

# Dicario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXI · NÚMERO 7.233 · 5/3/2024 · MARTES

**Dicario** de  
**INTERMODAL**  
SOUTH AMERICA

## Intermodal 2024: una edición que rompe récords



## ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



## Logística, puente entre Europa y América Latina

La celebración de la feria Intermodal South America en Sao Paulo, la capital económica de Brasil, supone una excelente oportunidad para volver la mirada hacia un continente con un especial interés estratégico para España, no sólo por los vínculos históricos, culturales y económicos existentes entre ambas regiones. Además de una identidad cultural y lingüística compartida, en los últimos años se han incrementado de manera muy significativa los flujos migratorios, lo que ha contribuido también a entablar nuevos nexos sociales y económicos.

Las relaciones comerciales con América Latina son un componente fundamental para la economía española, tanto en la composición actual, como para el crecimiento potencial de la misma. En los últimos años, debido a las sucesivas crisis, España ha perdido protagonismo en la región en favor de China y su principal socio: Estados Unidos.

Asimismo, en un mundo cada vez más fragmentado en bloques, la Unión Europea busca en España un liderazgo en las relaciones comerciales con América Latina. Según el Banco de España, el bloque comunitario representa el 9% de las exportaciones de esta región, por detrás del 42% de Estados Unidos y el 15% de China, además del 12% de las importaciones, frente al 34% y 20% de EE.UU. y China, respectivamente.

América Latina lleva décadas generando expectativas de crecimiento económico para reducir la brecha con las economías más avanzadas del mundo. Sin embargo, esas expectativas, en general, no se han visto cumplidas. En una economía global sometida a grandes transformaciones como la actual, América Latina tiene que avanzar en reformas que aumenten la productividad, y afrontar la transición energética y digital y el crecimiento inclusivo. Las relaciones económicas con la Unión Europea son, sin duda, una oportunidad para impulsar el crecimiento económico y facilitar el progreso social de esta región.

Brasil, el país anfitrión de Intermodal South America, es, más que un

país, un continente en sí mismo; sin duda, la gran economía de América Latina y el país que lidera sus principales iniciativas de integración regional. Su economía de renta media sigue integrando en su seno grandes diferencias sociales y de desarrollo que aspira a reducir pero no consigue eliminar.

Más allá de los cambios en su Gobierno, que tras la controvertida etapa del liberal Jair Bolsonaro está liderado ahora por Luiz Inácio Lula da Silva, del Partido de los Trabajadores (PT), y de las nuevas prioridades sectoriales y de la orientación coyuntural que adopte su política económica, la economía de Brasil viene mostrando desde hace de décadas una falta de productividad que le impide mejorar de forma sostenida el nivel de vida del conjunto de la población.

Para cambiar esta situación viene planteando reformas que aspiran a modernizar sus políticas públicas, incentivar la inversión

privada en la dotación de equipamientos e infraestructuras y profundizar su integración en los mercados internacionales. Intermodal South America es reconocida mundialmente como la feria de referencia de América Latina en los ámbitos de logística y transporte de mercancías por carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo, cubriendo todos los eslabones de la cadena de suministro.

Es por ello que España estará presente en Sao Paulo Expo del 5 al 7 de marzo para exponer una completa oferta logística liderada por Puertos del Estado y el ICEX, que representa los beneficios de la colaboración público-privada con la presencia de un buen número de autoridades portuarias y empresas que construyen un verdadero puente económico y social entre España, la Unión Europea y América Latina.

Diario del Puerto regresa a Sao Paulo como puente informativo con el sector del transporte y la logística para acercarles la actualidad de la feria y las opiniones de sus protagonistas.

Diario del Puerto regresa a Sao Paulo como puente informativo con el sector del transporte y la logística para acercarles la actualidad de la feria y las opiniones de sus protagonistas.



## PUNTO DE FUGA

RAÚL TÁRREGA

raultarrega@grupodiario.com

@raultarrega

## ¿Hacia dónde nos llevará la automatización?

Tener más tiempo libre. O simplemente tenerlo. Esa es la gran meta que tiene el ser humano hoy en día, en esta era posindustrial en la que a pesar de las grandes ventajas que nos aportan los avances tecnológicos, cunde esa sensación general en la que sentimos que no aprovechamos nuestro tiempo lo suficiente. Pero, ojo, no confundamos tener tiempo libre con estar ociosos. A mi modo de entender es todo lo contrario. Tener tiempo libre y, sobre todo, tener el tiempo suficiente para uno mismo no es sinónimo de estar echado en el sofá todo el día, sino poder ocupar ese tiempo algo que nos llene y nos realice: viajar, leer, hacer deporte, incluso acometer un nuevo proyecto profesional que

hemos ido aparcando para atender nuestras obligaciones diarias. La lista es infinita.

Friedrich Nietzsche dijo una vez que "el que no tiene dos terceras partes de su jornada para sí mismo es un esclavo, sea lo que sea, político, comerciante, funcionario o erudito". Literalmente, el filósofo alemán nos dice que para ser totalmente libre debemos ocupar 16 de las 24 horas del día en nosotros. Es decir, si restamos las alrededor de 8 horas que invertimos en dormir y descansar, el resto del día debe ser para nosotros. No quisiera pecar de presuntuoso, pero Nietzsche se equivoca, básicamente porque el ser humano no vive del aire. En descargo del filósofo alemán diré, no obstante, que no sabemos si incluye en ese tiempo para sí mismo cualquier trabajo o actividad laboral que nos guste y con la que podamos sentirnos realizados. Si es así, sí salen las cuentas.

Hace ya bastante años que intentamos, sin éxito, tener más tiempo libre. Con la irrupción de la informática y las nuevas tecnologías en los procesos laborales creíamos haber dado con la solución, pero por el momento no ha sido así. Los procesos de robotización y automatización que ya se están dando en muchos sectores industriales, incluido el logístico, es un nuevo intento para dar con la solución. Hoy día, ya hay robots que realizan ciertos trabajos de carácter repetitivo en decenas de plataformas logísticas, dejando para el ser humano otras tareas de mayor valor

añadido. Incluso un sector como la construcción, que necesita de una constante presencia del ser humano, también ha comenzado a andar este camino. Fastbrick Robotics ha desarrollado una nueva versión de Hadrian X, una máquina capaz de colocar más de 300 bloques de mampostería de cemento en una hora, y que ya ha participado en la construcción de 16 viviendas en Australia. La alta inversión que requiere esta maquinaria y la imposibilidad que tiene ese brazo robótico de realizar por sí solo todas las actividades necesarias para levantar un edificio hacen imposible que podamos hablar ni siquiera de la posibilidad de la desaparición del factor humano en este tipo de actividad.

