lo largo de 103 km, así como el cobro de peajes a través de pódicos.
- **Lote Nova Raposo.** Este lote forma parte de los 1.800 km de carreteras habilitadas en el marco del PPI-SP. La concesión incluye tres carreteras: SP-280, SP-270, SP-029 y también el tramo municipal entre los municipios de Cotia y Embu das Artes, paralelo al Rodoanel Oeste. Beneficiará a 10 municipios (Araçariguama, Barueri, Cotia, Itapevi, Jandira, Osasco, Santana de Parnaíba, São Paulo, Itapeçerica da Serra y Embu das Artes). El proyecto incluye inversiones en duplicación; carriles adicionales; carriles marginales; nuevos dispositivos; adaptación de obras de arte especiales; nuevas pasarelas y paradas de autobús. Los estudios fueron contratados a la Corporación Financiera Internacional (CFI).
- **Rota Sorocabana:** También calificadas dentro del Programa de Asociación de Inversiones del Estado de São Paulo, la propuesta consiste en otorgar concesione para tramos rurales actualmente operados por ViaOeste e incluir vías bajo gestión del DER-SP (Departamento de Carreteras del Estado de São Paulo), una vía de acceso a la región suroeste del estado. El proyecto abarca 460 km de carreteras ubicadas en la región Suroeste del Estado. Los estudios fueron contratados con la Corporación Financiera Internacional (CFI).
- **Lote Paranapanema:** La propuesta es formar una asociación público-privada utilizando tramos actualmente operados por ViaOeste e incluir vías bajo gestión del DER-SP. Incluye la conexión entre Itapetininga y Ourinhos así como la implantación de carriles, arceles y pasarelas adicionales. De nuevo, los estudios fueron contratados con la Corporación Financiera Internacional (CFI).
- **Rota Mogiana:** La propuesta es otorgar una concesión utilizando tramos actualmente operados por Renovias e incluir nuevas vías del DER-SP. El alcance incluye la conexión desde el Aeropuerto Internacional de Viracopos a la región de Vinhedo y la conexión entre centros de distribución en el eje Cajamar-Jarinu. Están previstos 157 km de duplicación y 63 km de carriles adicionales, ampliando más de la mitad de los tramos de concesión.



- **Circuito das Águas:** Utilizando tramos actualmente operados por Renovias, la propuesta es otorgar una concesión e incluir nuevas vías del DER-SP. Su alcance prevé la duplicación de 33 kilómetros en un tramo de 17 kilómetros de carriles adicionales, además de la circunvalación de Águas da Prata.

Los detalles sobre las fases y especificaciones de los proyectos, así como inversiones se encuentran desglosados en el **Anexo II**.

2.4. Infraestructura urbana y social

- **Residuos sólidos urbanos:**
 - **Consorcio Mogiana:** El proyecto abarca todas las actividades que componen el servicio de gestión de RSU: recolección, transporte, tratamiento y disposición final. Se espera estructurar un proceso tecnológico que maximice la valoración de los residuos secos luego de ser desviados de suelo sanitario, con el fin de aumentar la vida útil de la tierra y cumplir con la legislación. Cuenta con asesoramiento técnico prestado por CAIXA en cuanto a estudios de viabilidad y documentación y la coordinación de la Secretaría Especial del Programa de Alianzas e Inversiones (SEPPI). La población beneficiada se estima en más de 1,3 MBRL.
 - **Consorcio Oeste Paulista:** La concesión del servicio de gestión de RSU representa un paso importante en la búsqueda por parte de los 10 municipios participantes de mejoras significativas en la gestión de los residuos sólidos urbanos. La población directamente beneficiada por el proyecto asciende a 406 mil habitantes y está estructurado con recursos del Fondo Estructurante de Proyectos (FEP/CAIXA). Cuenta con el asesoramiento de CAIXA y la coordinación de la Secretaría Especial del Programa de Alianzas e Inversiones.
 - **Consorcio RSU CEMMIL/SP:** Al igual que los proyectos anteriores, el consorcio cuenta con financiación, asesoramiento y consultoría de viabilidad por CAIXA y SEPPI. Los servicios también abarcan aspectos de ingeniería, económico-financieros, legales y socioambientales. Afecta directamente a 6 municipios y beneficiará a una población de más de 385 mil habitantes.
 - **Consorcio de Saúde do Vale do Ribeira e Litoral Sul:** De nuevo incluye las actividades que componen el servicio de gestión de RSU, sin la ejecución de servicios de limpieza pública. Se abarcan aspectos técnicos de ingeniería y derivados, legales, socioambientales y económico-financieros. El proyecto está estructurado con recursos del Fondo Estructurante de Proyectos (FEP-CAIXA), su asesoramiento y la coordinación de la Secretaría Especial del Programa de



Alianzas e Inversiones (SEMPI). La población afectada se estima en más de 490 mil habitantes en los 19 municipios integrantes.

- **Parques nacionales:** el Gobierno brasileño, a través del PPI, está sacando a concesión varios parques nacionales, en un esfuerzo por atraer inversiones privadas al segmento del ecoturismo. Algunos de estos proyectos están estructurados por el BNDES.
- **Floresta Nacional de Ipanema/SP:** Es una Unidad de Conservación Federal gestionada por el ICMBio, autoridad federal vinculada al Ministerio de Medio Ambiente - MMA. Situada a 120 kilómetros de la ciudad de São Paulo y abarca parte de los municipios de Iperó, Araçoiaba da Serra y Capela do Alto.

