

Informe sectorial

Infraestructura portuaria en Brasil
Mikel Laiseca Blanco

Oficina BASQUE TRADE & INVESTMENT BRASIL





INDICE

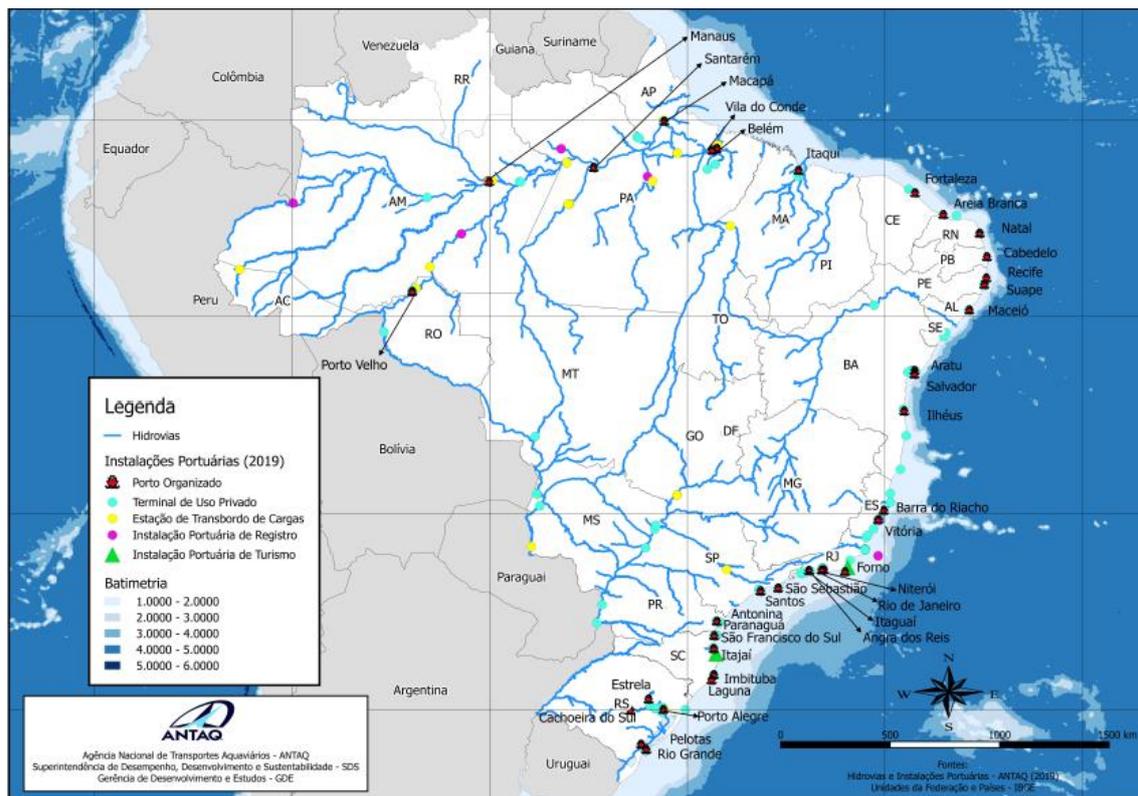
1.	Título 1.....	¡Error! Marcador no definido.
1.1	Título 2	¡Error! Marcador no definido.
1.1.1	Título 3.....	¡Error! Marcador no definido.
2.	Título 1.....	¡Error! Marcador no definido.
2.1	Título 2	¡Error! Marcador no definido.
2.1.1	Título 3.....	3



1. Características

1.1 Gestión portuaria

Brasil, con una costa de más de 8000 kilómetros navegables, transportó en 2017 aproximadamente 950 millones de toneladas a través de su sistema portuario. A lo largo de esos más de 8000 kilómetros de costa, el país cuenta con 37 puertos públicos entre marítimos y fluviales y 144 terminales de uso privado.



La gestión de los puertos públicos se divide entre las llamadas *Compañías Docas*, las cuáles están bajo dominio del Gobierno Federal y controlan 19 de estas instalaciones, y los gobiernos estatales y municipales, los cuales gestionan los 18 restantes.