Convendrán conmigo que estos procesos de automatización despiertan muchas dudas. No hace mucho, en estas mismas líneas Antolín Goya, líder del principal sindicato de la estiba en España ponía encima de la mesa las dudas que

le generaban este tipo de procesos. Es lógico que un colectivo que ve amenazado su sustento y modo de vida con la llegada de máquinas que pueden sustituirles alce la voz. El representante sindical tiene claro que la paulatina introducción de estas tecnologías debe dar más bienestar al ser humano, no más precariedad. Y lo cierto es que no puedo estar más de acuerdo, porque hay que poner en valor que los Estados del Bienestar se sustentan en base a unos ingresos públicos cuyos orígenes los encontramos, en buena parte, en cotizaciones a la Seguridad Social de trabajadores y empresarios y en impuestos que gravan el consumo que realizan los ciudadanos. ¿Cotizarán las máquinas? Y, sobre todo, ¿se pueden permitir todas las empresas destinar a sus trabajadores a realizar otras tareas que las que realizan en este momento sin ver peligrar su puesto de trabajo? Son dos dudas que lanzo al aire sin ninguna segunda lectura e intención, sino con el objetivo de encontrar una respuesta sincera y honesta. Para mí, este es el nudo gordiano que hay que deshacer. De la respuesta dependerá si finalmente logramos tener más tiempo libre.



En la edición 2024 de Intermodal South America, se espera alcanzar la cifra de 43.000 visitantes. Foto Intermodal/Informa Markets.

**LOGÍSTICA** • Fernando D'Ascola, Business Manager de Informa Markets Brasil, entidad organizadora de Intermodal South America

## “Intermodal bate todos los récords de su historia: en número de expositores, superficie y patrocinadores”

➔ **“Este año, Intermodal South America ha batido todos los récords de su historia: en número de expositores, en superficie ocupada y en número de patrocinadores”. Fernando D'Ascola, Business Manager de Informa Markets Brasil, la empresa que se encarga de la organización de la feria, lo confirma así a Diario del Puerto Publicaciones.**

MARC VERGÉS

**BARCELONA.** Suenan el pistoletazo de salida de una nueva edición de Intermodal South America en Brasil. Desde hoy y hasta el jueves, Expo São Paulo reunirá a la comunidad logística global para conocer las últimas novedades en intralogística, tecnología, transporte de cargas y comercio exterior de las Américas. Este Diario hablará con Fernando D'Ascola para conocer cómo se va a desarrollar Intermodal South America 2024.

**Para comenzar, ¿qué novedades habrá en la feria?**  
Este año, Intermodal ha batido todos los récords de su historia: en número de expositores, en

superficie ocupada, en número de patrocinadores... Para que se hagan una idea, el año pasado la feria se agotó por completo, con una lista de espera de empresas interesadas en participar. Contamos con más de 500 marcas expositoras de 15 países diferentes, que ocupan cuatro pabellones en la Expo São Paulo, equivalentes a más de 40.000 metros cuadrados.

En cuanto al público visitante, esperamos recibir a 43.000 profesionales durante los tres días del evento. De hecho, este año implementamos un esquema especial para transportar a los visitantes al pabellón, utilizando transbordos ubicados en puntos estratégicos de la ciudad de São Paulo, para evitar al máximo la congestión y así garantizar la mejor experiencia en Intermodal South America.

Otro aspecto de Intermodal 2024 que podemos destacar es que más del 30% de las empresas presentes en el evento participan por primera vez, lo que

**“Más del 30% de las empresas presentes en el evento participan por primera vez, lo que indica que el mercado se ha ido actualizando”**



Fernando D'Ascola, Business Manager de Informa Markets Brasil, organizadora de Intermodal South America.



Más de 100 paneles tendrán lugar durante las tres jornadas de la feria. Foto Intermodal/Informa Markets.

indica que el mercado se ha ido actualizando. Además, el 10% son empresas que regresaron al evento después de algún tiempo de ausencia.

Todos los segmentos de la logística, el transporte y la tecnología orientados a las cadenas de suministro, producción y distribución están representados en Intermodal, lo que reafirma la fortaleza de este mercado y la representación de Brasil en el escenario internacional.

#### ¿Cuáles son los principales temas que se abordarán en la edición de este año?

Además de las empresas expositoras, otro plato fuerte este año es la segunda edición del Interlog Summit, cuyo lema es "Soluciones para maximizar la conectividad, la cooperación y la sostenibilidad en el sector".

El Interlog Summit se realiza durante los tres días de feria, con dos congresos simultáneos: XXVII CNL – Congreso Nacional de Logística, organizada por ABRA-LOG, y el Congreso Intermodal Sudamérica. Serán más de 30 horas de contenidos, con paneles, conferencias y casos sobre estrategia, gestión y operaciones; tecnología, innovación e intralogística; transporte multimodal; y mercado y Comex. Se espera que la Cumbre Interlog reúna a 500 delegados.

#### En su opinión, ¿cuál es la importancia del sector logístico en Brasil hoy?

Se calcula que el sector logístico brasileño repercute en el 13% del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Según la consultora de fusiones y adquisiciones JK Capital, el mercado logístico mantiene una fuerte demanda, impulsada por la solidez de la economía nacional y el constante crecimiento del comercio y de la industria, producción.

El potencial de crecimiento del sector es un fenómeno global. Esto se debe a que, según un estudio realizado por Transparen-

cy Market Research, el mercado logístico global está creciendo de manera sostenida e intensa, lo que representa 15,5 billones de dólares brasileños (datos de 2023) con el movimiento de más de 92.000 millones de toneladas de materiales, con un fuerte énfasis en el impacto del comercio electrónico global en los volúmenes de transacciones.

Asociado a esta fortaleza, el sector logístico estratégico está estrechamente vinculado a la actual vulnerabilidad de las cadenas de producción, suministro y distribución en todo el mundo. La escalada de los conflictos internacionales, el cambio climático y la urgencia de poner en práctica soluciones de transporte más sostenibles y energéticamente eficientes ponen en tela de juicio los modelos logísticos más tradicionales y exigen a las empresas ofrecer soluciones alineadas con las demandas sociales, ambientales y económicas.