Concesión para la prestación de servicios, con previsión de financiación de acciones de apoyo a la conservación, protección y gestión de la unidad. El BNDES es el encargado de estructurar el proyecto y ha contratado al Consorcio Uirapuru para realizar los estudios de viabilidad técnica, económica y jurídica.

Los detalles sobre las fases y especificaciones de los proyectos se encuentran desglosados en el **Anexo III**.

Adicionalmente, se pueden encontrar otros proyectos relacionados con escuelas, hospitales y parques tecnológicos dentro del Programa de Alianzas e Inversiones del Estado de São Paulo, [aquí](#).

2.5. Infraestructura portuaria-marítima

La financiación de reformas en los puertos brasileños puede involucrar diversas fuentes, y puede ser autorizada y supervisada por diferentes entidades dependiendo de la naturaleza y el alcance de la reforma. De forma general, se resumen las principales fuentes de financiación:

1. Recursos propios de las autoridades portuarias: En muchos casos, las autoridades portuarias cuentan con recursos propios generados por las tarifas portuarias, arrendamientos de tierras y otros ingresos derivados de la operación portuaria. Estos recursos pueden utilizarse para financiar reformas y mejoras en la infraestructura portuaria.
2. Fondos gubernamentales: El gobierno federal, estatal o municipal puede asignar fondos para la modernización y mejora de la infraestructura portuaria como parte de su política de desarrollo económico y de transporte. Estos fondos pueden provenir de presupuestos públicos o de programas específicos de inversión en infraestructura.



3. Financiamiento bancario: En algunos casos, las autoridades portuarias pueden obtener financiamiento a través de préstamos bancarios o emisión de bonos en el mercado financiero. Estos fondos pueden utilizarse para financiar proyectos de gran envergadura que requieren una inversión considerable.

4. Asociaciones público-privadas (APP) o concesiones: En el marco de una asociación público-privada o concesión, el sector privado puede asumir la responsabilidad de financiar, construir, operar y mantener infraestructuras portuarias a cambio de ciertos derechos y obligaciones, como el cobro de tarifas portuarias o el cumplimiento de estándares de servicio establecidos por el gobierno.

5. Autorización y supervisión: La autorización y supervisión de las reformas en los puertos puede corresponder a diferentes entidades dependiendo de la jurisdicción y la naturaleza del puerto. A nivel federal, la Secretaría Nacional de Puertos (SNPTA), vinculada al Ministerio de Puertos y Aeropuertos, es la principal autoridad encargada de la formulación de políticas y regulaciones para el sector portuario. La Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios (ANTAQ) es el organismo regulador del sector portuario y fluvial en Brasil, mientras que el Departamento de Gestión y Modernización Portuaria, ejecuta y gestiona los aspectos operativos y de modernización en los puertos. A nivel estatal o municipal, pueden existir autoridades portuarias locales encargadas de la gestión y operación de puertos específicos.

En resumen, la financiación de reformas en los puertos de Brasil puede involucrar una combinación de recursos propios, fondos gubernamentales, financiamiento bancario y asociaciones público-privadas, y la autorización y supervisión de estas reformas pueden estar a cargo de diferentes entidades gubernamentales a nivel federal, estatal y municipal.

2.5.1. Túnel inmerso Santos-Guarujá

Dentro de las infraestructuras portuarias el proyecto del **túnel inmerso Santos-Guarujá** merece una especial atención:

Tiene como objetivo aliviar la salida del transporte por carretera que parte del Puerto de Santos hacia el litoral de la orilla izquierda de la costa, dada la congestión que sufre el lado derecho o lado sur. El proyecto fue identificado hace más de 30 años sin que se consiguiera avanzar hasta este año.

El Gobierno de São Paulo y el Gobierno Federal anunciaron el 2 de febrero su puesta en marcha, que se realizará mediante una asociación público-privada (APP) y una inversión de 5.900 MBRL. Calificado en el Programa de Asociación de Inversiones del Estado de São Paulo (PPI-SP) e integrado en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), el proyecto prevé una contribución pública de 5.100 MBRL en inversión, dividida equitativamente entre el Gobierno de São Paulo y la Unión, además de la participación del sector privado.



El proyecto prevé una conexión seca entre Santos y Guarujá, con una longitud total de 1,5 km, a través de un túnel sumergido de 870 metros bajo el canal del puerto. El tramo conectará las regiones de Outeirinhos y Macuco, en Santos, con el barrio Vicente de Carvalho, en Guarujá. El diseño cuenta con carril bici, un paso de peatones y tres carriles por sentido, uno de los cuales adaptable a VLT (Vehículos de Tren Ligero). Actualmente, el proyecto se encuentra en fase de consulta con el fin de analizar los impactos ambientales y ajustar los detalles de obra, con un inicio previsto para el segundo semestre de 2025.

Se estima una reducción del 70 % en la demanda del ferry Ponta da Praia y también garantizará un acceso más rápido de camiones a las dos terminales portuarias, reduciendo las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos en un 53 %.

2.5.2. Otros proyectos

En el vasto y diverso territorio brasileño, los puertos desempeñan un papel fundamental en la economía del país y contribución al desarrollo económico nacional, sirviendo como puntos clave para la exportación e importación de mercancías. No sólo facilitan el comercio internacional, sino que también son vitales para la distribución interna de productos. A continuación, se detallan aspectos como la infraestructura, capacidad o inversiones de los principales puertos brasileños.