Por otra parte, las Terminales de Uso Privado (TUP) son instalaciones gestionadas por personas jurídicas de derecho privado mediante la concesión de dominio público. Se ubican fuera de las áreas del puerto organizado¹.

1.1.1 Compañías Docas

A continuación se hace un desglose de las 7 *Compañías Docas* y los diferentes puertos que están bajo su jurisdicción:

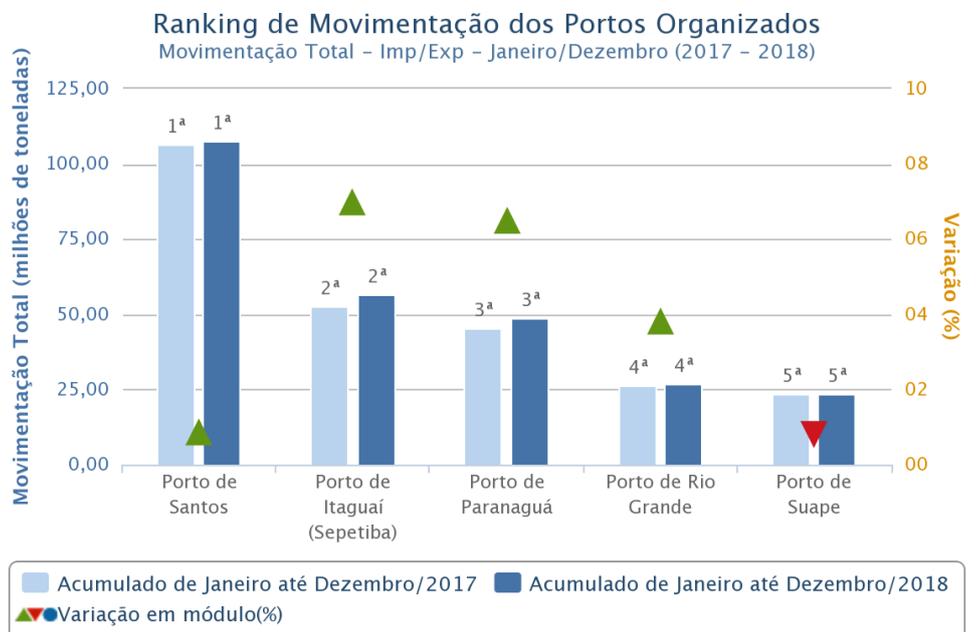
¹ *Área del puerto organizado*: Área delimitada por el Poder Ejecutivo que comprende las instalaciones portuarias y la infraestructura de protección y acceso al puerto.



1. *Companhia Docas do Pará (CDP)*: Puertos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba y Óbidos. Además de la Terminal Portuaria de Outerio y la Terminal de Miramar.
2. *Companhia Docas do Ceará (CDC)*: Puerto de Fortaleza.
3. *Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)*: Puertos de Natal y Maceió, además de la Terminal Salineiro de Areia Branca.
4. *Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)*: Puertos de Salvador, Ilhéus y Aratu.
5. *Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)*: Puertos de Vitória y Barra do Riacho y Capuaba.
6. *Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)*: Puertos de Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí.
7. *Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)*: Puerto de Santos y Puerto de Laguna.

2. Principales puertos por volumen de tráfico

2.1 Puertos públicos





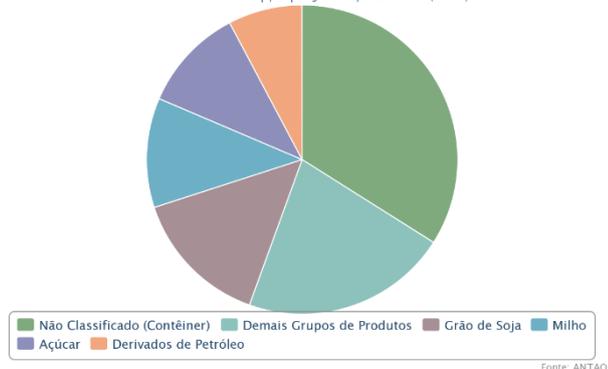
2.1.1 Puerto de Santos

Localizado en los municipios de Santos y Guarujá, en el estado de São Paulo, el puerto de Santos continúa siendo el puerto más influyente de América Latina en cuanto a tráfico de contenedores se refiere. Por él pasa el 27,40% del tráfico total manejado en la infraestructura portuaria brasileña.