#### "Este año implantaremos un transporte especial para los visitantes para evitar al máximo la congestión de tráfico"

En el país, la expansión de la actividad logística va acompañada de una ola de inversión del sector privado. Según la Asociación Brasileña de Infraestructura e Industrias Básicas (ABdIB), el ciclo de inversiones de 2022 a 2026 podría alcanzar los 124,3 mil millones de dólares brasileños en transporte y logística. La infraestructura también está en el punto de mira.

Hoy Brasil cuenta con 22,4 millones de metros cuadrados de suelo logísticos y la previsión es que más de 4 millones de metros cuadrados sean entregados hasta finales de 2024, el 80% de los cuales se concentran en la región Sudeste, según datos de Market Analytics del SiiLA.



La constante presencia de empresas españolas en el certamen refleja las estables relaciones comerciales entre Brasil y España. Foto Intermodal/Informa Markets.

## "Las empresas españolas son socias desde hace mucho tiempo de Intermodal"

#### ¿Cómo valora la presencia española en la feria?

Las empresas españolas son socias desde hace mucho tiempo de Intermodal South America, con una presencia constante en casi todas las ediciones del evento. Debido a la tradición española en el contexto logístico y a la posición geográfica estratégica para la entrada en el mercado común europeo, estas organizaciones tienen un gran protagonismo en el evento, siendo el foco de atracción para los transportistas de todos los segmentos económicos que visitan Intermodal en busca de soluciones logísticas para operar con Europa.

La constante presencia de empresas españolas en el certamen refleja la constancia y equilibrio de las relaciones comerciales entre ambos países. Según datos de APEX-Brasil, el comercio entre Brasil y España es muy equilibrado. A diferencia de la gran mayoría de los socios comerciales brasileños, Brasil es un proveedor tan relevante para España (1,9% del mercado) como España lo es para Brasil (1,4% de las importaciones). Esta posición similar demuestra un grado simétrico de interdependencia. Y, a pesar de la caída del 16% del stock de IED (Inversión Extranjera Directa) de España en Brasil en 2021, España sigue siendo el tercer país inversor del país, con un stock de IED de 50.500 millones de dólares.



Intermodal 2024 volverá a contar con una amplia representación de empresas españolas. Foto Intermodal/Informa Markets.

**LOGÍSTICA** • Intermodal South America es el evento más destacado para fortalecer la relación comercial entre España y Sudamérica

## Las empresas españolas toman impulso en Intermodal y apuestan por seguir creciendo en Sudamérica

→ **Intermodal South America se inicia hoy con más de medio millar de expositores presentes en el recinto ferial de Sao Paulo y la previsión de recibir a más de 43.000 visitantes.**

MARC VERGÉS

**BARCELONA.** De hecho, los organizadores de la feria prevén

batir diferentes récords en la edición de este 2024 como el número de expositores, la superficie ocupada, el número de patrocinadores y también el número de visitantes.

Tanto ha crecido la feria que los organizadores han implementado un servicio especial de transporte de los visitantes para hacer más ágil la movilidad hacia el recinto ferial,

que este año ocupa los cuatro pabellones de la Expo Sao Paulo y más de 40.000 metros cuadrados de superficies. Este transporte especial se basará en buses lanzadera que iniciaran su trayecto en puntos estratégicos de la ciudad brasileña y finalizaran su recorrido en el recinto ferial.

Entre las más de 500 empresas de 15 países que participan

en la feria durante los próximos tres días, habrá diferentes expositores españoles y también empresas que irán al evento como visitantes para conseguir oportunidades de negocio.

Las empresas españolas llevan muchos años participando en Intermodal South America, con una presencia constante en casi todas las ediciones del evento. Debido a la tradición ►

**Debido a la posición geográfica estratégica para la entrada en el mercado común europeo, las compañías ibéricas tienen un gran protagonismo en el evento**

CONSOLIDADOS MARÍTIMOS LCL – CONTENEDORES COMPLETOS – TRANSPORTE TERRESTRE – ADUANAS – LOGÍSTICA DE ALMACÉN Y DISTRIBUCIÓN  
ESPECIALISTAS EN LATINOAMÉRICA



**COMPROMETIDOS CON EL SERVICIO**

C/ TARRAGONA 157, 4ª Planta - 08014 BARCELONA, España - Tels. +34 936 895 464 / +34 685 433 760  
[www.transwayintl.com](http://www.transwayintl.com)

## EN PRIMERA PERSONA

**“Wine Cargo & Cargo Club busca expandir su presencia y operaciones en Sudamérica”**

**Oriol Nomen**  
DIRECTOR ASOCIADO  
DE WINE CARGO & CARGO CLUB

Desde Wine Cargo & Cargo Club, el director asociado de la compañía, Oriol Nomen, explica a Diario del Puerto que el principal objetivo de su participación en Intermodal es “establecer y fortalecer conexiones estratégicas en la industria logística. Buscamos oportunidades para colaborar con socios comerciales, explorar nuevas tecnologías y servicios, y mantenernos al tanto de las últimas tendencias en el sector”.

En este sentido, desde la compañía creen que la feria es “un evento clave” que reúne a profesionales y empresas líderes en logística a nivel global. “Analizamos

la feria como una plataforma para intercambiar conocimientos, descubrir innovaciones y conocer las demandas del mercado”, comenta Nomen. Desde Wine Cargo & Cargo Club están convencidos de que la participación en Intermodal “impacta positivamente en nuestro sector al proporcionar insights valiosos, facilitar networking y ofrecer oportunidades para la expansión comercial”.

La empresa mantiene una relación comercial sólida con países sudamericanos, basada en asociaciones estratégicas y servicios logísticos eficientes. El director asociado de la compañía comenta que han establecido conexiones a lo largo de los años, “adaptándonos a las necesidades específicas de cada mercado y nuestra presencia en Intermodal refuerza estas relaciones y nos permite explorar nuevas formas de colaboración en la región”.

De hecho, los planes estratégicos de la empresa a corto y largo plazo están enfocados a expandir su presencia y operaciones en Sudamérica. “Reconocemos el potencial de crecimiento en la región y estamos comprometidos a aprovechar oportunidades emergentes”, subraya Nomen.

**Globelink Uniexco y Craft presentan “la mayor cobertura de servicios de importación para América Latina y Estados Unidos”**

**Sílvia Pueyo**  
CEO DE GLOBELINK  
UNIEXCO



**Elluar Vidal**  
GERENTE GLOBAL  
DE MARKETING DE CRAFT

La asociación entre Craft y Globelink Uniexco, multinacionales especializadas en consolidación de cargas y transporte internacional, estarán en Intermodal para presentar “la mayor cobertura de servicios de importación para América Latina y Estados Unidos”. Como recuerdan Elluar Vidal, gerente global de marketing de Craft y Sílvia Pueyo, CEO de Globelink Uniexco, las compañías ofrecen, en conjunto, cuatro destinos de exportación y 18 de importación, incluyendo una ruta exclusiva para el Puerto de Pecém (CE) y han ampliado la cobertura de servicios en España.