- **Puerto de Santos (São Paulo):** El Complejo Portuario de Santos es un conjunto de terminales de almacenamiento y manipulación de cargas y pasajeros instaladas a lo largo del estuario de Santos, límite natural entre los municipios de Santos, Guarujá y Cubatão, lo que lo convierte en el mayor puerto de América Latina y en uno de los más importantes en el comercio internacional de Brasil.

El puerto se encuentra en la ciudad de Santos, a 70 kilómetros de la ciudad de São Paulo, lo que lo convierte en un punto estratégico para la distribución de mercancías hacia y desde la mayor zona metropolitana del país, así como el estado de São Paulo, el más industrializado de Brasil.

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: 227 M de toneladas
- Principales mercancías: Petróleo y derivados (49 M de toneladas), *Containers* (46 M de toneladas), Soja (31 M de toneladas), maíz (21 M), y azúcar (20 M)



Inversiones: La Autoridad Portuaria de Santos (PAS) tiene programada una serie de obras para 2024 que involucrarán una inversión de 7.000 MBRL, siendo las principales:

- Dragado del canal para 16 metros, retrasado y cuya conclusión se estima para 2025.
- Dragado de atracaderos entre los almacenes 12A y 23
- Renovación del muelle de la Isla Barnabé
- Mejoras en el Perímetro de la Margen Derecha-Alemao
- Instalación del sistema de monitoreo de imágenes (VTMIS)
- Ejecución de la fase 2 del túnel Perimetral da Margem Esquerda y Santos-Guarujá.

Según el diario *Portos e Navios*, Anderson Pomini⁷ dio detalles también de los trabajos de limpieza que están ya en proceso, el inicio de la solución para el problema del enfrentamiento por los camioneros, con la creación de nuevos estacionamientos, designación de áreas de expansión portuaria, la revisión de la poligonal, el Parque Valongo, y la revitalización de la ciclovía de la Avenida de Mario Covas, entre otros temas.

La información de licitaciones, tanto activas como ya realizadas, se puede encontrar en detalle [aquí](#).

- **Porto de São Sebastião (São Paulo):** El Puerto de São Sebastião está gestionado por la Companhia Docas de São Sebastião⁸, empresa vinculada a la Secretaría de Estado de Logística y Transportes de São Paulo. Es una delegación federal del Gobierno del Estado de São Paulo y, por lo tanto, es un puerto público.

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: 59M de toneladas (un -2 % menos que en 2022).
- Principales mercancías: Petróleos y derivados, contando el óleo bruto (49 M de toneladas), petróleo y derivados, sin óleo crudo, (8 M de toneladas), Productos químicos inorgánicos, cebada, trigo, productos siderúrgicos, maquinaria y equipo, bobinas de alambre de acero y carga general. Exportaciones: vehículos, partes, maquinaria y equipo, vituallas, productos siderúrgicos y carga general.

Inversiones: El 7 de febrero el gobierno excluyó al Puerto Organizado de São Sebastião y los servicios portuarios públicos del Programa de Sociedades de Inversión (PPI). La medida, que aparece en un decreto del presidente Luiz Inácio Lula da Silva en el Diario Oficial de la Unión (DOU), sí que prevé, sin embargo, la calificación del programa Terminal SSB01, ubicada en el puerto de São Sebastião, con el objetivo de manipular carga general multipropósito.

⁷ Anderson Pomini es el presidente de la Autoridad Portuaria de Santos desde el 1/5/2023. (<https://www.portodesantos.com.br>)

⁸ Su presidente es Ernesto Sampaio desde enero de 2023 (<https://portoss.sp.gov.br/>)



- **PortosRio (Rio de Janeiro):** PortosRio es la Autoridad Portuaria responsable de la gestión de los puertos públicos del estado de Río de Janeiro, que incluye los puertos de Río de Janeiro, Itaguaí, Niterói y Angra dos Reis. Es el segundo mayor complejo portuario de Brasil.

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: 299 M de toneladas (incluyendo los cuatro puertos mencionados anteriormente)
- Principales mercancías: Minería de hierro (131 M de toneladas); petróleo y derivados, incluido petróleo crudo (129 M de toneladas), Petróleo y derivados sin incluir petróleo crudo (10 M de toneladas), *containers* (9M de toneladas) hierro y acero (7 M de toneladas).

Inversiones

Según el Plan de Negocios 2023 – 2027 para los Puertos de Río de Janeiro, Itaguaí, Niterói y Angra dos Reis, se prevén inversiones de 649 MBRL.

Con seis contratos de arrendamiento a largo plazo y tres arrendamientos transitorios vigentes, el Puerto de Río de Janeiro tiene un área de aproximadamente 1,5 M de m², de los cuales alrededor de 290.000 aún están disponibles, permitiendo nuevos arrendamientos en diez áreas destinadas al movimiento de graneles líquidos, productos siderúrgicos, carga general y actividades de apoyo a operaciones costa afuera.

De estos nuevos arrendamientos, ya se han desarrollado estudios y está siendo evaluado por la Secretaría de Puertos de la Nación para una gran terminal base para apoyar operaciones costa afuera, otra terminal para carga general y otra de graneles líquidos.