Permite el tráfico de embarcaciones con un calado máximo de 13 metros (15 en marea alta).

Localizado en un lugar estratégico en el estado de São Paulo, el puerto dispone de las modalidades de transporte por carretera, por ferrocarril y por ductos (tuberías).

Representação da Movimentação dos Produtos
Porto de Santos – Imp/Exp – Janeiro/Dezembro (2018)

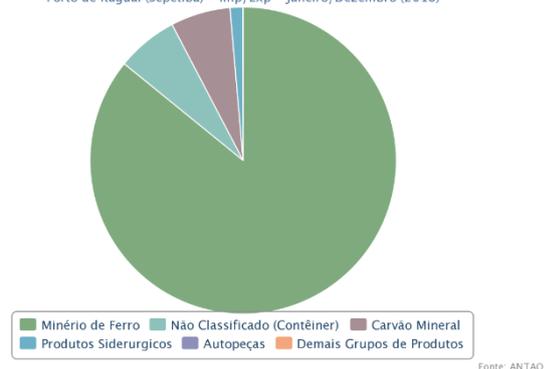


2.1.2 Puerto de Itaguaí

El puerto de Itaguaí, también llamado de Sepetiba, está localizado en el estado de Rio de Janeiro y fue inaugurado el 7 de mayo de 1982. Administrado por la *Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)*, maneja el 15,31% del tráfico en los puertos brasileños. Permite el tráfico de embarcaciones con un calado no superior a 20 metros.

Además de conexiones por carretera, el puerto de Itaguaí tiene acceso a una línea ferroviaria de la llamada *Malha Regional Sudeste*, operada por la compañía concesionaria MRS Logística S.A.

Representação da Movimentação dos Produtos
Porto de Itaguaí (Sepetiba) – Imp/Exp – Janeiro/Dezembro (2018)

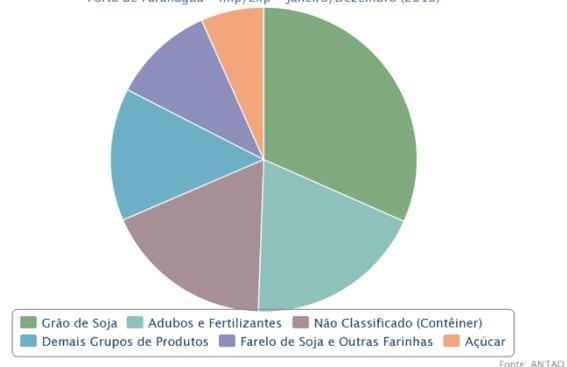


2.1.3 Puerto de Paranaguá

El puerto de Paranaguá, el cual fue conocido también como puerto Dom Pedro II en honor al emperador de Brasil, está localizado en el municipio del mismo nombre, en el estado de Paraná. Soporta el tráfico de embarcaciones con un calado máximo de 16 metros.

En transporte rodado, tiene como principal y única vía de acceso la carretera que se inicia dentro de la ciudad de Paranaguá, en las proximidades del puerto. El acceso por ferrocarril al puerto se realiza por la llamada *Malha Sul*, explotada por la empresa concesionaria Rumo Logística.

Representação da Movimentação dos Produtos
Porto de Paranaguá – Imp/Exp – Janeiro/Dezembro (2018)



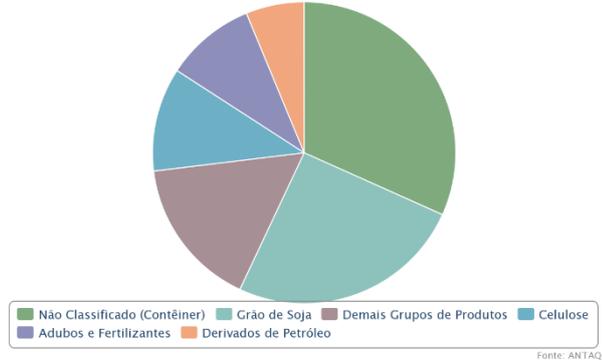


2.1.4 Puerto de Rio Grande

La ciudad de Rio Grande, localizada en el estado de Rio Grande do Sul, está a 330 km al sur de la capital, Porto Alegre. El puerto fue inaugurado el día 15 de noviembre de 1915. Perteneció al Gobierno Federal, pero su gestión y explotación fueron concedidas en 1997 al estado de Rio Grande do Sul. Acepta embarcaciones con un calado máximo de 14 metros.