Combinando la experiencia de Craft en logística y distribución con la red global de sistemas integrados de gestión de fletes de Globelink Uniexco, esta asociación garantiza, desde 2008, soluciones integrales y eficientes para las

necesidades de importación y exportación. “Desde la gestión de fletes hasta el despacho aduanero, los clientes pueden confiar en una amplia gama de servicios de alta calidad, asegurando una cadena de suministro fluida y confiable”, apuntan Elluar Vidal y Sílvia Pueyo.

La presencia consolidada de Craft y Globelink Uniexco en América Latina y Estados Unidos permite una respuesta “ágil y personalizada a las demandas del mercado español, promoviendo el crecimiento y la competitividad de los clientes en un entorno global cada vez más dinámico”. Es más, “esta colaboración representa un hito significativo en el sector del transporte internacional y refuerza el compromiso de ambas empresas de ofrecer excelencia en servicios logísticos para sus clientes en todo el mundo”, concluyen Elluar Vidal y Sílvia Pueyo.

**“GLP gestiona una cartera de 4 millones de metros cuadrados de suelo logístico en Brasil”**

**Mauro Días**  
PRESIDENTE DE GLP BRASIL

Otra de las empresas que estará presente estos días en Intermodal South America será GLP. Para la compañía, “la expectativa de participar en Intermodal siempre es buena”, comenta Mauro Días, responsable de GLP en Brasil. Días está convencido de que “como líder en instalaciones logísticas, es muy importante estar presente en este evento, considerado el más grande del sector logístico en América Latina”. El directivo de la compañía considera que los más de 40.000 visitantes que alcanzó la feria el año pasado “demuestran que Intermodal es una buena oportunidad para la prospección y encuentro de clientes, además de reforzar la importancia del ecosistema logístico, el transporte multimodal de carga y comercio exterior para la economía de Brasil y del exterior”.

GLP gestiona la mayor plataforma logística de Brasil con 3,1 mil millones de dólares brasileños (561,830 millones de euros al cambio) en activos bajo gestión, con una trayectoria bien establecida que se remonta a 2012. Actualmente, administra una cartera de 4 millones de metros cuadrados, de los cuales 1,3 millones de metros cuadrados se encuentran en la cartera de desarrollo que la empresa se ha propuesto cumplir en los próximos años. Días asegura que “GLP continuará invirtiendo y desplegando recursos en tecnología y bienes raíces logísticos y está comprometido a aumentar su presencia en Brasil a largo plazo”.

Por otro lado, durante 2023, GLP entregó 177.000 metros cuadrados de desarrollo y aumentó su cartera de suelo hasta los 350.000 metros cuadrados en España. GLP entregó con éxito seis nuevos proyectos de última generación en toda España en varias ubicaciones estratégicas, incluidas Sagunto, Pinto, Illescas, Santa Perpetua de Mogoda y Constantí. Estos nuevos almacenes son instalaciones de última generación desarrolladas con un enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia energética, estableciendo un nuevo punto de referencia de calidad en sus respectivos mercados. En un contexto financiero desafiante, el 75% del espacio se alquiló durante el año y se prevé la ocupación total para fines del primer trimestre de 2024.

## “El mercado Latinoamericano representa el 75% de la facturación anual de Transway Global International”



**Carlos Jiménez**  
DIRECTOR TRANSWAY GLOBAL  
INTERNATIONAL

Transway Global International asiste a Intermodal South America con el objetivo de consolidar las alianzas actuales y explorar nuevas relaciones con otros agentes en mercados a los que quieren abrirse o crecer un poco más. En este sentido, el director de la compañía, Carlos Jiménez, comenta que la feria “nos facilita reunirnos con muchos amigos y potenciales socios en un solo punto durante varios días lo cual agiliza mucho el desarrollo de las relaciones comerciales entre nuestras empresas” y añade que “Intermodal es el mayor evento catalizador de relaciones comerciales de nuestra industria a nivel mundial”.

La empresa nació con los consolidados a Latinoamérica como producto principal y hoy en día su mayor volumen de negocios sigue enfocado en este mercado con más del 75% de su facturación anual, principalmente en contenedores completos y consolidados, pero también han aumentado exponencialmente el producto aéreo en los últimos 3 años.

Entre sus planes de expansión, Transway Global International tiene el foco puesto en América Latina. De hecho, sigue siendo su principal mercado de expansión en los próximos años. “Nuestro extenso conocimiento en estos países unido a la bonanza de sus economías y las buenas previsiones de crecimiento hacen de Latinoamérica el mercado más atractivo para seguir invirtiendo y desarrollándonos a medio y largo plazo”, concluye Jiménez.



Una visitante de la edición 2023 probando las gafas de realidad virtual.  
Foto Intermodal/Informa Markets.

### EL DATO

# 30%

**EXPOSITORES** • El 30% de los expositores en Intermodal South America 2024 participaron en el evento por primera vez.

española en el contexto logístico y a la posición geográfica estratégica para la entrada en el mercado común europeo, las compañías ibéricas tienen un gran protagonismo en el evento.

Diario del Puerto Publicaciones ha recogido el testimonio de cuatro de estas empresas para que hablen, en primera persona, sobre sus objetivos en

Brasil. En general, las organizaciones empresariales afrontan estos tres días de feria con el objetivo de mantener la buena relación con los clientes que ya tienen en Latinoamérica y, al mismo tiempo, en este marco perfecto que ofrece Intermodal, fortalecer el contacto personal que el resto del año se hace más difícil como con-

secuencia de la distancia entre los países.

Por otro lado, los participantes de España en Intermodal también acuden al evento con el deseo de ampliar su cartera de clientes sudamericanos. Para las compañías españolas Intermodal es un “evento clave” para expandir su presencia y operaciones en Latinoamérica.