- **Porto de Itaguaí:** nueva terminal de mineral de hierro, que suele ser uno de los proyectos más grandes del sector portuario nacional, así como una nueva terminal de graneles sólidos. Los estudios de estas dos terminales ya se encuentran en una etapa avanzada y próximamente deberán ser sometidos a consulta pública por parte de la Agencia Nacional de Transporte Acuático (Antaq). Destaca también el dragado para profundizar y ensanchar el Canal Derivado y la ampliación y mejoramiento de las líneas ferroviarias.
- **Porto de Rio de Janeiro:** las principales obras son la finalización de la modernización y ampliación del Muelle Gamboa y el dragado para permitir la operación de navíos de hasta 366 metros. Las obras comenzaron en mayo de 2024 y se prevén dragados de mantenimiento, adecuaciones de carreteras y ferrocarriles, así como inversiones en sistemas de automatización, programación y seguimiento, para mejorar las infraestructuras de acceso al agua y al suelo.



El plan de negocios también prevé asignaciones onerosas para la concesión de áreas relacionadas con actividades no operativas en los dos puertos. Así, la exploración de áreas en esta modalidad podrá utilizarse para apoyar las operaciones portuarias en actividades como centros de camiones; Áreas de Apoyo Logístico (AALP); depósitos de contenedores vacíos (Depot), además de actividades de desarrollo industrial o inmobiliario. Las licitaciones del puerto pueden consultarse en el siguiente [enlace](#).

- **Portos do Paraná (Paraná):** Los Puertos de Paraná son un complejo portuario formado por los puertos de Paranaguá y Antonina.⁹

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: 65 M de toneladas (aumento de un 11 % respecto al 2023)
- Principales mercancías: Soja (15 M de toneladas), *containers* (12 M de toneladas), fertilizantes (9 M de toneladas), residuos de la extracción de petróleo (6 M de toneladas), y azúcar (6 M de toneladas)

Inversiones:

El Gobierno del Estado, a través de Portos do Paraná, concluyó en diciembre de 2023 la subasta de otra área del Puerto de Paranaguá: el PAR09, de aproximadamente 26.500 metros cuadrados, fue adquirido por el Fondo de Inversión Q-PAR09, que invertirá 910 MBRL en mejoras de infraestructura en los próximos cinco años.

Destinado al movimiento y almacenamiento de graneles vegetales sólidos, el PAR09 se ubica en el extremo occidental del recinto portuario. El área está clasificada como *brownfield* (sin ocupación) y tiene una capacidad estática de 162.000 toneladas y una capacidad dinámica de 3 M de toneladas.

Las inversiones previstas incluyen la construcción de nueve nuevos silos de almacenamiento, además de inversiones en áreas comunes, como la construcción de la 1.^a fase del muelle “F” y la estructuración del área de apoyo logístico del puerto. Se deberían crear unos 150 puestos de trabajo directos.

El acta de evaluación de la documentación de calificación de la empresa ganadora debería publicarse a principios de 2024 y el grupo ganador será responsable de la gestión durante los próximos 35 años. El contrato con el grupo también se firmará en el primer semestre de 2024, aunque a fecha septiembre de 2024 no hay información disponible.

⁹ Su presidente es Felipe Ozorio desde el 2 de enero de 2023 (<https://www.portosdoparana.pr.gov.br/>)



En cuanto las licitaciones que se encuentran en fase de certamen en este momento, la web oficial del puerto ofrece la siguiente [tabla de estadísticas](#).

- **Porto de Pecém¹⁰ (Ceará):** El Puerto de Pecém es una terminal portuaria de la costa Nordeste de Brasil, de estilo "OFF SHORE"¹¹ ubicada en un accidente geográfico denominado "Ponta do Pecém", en el municipio de São Gonçalo do Amarante, ubicado dentro de la Región Metropolitana de Fortaleza, a aproximadamente 60 kilómetros por carretera de la capital.

Actúa como el principal puerto del Nordeste en el transbordo de la carga contenerizada destinada a Manaus, por lo que la sequía del río Amazonas y consecuente baja de su nivel impacta el crecimiento en su operativa.

La condición geográfica de Pecém, con el menor tiempo de tránsito entre Brasil, Estados Unidos y Europa, un promedio de 7 días para llegar al destino, funciona como uno de los atractivos para conquistar armadores e impulsar las exportaciones brasileñas. Está compuesto por tres muelles marítimos, el primero (Muelle 1) para graneles sólidos, líquidos y carga general no contenerizada, el segundo (Muelle 2) para graneles líquidos y el tercero (TMUT) para graneles sólidos y carga general, tanto contenerizada como no contenerizada.

El complejo portuario también cuenta con una Zona de Procesamiento de Exportaciones (ZPE), un área con atractivos incentivos fiscales para las empresas que se enfocan en la exportación. Las principales compañías navieras que prestan servicio en el puerto son ALIANCA, CMA CGM, Europe Caribbean Line, Evergreen, HAMBURG SUD, Hapag-Lloyd, LIBRA, Maersk, MSC, y PROTOS.

Las APIs (interfaces de programación de aplicaciones) de APM Terminals juegan un papel fundamental al proporcionar una vía estandarizada y segura para facilitar la comunicación entre diversas aplicaciones. Estas posibilitan que los clientes accedan a datos en tiempo real sobre el estado de contenedores y buques, conectando los Sistemas Operativos de Terminales con sus propios sistemas internos, como los sistemas de gestión logística o transporte (TMS).

En particular, APM Terminals Pecém se distingue como una de las primeras terminales en Brasil que ofrece una fuente de datos a través de APIs. Dado que numerosas empresas agrícolas a nivel global envían miles de contenedores con productos sensibles, los beneficios potenciales de eliminar la intervención manual son más que significativos. El señor Marcelo Carvalho, director comercial de APM Terminals Pecém en Brasil, resalta que la automatización no solo ahorra tiempo y agiliza los procesos, sino que también mejora la precisión, aspecto crucial para productos perecederos, donde los retrasos pueden tener consecuencias perjudiciales.