El puerto cuenta con accesos por medios multimodales, ya sean hidrovía, carretera o ferrocarril. El acceso mediante este último se realiza a través de la, explotada por Rumo Logística.

Representação da Movimentação dos Produtos
Porto de Rio Grande – Imp/Exp – Janeiro/Dezembro (2018)

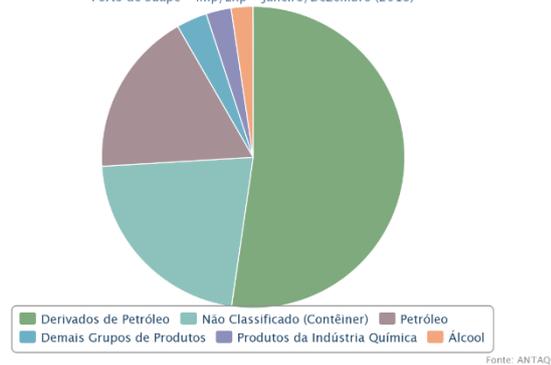


2.1.5 Puerto de Suape

El puerto de Suape (*Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros*) se encuentra entre los municipios de Ipojuca y Cabo de Santo Agostinho, en el estado de Pernambuco. Es administrado por la *Companhia Docas de Pernambuco* y fue inaugurado en 1983.

El acceso al puerto exterior por mar tiene una profundidad mínima de 16,5 metros y el calado máximo permitido es de 14,5 metros con pleamar

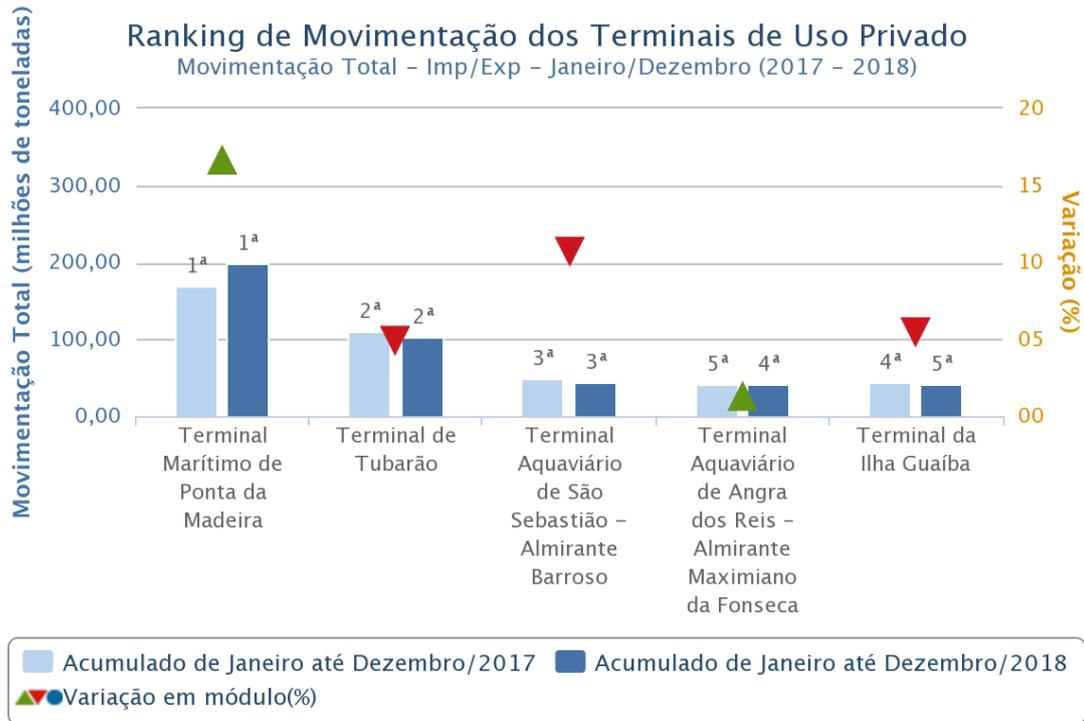
Representação da Movimentação dos Produtos
Porto de Suape – Imp/Exp – Janeiro/Dezembro (2018)