**Para las compañías españolas Intermodal es un “evento clave” para expandir su presencia y operaciones en Latinoamérica**

A

B

S

S

S

S

A

A

O

O

Pérez y Cia

@perezycia.com

EMPRESA LÍDER OFRECIENDO UN SERVICIO GLOBAL DE AGENCIA MARÍTIMA DESDE 1853

170

years in shipping

ESPAÑA | PORTUGAL | MARRUECOS | COLOMBIA | COSTA RICA | PANAMÁ | CARIBE | BRASIL | CHINA



La geografía de América Latina, con sus vastas extensiones, impone notables dificultades a la actividad logística.

**LOGÍSTICA** • La falta de infraestructura logística de calidad lastra la competitividad comercial de una región que debe mejorar su conectividad

# América Latina afronta el reto de reducir los costes logísticos para afianzar su despegue

→ Las deficiencias en la infraestructura de transporte tienen un impacto negativo en los flujos comerciales y los costes logísticos en una región como América Latina, donde las diferencias entre países son muy marcadas en términos de la cantidad, eficiencia y calidad de estas infraestructuras.

JAIME PINEDO

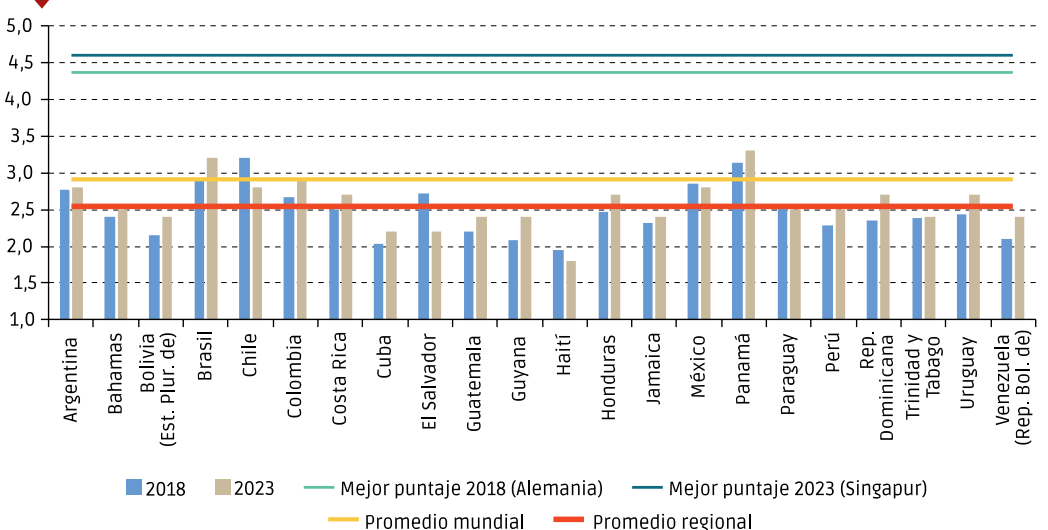
**BILBAO.** Los costos del comercio de una economía están determinados por un conjunto de variables entre las que se encuentran los costos de transporte, que, en gran medida, a su vez dependen de la infraestructura existente. Dichos costos abarcan no solo las instalaciones en puertos, aeropuertos, pasos fronterizos y vías internacionales, sino también la infraestructura de transporte interna y la disponibilidad de servicios logísticos de calidad a costos competitivos.

Al respecto, diversos estudios indican que la falta de infraestructura logística de calidad se traduce en que los costos sean mayores en América Latina y el Caribe que en otras regiones, especialmente frente a países más desarrollados. Por ejemplo, el costo de los servicios logísticos (transporte por carretera, ferroviario, marítimo, aéreo y urbano) alcanza valores que oscilan entre 10 y 15 centavos de dólar por tonelada/km, mientras que en Australia y Canadá llega a 5 centavos de dólar por tonelada/km, y en España y los Estados Unidos alcanza 4 centavos de dólar por tonelada/km.

## Facilitación del comercio

Avanzar en la facilitación del comercio es crucial para América Latina y el Caribe, por varias razones. Dado que las pymes de la región son particularmente penalizadas por las barreras administrativas al comercio, la reducción de estas barreras promueve la internacionalización de dichas empresas y el comercio intrarregional, en el

**América Latina y el Caribe (22 países): calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte del Índice de Desempeño Logístico, 2018 y 2023.**



Fuente: CEPAL sobre la base de Banco Mundial "Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy".  
Nota: Los promedios mundiales y regionales corresponden a 2023.

**La falta de infraestructura logística de calidad hace que los costos sean mayores en América Latina y el Caribe que en otras regiones**

que las pymes tienen una gran presencia.

El consecuente aumento del número de empresas que participan del comercio internacional puede, a su vez, contribuir a la diversificación exportadora. Asimismo, el movimiento libre

de los bienes intermedios y finales a través de las fronteras es fundamental para el buen funcionamiento de las redes internacionales de producción. Por lo tanto, los avances en la facilitación del comercio pueden ayudar a atraer nuevas inversiones

## EL DATO

# 0,10-0,15

**DÓLARES T/KM** • El coste de los servicios logísticos en América Latina es de 10-15 centavos dólar por tonelada/km, frente a los 4 centavos en Estados Unidos y España, según la CEPAL.

de empresas multinacionales que estén considerando trasladar algunas de sus operaciones a la región en el marco de procesos de deslocalización cercana (nearshoring).

Por otra parte, al promover la transparencia y reducir la

**La intensificación de los esfuerzos en materia de intercambio electrónico transfronterizo de documentos y datos comerciales debe ser una prioridad en los próximos años**

interacción cara a cara generalmente asociada a los trámites burocráticos, la facilitación del comercio puede contribuir a una mayor eficiencia del Estado y a combatir la corrupción.

### Avances prometedores

Los grandes progresos registrados por los países de la región en materia de facilitación del comercio tendrán un mayor impacto en los flujos comerciales y la integración productiva si se logra coordinar dichos avances entre varios países. En los últimos años ha habido varios avances prometedores en este sentido, principalmente a nivel subregional. Este es el caso, por ejemplo, del intercambio electrónico transfronterizo de documentos y datos comerciales y del creciente número de acuerdos de reconocimiento mutuo de los sistemas nacionales de operador económico autorizado. La intensificación de estos esfuerzos debería ser una prioridad en los próximos años.

Asimismo, dada la reciente experiencia de la pandemia y los crecientes fenómenos climáticos extremos que inciden en las cadenas internacionales de suministro, los países de la región deberían aumentar sus niveles de preparación median-

te acciones concertadas a nivel regional. La negociación de un acuerdo regional sobre facilitación del comercio y comercio sin papel puede ser un vehículo útil para este fin.