¹⁰ Su presidente es Hugo Figueirêdo desde octubre de 2021 (<https://www.complexodopecem.com.br/>)

¹¹ Un puerto de estilo "off shore" se refiere a un puerto que está diseñado y ubicado específicamente para recibir y manejar cargamentos de buques que no están destinados a operar en el comercio nacional y su destino es exclusivamente el tráfico internacional y no interno.



En el futuro, APM Terminals mantendrá su enfoque en el desarrollo constante de nuevas APIs. Este compromiso ha dado lugar al lanzamiento de su más reciente fuente de datos API: Terminal Vessel Schedule. Esta innovadora API permite que los clientes sigan en tiempo real y estimado las horas de llegada y salida de los buques, y los movimientos clave de todas las embarcaciones que han atracado en una terminal en los últimos siete días y las próximas dos semanas.

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: 17 M de toneladas en 2023. Anotó un crecimiento en el movimiento de TEU con un flujo de 6.000 contenedores de 20 pies adicionales en octubre frente al mismo mes del año pasado. En 2022 alcanzó, por segunda vez en su historia, el récord en manejo de contenedores (más de 400.000 TEUs).

Debido al crecimiento de la economía nacional e internacional y la demanda del mercado relacionada, espera llegar a 45 M de toneladas en 2030.

- Principales mercancías: Graneles sólidos, en particular minerales, escorias y combustibles minerales, además de la carga general contenerizada y suelta. Las importaciones actuales incluyen carbón y GNL (que alimenta dos centrales eléctricas); encontrándose en curso un procedimiento de licitación para la construcción de una terminal de tanques para combustibles y GLP.

Las exportaciones incluyen planchas de acero, aspas para aerogeneradores y granito (a pequeña escala) existiendo oportunidades para aumentar las exportaciones de granito y potencial para la importación de automóviles (Ro-Ro).

Inversiones

Inversión de 458 MUSD para impulsar un HUB de hidrógeno verde y adecuar las terminales marinas, posicionando a Ceará como un referente en la producción de energía renovable. También recibirá 35 MUSD de la plataforma Fondos de Inversión Climática (CIF). Según el director de Transhidrogen, la estimación es producir 2,2 M de toneladas de amoníaco verde por año y exportar a través del Puerto de Pecem al Puerto de Rotterdam.

En diciembre de 2018, se estableció un acuerdo de accionistas en el Puerto de Pecem, mediante el cual la Autoridad del Puerto de Rotterdam adquirió el 30 % de las acciones. Esta participación confiere a la Autoridad del Puerto de Rotterdam un control conjunto en las decisiones estratégicas, así como en los cargos de la junta y la administración.

Al desempeñar un papel activo en el escenario marítimo internacional, la Autoridad del Puerto de Rotterdam está contribuyendo al valor económico y social tanto para la comunidad empresarial holandesa como para la región de Rotterdam – Rin. Esto se logra al crear



oportunidades para las empresas holandesas en el extranjero, aprender de las mejores prácticas internacionales, mantener la reputación del clúster marítimo de Rotterdam en un nivel destacado y generar beneficios financieros mediante sus actividades internacionales.

El puerto de Rotterdam desempeña diversas funciones, actuando como asesor, proveedor, administrador portuario e inversor. Además, opera conforme a su propia Declaración de Responsabilidad Social Corporativa, incluso cuando participa en empresas como el Puerto de Pecém.

En el complejo se desarrollará también la nueva fábrica de Eternit, líder del mercado en el sector de techados, que tendrá una capacidad de producción inicial de alrededor de 7.000 toneladas por mes. Recientemente inaugurada, con una superficie de 14000 m², permite a Eternit expandir su distribución hacia los estados del Norte y Nordeste de Brasil. Además, la empresa ha implementado prácticas de contratación inclusiva, incorporando a minorías en su fuerza laboral, y ha reubicado cerca de 300 animales silvestres para minimizar el impacto ambiental. Se espera también un impacto positivo en la economía local, generando más de 160 empleos en la fase inicial de operación y cientos empleos indirectos durante la construcción.

- **Porto de Itajaí (Santa Catarina)**¹²: El puerto de Itajaí es uno de los puertos más importantes de Brasil en términos de movimiento de contenedores y carga general. Está compuesto por el Puerto Público de Itajaí y 6 terminales más de uso privado en los márgenes derecho e izquierdo de la desembocadura del río Itajaí.

Su ubicación geográfica es en el centro de la Región Sur, abarcando, en un radio de 600 kilómetros, las capitales de Santa Catarina, Río Grande do Sul, Paraná y São Paulo, además de importantes municipios de esos cuatro estados, lo que representa el 46 % del PIB nacional. Esto transforma el Complejo en un concentrador y distribuidor de carga y posibilita atender los mercados de exportación e importación de 21 estados brasileños y del DF.

El puerto de Itajaí es administrado por la Superintendencia del Puerto de Itajaí (SPI), una entidad pública creada en 2000 y vinculada a la Secretaría Nacional de Puertos y Transporte Acuático del Ministerio de Infraestructura de Brasil. La SPI es responsable de la gestión y operación del puerto, así como de la implementación de políticas y proyectos para el desarrollo portuario.