Tiene vías de acceso por carretera y por una vía ferroviaria gestionada por la empresa Transnordestina Logística.



2.2 Puertos privados



2.2.1 Terminal Marítima Ponta da Madeira

La Terminal Marítima Ponta da Madeira es un puerto privado propiedad de la multinacional minera Vale. Es adyacente al puerto de Itaqui, próximo a la ciudad de São Luis y frente a la Bahía de São Marcos, en Maranhão, en el nordeste de Brasil. Su función principal es la exportación de mineral de hierro traído desde las minas de Serra dos Carajás, en el estado de Pará.

2.2.2 Terminal de Tubarão

Localizada en las proximidades del Puerto de Vitória, en el estado de Espírito Santo, ocupa un área de 18 km², cuenta con 4 terminales marítimas y es propiedad de Vale S.A. Está dedicada al tráfico de mineral de hierro, carbón, granos y fertilizantes y líquidos a granel.

2.2.3 Terminal Aquaviário de São Sebastião

La terminal de São Sebastião, en el estado de São Paulo, es operada por Transpetro, empresa subsidiaria del gigante petrolífero Petrobras. Abastece cuatro refinerías del estado a través de los oleoductos de São Sebastião-Guarema y Santos-São Sebastião. Los derivados entran y salen de la terminal por el oleoducto Guararema-Paulínia

2.2.4 Terminal Aquaviário de Angra dos Reis

La terminal de Angra dos Reis, localizada en la costa del estado de Rio de Janeiro, es propiedad de Petrobras y sirve a las refinerías de Duque de Caxias, en el estado de Rio de Janeiro, y Gabriel Passos, en Minas Gerais. Es operada por la subsidiaria Transpetro.



2.2.5 Terminal da Ilha Guaíba

Localizada en el área del municipio de Mangaratiba, en el estado de Rio de Janeiro, esta terminal portuaria, inaugurada en 1973, es propiedad de Vale S.A. La isla donde está construida se sitúa muy próxima a la costa y está conectada al continente por un puente ferroviario, por donde recibe las mercancías, principalmente mineral de hierro.

3. Principales actores

3.1 Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación civil (MTPA)

Es el órgano de la administración pública federal que tiene como áreas de actuación la política nacional de transporte ferroviario, por carretera y marítimo, además de realizar acciones en el ámbito de la marina mercante, de las vías navegables y de los puertos fluviales.

3.2 Secretaría Nacional de Puertos (SEP)

Es la autoridad competente responsable de la ejecución de medidas y formulación de políticas de apoyo al desarrollo de infraestructuras de los puertos marítimos, así como de la participación en el planteamiento estratégico para el desarrollo portuario y marítimo de Brasil.

3.3 Empresa de Planificación y Logística (EPL)

Es una empresa estatal que tiene por finalidad estructurar y calificar, por medio de estudios e investigaciones, el proceso de planificación integrada de la logística en el país, interconectando carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y vías fluviales (hidrovías).

3.4 Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios (ANTAQ)

La ANTAQ tiene por finalidad desarrollar las políticas formuladas por la SEP, por el Consejo Nacional de Integración de Políticas del Transporte (CONIT) y por el Ministerio de los Transportes. Es responsable de regular, supervisar y controlar las actividades de prestación de servicios de transporte marítimo y fluvial y de la explotación de la infraestructura portuaria.