Junto con agilizar los procedimientos y formalidades comerciales, los países de la región deben avanzar progresivamente en la superación

de las carencias en materia de infraestructura que han sido puestas de manifiesto por diversos indicadores internacionales y que limitan sus perspectivas de desarrollo. Ello implica destinar recursos adecuados al mantenimiento y reparación de la infraestructura existente, mejorar los marcos técnicos y regulatorios, y prepararse para

los desafíos del cambio climático y los fenómenos extremos que lo acompañan.

### Potencial multimodal

Históricamente, los países de la región han privilegiado el desarrollo del transporte por carretera por sobre otros modos de transporte. Sin embargo, la multimodalidad tiene ▶



Como el principal hub logístico del Gran Caribe, el Puerto de Cartagena, en Colombia, cuenta con una infraestructura de vanguardia respaldada por profesionales altamente cualificados.





**ESPAÑA, LA PUERTA DE ENTRADA A AMÉRICA**

Nuestra amplia gama de servicios de transporte aéreo y marítimo ofrece una equilibrio óptimo entre velocidad y coste.

**60 oficinas. 40 países. 4.000 empleados.**

we take it personally

transport + iLogistics

cargo-partner.com

## Un ejemplo prometedor de multimodalidad son los proyectos en curso para desarrollar corredores bioceánicos de integración en América del Sur

un gran potencial que debe aprovecharse para potenciar las ventajas de cada modo de transporte en un sistema integrado, más eficiente y menos contaminante. Alternativas como el tren, los transbordadores, los dirigibles y el transporte fluvial pueden suponer un gran aporte en esta dirección.

Un ejemplo prometedor de multimodalidad son los proyectos en curso para desarrollar corredores bioceánicos de integración en América del Sur. Estas iniciativas pueden ser particularmente beneficiosas para los países sin litoral de la región, al hacer más expedito su acceso a las costas de los océanos Atlántico y Pacífico y facilitar así su participación en el comercio internacional.

En suma, la facilitación del comercio exige avanzar simultáneamente en la agilización de los trámites comerciales, en la mejora de la infraestructura de transporte en sus diversos modos, y en la disponibilidad de servicios de transporte y logística de calidad a costos competitivos. En ausencia de avances sustantivos en las tres dimensiones, el impacto de los progresos en cualquiera de ellas se verá necesariamente limitado. Por tal razón, los comités nacionales de facilitación del comercio deberían incluir estos tres aspectos en sus agendas de trabajo, procurando maximizar las sinergias entre ellos.



La Hidrovía Paraguay-Paraná es uno de los mayores sistemas navegables del mundo, compartido por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Tiene una extensión de 3.442 kilómetros, que van desde Puerto Cáceres en Mato Grosso do Sul, Brasil, hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

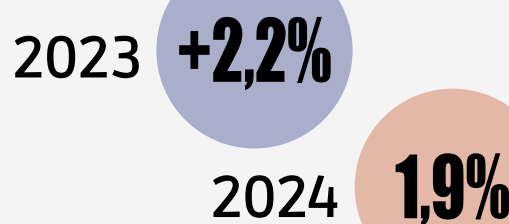
## América Latina y el Caribe, en la senda de bajo crecimiento

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) publicó el pasado mes de diciembre el Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2023, en el cual señala que la región mantendrá la senda de bajo crecimiento. En promedio, América Latina y el Caribe crecerá 2,2% en 2023 y 1,9% en 2024, lo que implica una desaceleración del crecimiento regional respecto a los niveles observados en 2022.

Pese a que todas las subregiones mostrarán un menor crecimiento en 2023 con respecto a 2022, el informe destaca la heterogeneidad que existe entre los países de la región. Así, América del Sur crecerá un 1,5% (3,8% en 2022); el grupo conformado por Centroamérica y México, un 3,5% (4,1% en 2022), mientras que el Caribe (sin incluir Guyana), crecerá un 3,4% (6,4% en 2022).

Para 2024, en tanto, se espera que la región mantenga la dinámica de bajo crecimiento y todas las subregiones crecerán menos que en 2023: América del Sur crecerá un 1,4%; Centro-

### Crecimiento estimado de América Latina y Caribe



Fuente: CEPAL.

américa y México, un 2,7%, y el Caribe, un 2,6% (sin incluir Guyana). Estas proyecciones reflejan, por una parte, el bajo dinamismo del crecimiento económico y comercio global, lo que se traduce en un limitado impulso desde la economía mundial.

# RAVELLO

THE SIMPLEST WAY

TRÁNSITO AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE  
TRÁMITES ADUANEROS  
ASESORAMIENTO DE COMERCIO EXTERIOR  
ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN  
PROJECT CARGO

[www.ravello.es](http://www.ravello.es)

Oficinas en Valencia – Castellón – Sagunto

C/ Dr. J.J. Dómine, 6/3/13, 46011 Valencia - Tel. +34 96 367 97 00

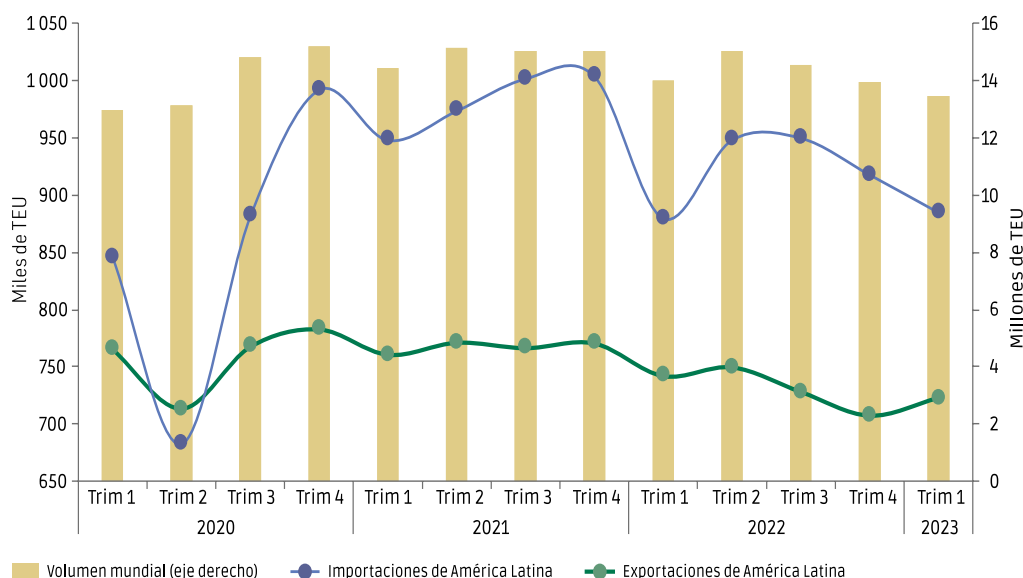


## Las interrupciones en la cadena de suministro y su impacto

Las interrupciones en las cadenas de suministro desde 2020 han impactado negativamente en el comercio marítimo internacional en contenedores. América Latina y el Caribe fue la región más afectada en 2020, con una caída de casi un 6% del volumen de carga marítima en comparación con 2019. Además de las perturbaciones internacionales ya descritas, este resultado refleja la fuerte contracción del producto regional que se registró en 2020 (-6,8%).