¹² Fabio da Veiga es el Superintendente desde abril de 2021 (<https://www.portoitajai.com.br/>)



Infraestructura y Capacidad

- **Movimiento portuario:** El puerto de Itajaí ha experimentado un crecimiento constante en el movimiento de contenedores, alcanzando 1M de TEU (unidad equivalente a veinte pies) en el año 2023. Esto coloca al Complejo Portuario de Itajaí en el segundo lugar del *ranking* nacional, sólo detrás del Puerto de Santos. En 2023, se movilizaron aproximadamente 15 M de toneladas, destacando varillas perfiladas y vehículos importados.
- **Principales mercancías:** El puerto maneja una variedad de carga general, incluyendo carga a granel, rodante y diversa. Entre ellas, destacan pollos congelados (mayor puerto exportador de Brasil); cerámica; papel *kraft*; máquinas y accesorios; tabacos; vehículos, textiles; azúcar y carne congelada.

Inversiones: El puerto de Itajaí ha logrado posicionar dos proyectos en el programa de inversiones “Nuevo PAC” del Gobierno Federal de Brasil, estructurado en nueve ejes de inversión y medidas institucionales, entre ellos el “Transporte Eficiente y Sostenible”, eje que enmarca el puerto de Itajaí.

El primer emprendimiento, “Concesión del Canal de Acceso”, fue clasificado por el programa de inversiones como un ‘Proyecto’ y se engloba dentro de la categoría de ‘Estudios y Proyectos – Obra Pública y Concesión’. Actualmente, se encuentra en fase de consulta pública, lanzada en 2023 por la Agencia Nacional de Transporte Acuático (ANTAQ). Con el objetivo de mejorar la infraestructura y la eficiencia operativa del canal de acceso, el proyecto se engloba en un plan que involucra una inversión estimada de 590 M USD.

El segundo, “Mejoras de la Cuenca de Evolución”, fue clasificado como ‘Obra’ y pertenece a la misma modalidad. Hasta hoy, el complejo ha alcanzado 600 maniobras en la nueva cuenca, facilitando la operación de busques de hasta 350 m de longitud, aumentando considerablemente la eficiencia y capacidad del puerto. La segunda etapa del proyecto prevé acomodar buques de hasta 400 metros de longitud y 60 metros de ancho. Actualmente, el puerto se encuentra en proceso de alineación con los órganos ambientales para continuar con esta ampliación.

Se espera que las alianzas público-privadas, dirigidas por las Autoridades Portuarias, contribuyan a una mayor eficiencia en la prestación de servicios a los usuarios. El Puerto de Itajaí, crucial en las relaciones comerciales de Brasil con el mundo; verá el impulso de inversiones públicas y privadas para optimizar su papel como puerto de exportación.

Licitaciones: <https://www.portoitajai.com.br/licitacoes>



- **Porto de Vitoria (Espírito Santo)** El Puerto de Vitória se encuentra en la ciudad de Vitória, la capital del estado de Espírito Santo, en la costa este de Brasil. Está situado en una posición estratégica en la región sudeste del país, con acceso directo al Océano Atlántico. Desempeña un papel crucial en la economía de la región y del país, ya que es un importante centro de exportación de mineral de hierro, así como de productos agrícolas e industriales, lo que contribuye significativamente al comercio internacional.

Recientemente ha comenzado a operar bajo un nuevo nombre, Vports¹³ (buscando representar al complejo portuario entero, incluyendo los terminales en Vila Velha y Barra do Riacho, ambos en Espírito Santo). Es la primera y única autoridad portuaria privada de Brasil, desde septiembre de 2022 y tras la privatización de CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo).

Infraestructura y Capacidad: El conocido puerto de Vitoria cuenta con una ubicación privilegiada en la costa brasileña. Posee un millón y medio de metros cuadrados de área disponible para la búsqueda de oportunidades económicas y capacidad de almacenamiento de 450.000 toneladas, a lo que hay que sumarle una previsión de aumento de hasta 15 M de toneladas para 2028.

- **Movimiento portuario:** A falta de datos de la segunda mitad de 2023, en 2022 se alcanzaron más de 7 M de toneladas de mercancía.
- **Principales mercancías:** Granel sólido (trigo, minerales, hierro), líquido, (petróleo), carga general (vehículos, equipamientos, productos siderúrgicos) y contenerizada (vestuario, azúcar, aluminio...). Estas categorías representan el 36 %, 16 %, 12 % y 35 % del movimiento total portuario, respectivamente.

Inversiones: Los avances en la infraestructura que están incluidos en el contrato de concesión constan de ocho proyectos enfocados en la reforma de los atracadores y la recuperación de las plataformas. Tras el lanzamiento internacional de Vports, su director-presidente anunció inversiones de alrededor de 25 MUSD (aprox. 23 M€) para los próximos dos años, además de las obligaciones de concesión, y destacó la modernización de la marca.

Licitaciones: <https://portovitoria.pr.gov.br/portal-da-transparencia/licitacoes/>

- **Porto de Suape (Pernambuco):** Ubicado en la costa sur del estado de Pernambuco, en el Nordeste de Brasil, el Complejo Industrial Portuario de Suape es uno de los mejores entornos de negocios del país y uno de los principales puertos públicos brasileños¹⁴. Es la mayor terminal del nordeste y está entre las cinco mayores de Brasil. Cubre un área de aproximadamente 13.500 hectáreas, de las cuales más de 8.500 están destinadas a proyectos industriales y el resto al

¹³ Ilson Hulle asumió la presidencia en septiembre de 2022, liderando la transición de autoridad pública a privada.