3.5 Otros organismos

- Asociación Brasileña de Entidades Portuarias e Hidroviarias (ABEPH)
- Asociación Brasileña de Logística (ABRALOG)
- Asociación Brasileña de Terminales Portuarias (ABTP)
- Asociación Nacional de Usuarios de Transportes de Carga (ANUT)
- Confederación Nacional del Transporte (CNT)
- Federación Interestadual de Empresas de Transporte de Cargas (FENATAC)



4. Situación actual

La red portuaria brasileña tiene pendiente un proceso de reformas tanto a nivel de infraestructuras como de gestión desde hace varios años. En los últimos tiempos se han llevado a cabo pasos en esa dirección, como la creación de la Secretaría Nacional de Puertos (SEP), pero todavía queda mucho por hacer.

En cuanto a instalaciones, la mayoría de los puertos no tienen profundidad suficiente para recibir grandes navíos cargueros, por lo que el tránsito de estos acaba concentrándose en unos pocos puertos, saturando sus instalaciones. Son necesarias inversiones en dragado, mejora de equipos y maquinaria, así como en seguridad.

Otro problema importante que afecta a la productividad de los puertos brasileños es la enorme burocracia documental exigida para la carga y descarga de mercancías, lo que genera grandes colas en los despachos aduaneros.

4.1 Oportunidades del mercado

Uno de los objetivos que el nuevo gobierno manifestó tras resultar victorioso de los comicios de finales de 2018, fue una mayor integración de la economía brasileña en el circuito económico internacional y en las cadenas de producción y comercio globales, apostando por dejar atrás el tradicional proteccionismo brasileño que dio lugar al denominado “coste Brasil”. Todavía está por ver si será capaz de llevar a cabo con éxito reformas de semejante calado, pero está claro que uno de los ejes de esa política pasa por la modernización de la infraestructura portuaria.

La principal herramienta para conseguir esta modernización mediante la colaboración con el sector privado es el llamado *Programa de Parcerías e Investimentos (PPI)*, creado durante el gobierno del expresidente Michel Temer, en 2016. En un balance presentado recientemente (mayo 2019), se informó de que durante los últimos 35 meses, 193 proyectos fueron sacados a concurso, de los cuales 147 ya han sido adjudicados a la iniciativa privada. A los proyectos todavía en proceso de adjudicación hay que sumarles otros 59 que han sido recientemente incluidos en el PPI.

En el caso de los puertos, el programa incluyó seis nuevos proyectos de inversión, entre ellos cuatro terminales portuarias dedicadas al manejo de graneles líquidos, especialmente de combustible, situado en el puerto de Itaqui, en el estado de Maranhão. La publicación del edicto está prevista para este año. Dos terminales del puerto de Santos, también entraron en el paquete. Además, el gobierno pretende privatizar el puerto de São Sebastião, en el estado de São Paulo, que debe ser entregado por 35 años a la empresa privada, con una inversión de 574 millones de reales.

Las licitaciones de proyectos en el ámbito portuario que en estos momentos se encuentran abiertas son las siguientes:

PROYECTO	Importe (mil.€)	Licitantes	Estado
<i>STS 13A - Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Santos/SP</i>	25,49	EPL, SNP, MTPA, ANTAQ, SPPI	5ª Reunião



<i>SUA 01 - Arrendamento de Veículos no Porto de Suape/PE</i>	1,73	EPL, SNP, MTPA, SPPI, ANTAQ	5ª Reunião
<i>SUA 05 - Arrendamento de Contêineres no Porto de Suape/PE</i>	275,72	MTPA, ANTAQ e EPL	5ª Reunião
<i>Terminais Portuários de Grãos no Porto Paranaguá/PR - (PAR 07, PAR 08 e PAR XX)</i>	210,69	MTPA, ANTAQ, EPL e APPA	3ª Reunião
<i>Terminal de Cavaco no Porto de Santana/AP - (MCP1)</i>	¿	ANTAQ, MTPA, EPL, CDSA	2ª Reunião
<i>Terminal de Celulose no Porto de Paranaguá/PR - (PAR01)</i>	19,90	ANTAQ, MTPA, EPL, APPA	2ª Reunião
<i>Terminal de Veículos no Porto de Paranaguá/PR - (PAR12)</i>	18,33	ANTAQ, MTPA, EPL, APPA	2ª Reunião