En 2021, el movimiento de cargas aumentó en todas las regiones a medida que la actividad económica se fue recuperando. Sin embargo, en 2022 la actividad marítima internacional sufrió los efectos de la desaceleración del crecimiento mundial, del conflicto en Ucrania y de las restricciones aplicadas por China en el marco de su política de "cero COVID", que incluyeron el confinamiento de ciudades completas. En el primer trimestre de 2023, únicamente las regiones de África Subsahariana y la India y Oriente Medio habían superado el volumen de comercio marítimo observado en 2019, antes de la pandemia.

**América Latina y mundo: variación del comercio marítimo internacional en contenedores, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023 (en miles y millones de TEUs).**



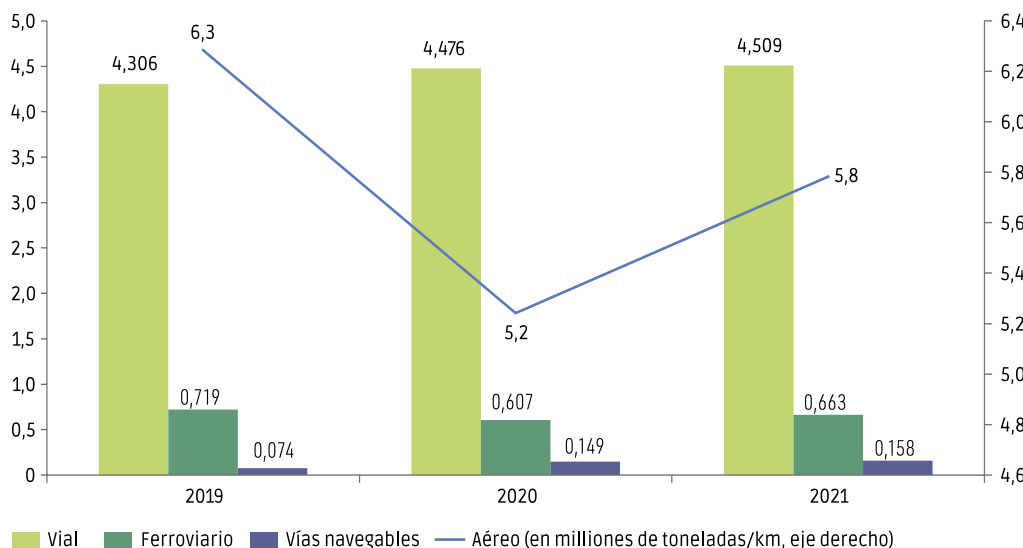
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de Container Trade Statistics (CTS).

## La carretera supone el 85% del reparto modal de mercancías

En América Latina, las deficiencias en la infraestructura de transporte tienen un impacto negativo en los flujos comerciales y las diferencias entre países son muy marcadas en términos de la cantidad, eficiencia y calidad de su infraestructura de transporte. Por ejemplo, mientras que países como Panamá, México y Uruguay superan el 90% de asfaltado de la red vial, otros como Bolivia y Colombia registran niveles en torno al 20%.

La región se caracteriza por el predominio del transporte por carretera para el movimiento de carga, que fue responsable, en promedio, del 85% de la carga transportada en el trienio 2019-2021. Se aprecia una caída en el volumen de carga por ferrocarril y aérea en 2020, cuando se desencadenó la pandemia, mientras que el transporte por carretera mantuvo su actividad debido al abastecimiento de alimentos, insumos médicos y otros bienes esenciales. Cabe destacar el aumento del transporte por vías navegables, si bien en 2021 este solo representó el 3% del movimiento de carga.

**América Latina y el Caribe: volumen de carga, por medio de transporte 2019-2021 (en miles de millones y en millones de toneladas/km).**



Fuente: CEPAL, sobre la base de Naciones Unidas, Plataforma Regional de Conocimiento sobre la Agenda 2030 en América Latina y el Caribe.



**LAMAINNERE**  
CARGO

## Presencia física en 6 países de América

Lamaignere cuenta con equipo de profesionales en transporte y logística con más de 110 años de experiencia. Situados en los principales países del continente americano, podemos brindar soluciones para grandes proyectos.

[www.lamaignere.com](http://www.lamaignere.com)





El Puerto de Manzanillo, en Panamá, movió 2,62 millones de TEUs en 2023.

**LOGÍSTICA** • La región que incluye a los países de América Latina y el Caribe constituye una prioridad política, social y económica para España

## España mantiene (por ahora) su condición de socio comercial prioritario en América Latina apoyado en la logística

➔ América Latina constituye una prioridad política, social y económica para España, que continúa siendo un socio comercial preferente para los países de la región.

JAIME PINEDO

**BILBAO.** No obstante, China ha desbancado a España como como segundo país con mayor volumen de intercambios comerciales tras Estados Unidos.

Según el informe "Relaciones bilaterales España-Latinoamérica y el Caribe", publicado por la Secretaría de Estado de Comercio en julio de 2023, España exportó a LAC bienes por valor de 18.887 millones de euros (25,9% más que en

2021) e importó por valor de 27.632 millones de euros (+54,8%). La diferencia resulta en el tradicional déficit comercial con la región, que se situó en -8.745 millones de euros, el mayor registrado hasta la fecha.