¹⁴ Su presidente, Márcio Guiot, fue designado en enero de 2023.



área portuaria. Alberga más de 100 empresas de diversos sectores, incluyendo petroquímico, naval, *offshore*, logístico, energético, y de alimentos y bebidas, entre otros.

Infraestructura y Capacidad

- Movimiento portuario: La acumulación anual es de 2 M de toneladas.

Dispone de un calado que permite la operación de grandes buques, lo que facilita el manejo de una amplia gama de cargas. Además, el puerto cuenta con terminales especializadas, como las de petróleo y gas natural, lo que lo convierte en un punto clave para la industria energética de Brasil.

- Principales mercancías: El puerto maneja una amplia variedad de cargas, incluyendo graneles líquidos y sólidos, carga general, y contenedores. Se destaca por su capacidad en el manejo de combustibles, azúcar, trigo, y productos químicos.

Inversiones: Con infraestructura moderna, alineada con la sostenibilidad y con varios proyectos previstos para 2027, prevé inversiones de alrededor de 46.000 MBROL en 12 proyectos de gran envergadura:

- En octubre de 2023 el Gobierno Federal y PE anunciaron que invertirían 1.600 MBRL (293 M€) en nueva terminal en el Puerto de Suape, firmado por el ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. APM Terminals, filial de A.P. Moller-Maersk, una de las navieras más grandes del mundo, es la empresa que instalará la segunda terminal de contenedores en el Puerto de Suape.
- La nueva terminal de contenedores debería ocupar unas 50 hectáreas en un área anteriormente gestionada por Estaleiro Atlântico Sul (EAS). La capacidad de manejo inicial de la terminal de APM Terminals será de 400.000 TEU, unidad equivalente a un contenedor de 20 pies. El proyecto permitirá mayores conexiones con los principales puertos del mundo, además de incrementar el volumen de movimiento de carga de cabotaje.
- La nueva planta de Blau Farmacêutica (uno de los nombres más importantes de la industria farmacéutica nacional) estará instalada a partir de 2024, con una inversión total de 3.500 MBRL y 1.400 nuevos puestos de trabajo.
- En cuanto a las obras de ampliación de Rnest, el proyecto es responsabilidad de Petrobras. El proyecto prevé recursos de alrededor de 5.000 MBRL y la generación de 12 mil empleos (directos e indirectos).
- La finalización del tramo Salgueiro-Suape del Ferrocarril Transnordestina, la Terminal de Regasificación de GNL, la ampliación del Parque de Tanques y la Terminal de Graneles Sólidos de Suape conforman el conjunto de inversiones ya anunciadas.



- Con la mirada puesta en la transición energética, Suape lanzó, en colaboración con el Senai-PE y el Gobierno del Estado, el TechHUB Hidrogênio Verde, destinado a producir el combustible del futuro, contribuyendo a la descarbonización del territorio. El espacio reunirá un complejo de plantas solares, tres plantas de hidrógeno de bajas emisiones de carbono, un conjunto de contenedores para el desarrollo de proyectos y estaciones de suministro de H2V, transformando el lugar en un laboratorio vivo a gran escala, con infraestructura para el desarrollo, pruebas y experimentación.

Licitaciones: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/licitacoes-2/licitacoes>.

Dada la naturaleza de este documento, centrado principalmente en los proyectos del estado de São Paulo, se detallan las especificaciones de los relativos a las infraestructuras portuarias en dicho estado en el **Anexo IV**.

ICEX



3. Anexos

ANEXO I. PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Proyecto	Etapa	Estado	Fecha último estado	Previsión licitación	Inversión	Otros
Trem Intercidades Eixo Norte	Contrato	Concluido	29/05/2024	-	4,2 MMBRL	Concesionaria: C2 MOBILIDADE SOBRE TRILHOS Contraprestación: R\$ 8,06 billones
Trem Intercidades Eixo Oeste	Estudios	En proceso	4T24	4T25	10 MMBRL	
Trem Intercidades Eixo Leste	Calificación PPI	Concluido	A definir	A definir	10 MMBRL	Extensión: 80-130 km Tiempo de trayecto: 75 mins Población beneficiada: 2,7 millones
Trem Intercidades Eixo Sul	Calificación PPI	Concluido	A definir	A definir	15 MMBRL	Extensión: 80-130 km Tiempo de trayecto: 90 mins Población beneficiada: 1,8 millones
Lote Alto Tietê – Linhas 11, 12, 13 de Trens Urbanos	Audiencia Pública	En proceso	18/07/2024	4T24	12,5 MMBRL	Extensión: 124 km Plazo: 30 años
Lote ABC Guarulhos (Linhas 10 e 14 de Trens Urbanos)	Estudios	En proceso	3T24	3T25	18 MMBRL	Extensión: 65 km Plazo: 30 años
Expansão da Rede Metroviária	Estudios	En proceso	4T24	4T25	45 MMBRL	Extensión: 140 km Plazo: 30 años
VLT Campinas	Calificación PPI	Concluido	23/05/2024	A definir	4,5 MMBRL	Extensión: 44 km Tiempo de trayecto: 30 mins Población beneficiada: 1,6 millones
Ferrovia Centro Atlântico S.A. – FCA	Audiencia Pública	En proceso	30/08/2024	A definir	24 MMBRL	Extensión: 3.205 km Demanda: 30.326.110 TU em 2022 Plazo: 30 años



CARTERA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN SÃO PAULO Y EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE BRASIL

Malha Oeste (relicitação)	Audiencia Pública	Concluido	25/05/2023	2024	19 MMBRL	
Rumo – Malha Sul	Estudios	En proceso	Calificación PPI 02/12/2020	A definir	10 MMBRL	Ferrovía Sul Atlântico S.A. se adjudicó la concesión de Malha Sul, que pertenecía a Rede Ferroviária Federal S.A., en una subasta celebrada el 13 de diciembre de 1996. Los estudios están siendo realizados por Logit Engenharia Consultiva Ltda., contratada por INFRA S.A.





ANEXO II. PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS RODOVIARIAS

Proyecto	Etapa	Estado	Fecha último estado	Previsión licitación	Inversión	Otros
Lote Litoral Paulista	Contrato	En proceso	16/04/2024	Previsión contrato 3T24	4,3 MMBRL	Concesionaria: Novo Litoral Contraprestación: 4,3 millones/año BRL
Lote Nova Raposo	Licitación	En proceso	28/11/2024	Previsión contrato 4T24	7,3 MMBRL	Extensión: 92 km Plazo: 30 años Contraprestación fija: 60,9 MBRL
Rota Sorocabana	Licitación	En proceso	30/10/2024	Previsión contrato 1T25	8,74 MMBRL	Extensión: 460km Plazo: 30 años Contraprestación fija: 4,6 MBRL
Lote Paranapanema	Estudios	En proceso	2T24	4T24	2,5 MMBRL	Extensión: 211km Plazo: 30 años
Rota Mogiana	Estudios	En proceso	2T24	2T25	4 MMBRL	Extensión: 321km Plazo: 30 años
Circuito das Águas	Estudios	En proceso	2T24	3T25	6,7 MMBRL	Extensión: 695km Plazo: 30 años
Lote Litoral Norte	Estudios	En proceso	4T24	1T26	N/A	Extensión: 130km Plazo: 30 años



ANEXO III. PROYECTOS INFRAESTRUCTURA URBANA Y SOCIAL

Proyecto	Etapa	Estado	Fecha último estado	Previsión licitación	Inversión	Otros
RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS (RSU) – Consórcio Mogiana	Audiencia Pública	En proceso	30/04/2024	22/03/2025		Población beneficiaria: 1.318.002 Criterio concesión: mayor descuento
RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS (RSU) – Consórcio Oeste Paulista	Audiencia Pública	En proceso	08/05/2024	22/11/2024		Población beneficiaria: 406.681 Criterio concesión: mayor descuento
RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS (RSU) – Consórcio CEMMIL/SP	Estudios	En proceso	08/08/2023	13/05/2025		Población beneficiaria: 385.565 Criterio concesión: mayor descuento
RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS (RSU) – Consórcio de Saúde do Vale do Ribeira e Litoral Sul – CONSAÚDE/SP	Estudios	En proceso	30/06/2023	03/08/2025		Población beneficiaria: 491.751 Criterio concesión: mayor descuento
Floresta Nacional de Ipanema/SP	Estudios	En proceso	Calificación PPI 25/08/2021	A definir		Órganos involucrados: SEPEI, BNDES, MMA, ICM Bio



ANEXO III. PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (EN SÃO PAULO)

Proyecto	Etapas	Estado	Fecha último estado	Previsión licitación	Inversión	Otros
Túnel Inmerso Santos-Guarujá	Audiencia Pública	En proceso	2T24	4T24		870 km de túnel sumergido
Porto Organizado de Santos	Estudios	En proceso	Calificación PPI 21/08/2019	A definir		Acceso fluvial a través de un canal de 25 kilómetros de longitud, capaz de recibir buques de hasta 336 metros de eslora, 46 metros de manga y 13,5 metros de calado. Estudios realizados por el BNDES
SSB01 – Terminal para movimentação de carga geral no Porto de São Sebastião/SP	Estudios	En proceso	Calificación PPI 22/11/2023	A definir	656 MBRL	Demanda: 22,3 MM TU/año Extensión: 7.223 km Plazo: 30 años Estudios realizados por Infra S.A.
STS08 – Terminal de Granéis Líquidos e Gasosos no Porto de Santos	Estudios	A realizar	Calificación PPI 10/06/2020	A definir	491 MBRL	Proyecto en revisión tras subasta desierta. Área: 137.319 m ² Plazo: 25 años
STS10 – movimentação e armazenagem de cargas containerizadas – Porto de Santos/SP	Fallo TCU después de Consulta Pública	A realizar	31/05/2022	A definir	3,3 MMBRL	Plazo: 25 años Capacidad: 601.101 m ²
STS33 – Movimentação e armazenagem de carga geral de projeto ou containerizada, no Porto de Santos/SP	Estudios	En proceso	Calificación PPI 22/11/2023	A definir	36 MBRL	Capacidad: 32368,12 TEU/año
STS53 – Armazenagem de granéis minerais no Porto de Santos/SP	Fallo TCU después de Consulta Pública	A realizar	30/06/2022	A definir	658 MBRL	Área: 87.981 m ² Plazo: 25 años



CARTERA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN SÃO PAULO Y EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE BRASIL

Túnel Santos – Guarujá	Fallo TCU después de Consulta Pública	A realizar	13/05/2024		6 MMBRL	Extensión: 860 metros
--	---------------------------------------	------------	------------	--	---------	-----------------------



ICEX

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