En 2021 el peso relativo de las exportaciones (4,9%) e importaciones (6,0%) españolas a y desde América Latina fue menor al peso relativo de las exportaciones e importaciones de España a/desde Canadá y Estados Unidos (5,5% y 8,1%,

**VASCO**  
**SHIPPING**  


**Semanal,**  
**Export, Import**

**Bilbao**  
**Gijón**  
**Vigo**  
**Ferrol**  
**Canarias**

**Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay**

**República Dominicana, Colombia, Panamá, Ecuador, Perú, Chile**

conexiones con puertos de:  
**COSTA RICA, HONDURAS, GUATEMALA, EL SALVADOR, JAMAICA, MEXICO, GUYANA, SURINAME, NICARAGUA, TRINIDAD Y TOBAGO**

**www.vascoship.com**

**BILBAO, GIJÓN:** salesbilbao@vascoship.com -

**VIGO, FERROL:** salesvigo@vascoship.com - **CANARIAS:** cos-vas.lpa@cos-vas.com

## Las exportaciones a América Latina crecieron un 11,2% en 2023

Las exportaciones a América Latina (5,2% del total) crecieron un 11,2% interanual en 2023, según datos de Datacomex, la web de la Secretaría de Estado de Comercio de estadísticas de comercio exterior de mercancías de España.

Destacaron las mayores ventas a Panamá (0,6 puntos) principalmente de productos químicos orgánicos; y México (0,1 puntos) sobre todo de automóviles y motos y, en menor grado, aparatos eléctricos y maquinaria de uso general. Por el contrario, destacaron las menores exportaciones a Colombia (-0,1 puntos) de confección, petróleo y derivados y hierro y acero; y a Brasil (-0,1 puntos) de abonos, productos químicos orgánicos y confección.

**Brasil superó en 2013 por primera vez a México como principal destino de las exportaciones de España a la región de América Latina**

respectivamente) y muy por debajo del comercio con la UE, región en la que siguen concentrados la mayor parte de nuestros intercambios: 62,8% de las exportaciones y 44,7% de las importaciones.

### Distribución sectorial

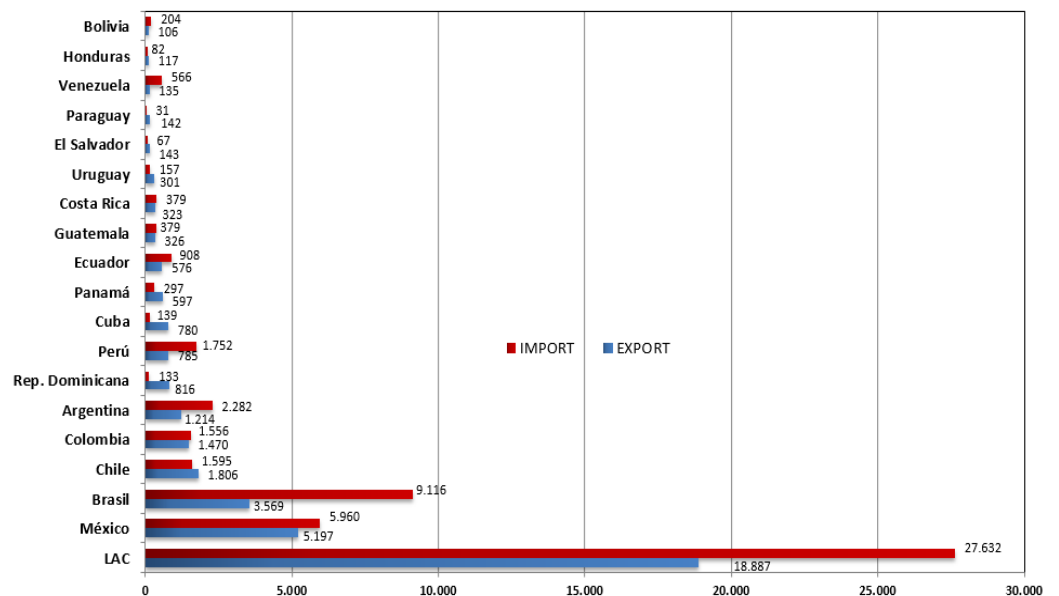
Atendiendo a su distribución sectorial, las exportaciones españolas a LAC en 2022 estuvieron

protagonizadas por las Semimanufacturas (33,6% del total) y los Bienes de equipo (26,3%). Más en detalle, destacó la exportación de productos químicos (23,6% del total), dentro del capítulo de Semimanufacturas; maquinaria industrial (11,2%) y aparatos eléctricos (5,1%), dentro del capítulo Bienes de equipo; o textil y confección (6,8%), dentro del capítulo

de Manufacturas de consumo. Por el lado de las compras, el 32,9% de las importaciones se explicó por el petróleo y derivados, dentro del capítulo de Productos energéticos; mientras que en el epígrafe de Alimentos destacaron las frutas (15,7%) y los productos pesqueros (8,5%) y en la de Materias primas las menas y minerales (7,7%).

**Las exportaciones españolas a América Latina y el Caribe en 2022 estuvieron protagonizadas por las Semimanufacturas (33,6% del total) y los Bienes de equipo (26,3%)**

## Exportaciones-Importaciones entre España y América Latina y Caribe en 2021 (millones de euros)



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

28ª EDIÇÃO  
**INTERMODAL**  
2024 SOUTH AMERICA

# Alianza Globelink Uniexco con Craft y sus socios comerciales más fuertes en Intermodal 2024

Juntos, conectamos España  
y América con los servicios  
de consolidación de carga  
internacional de mayor calidad.





Promovido por COSCO Shipping, el Puerto de Chancay, a 75 kilómetros de Lima (Perú), será el primer hub logístico chino para la vertiente pacífica de Latinoamérica.

## China desplaza a España como segundo socio comercial de América Latina

China continúa expandiendo su esfera de influencia en América Latina y ha destronado ya a España como el segundo socio comercial más importante en la región, aunque Estados Unidos sigue al frente.

América Latina recibió el 4,7% de los 389.209 millones de euros en bienes exportados por España en 2022, según el informe anual del Ministerio de Economía de Comercio y Empresa. Aunque los datos constatan que las exportaciones a la región han aumentado un 24% en los últimos ocho años, este crecimiento no es suficiente para competir con Estados Unidos y China, que han llegado a representar más de la mitad del comercio en América Latina y el Caribe.

El comercio exterior entre España y los países latinoamericanos

pierde cada vez más peso dentro del comercio exterior en su conjunto y el comercio bilateral no ha aumentado relativamente en su cuota en las últimas décadas, pese a los lazos culturales, con el añadido de que se ha dado paso a nuevos competidores. Entre ellos, Estados Unidos, un vecino estratégico en el continente que se ha aprovechado del “nearshoring” y China, que lleva décadas posicionándose contra la influencia europea en la región.

### Rápida evolución de China

En concreto, España ha perdido peso en economías como Brasil, Argentina, Perú y Chile. La región tocó un máximo histórico en inversión extranjera el año pasado, pero la inversión española en América Latina cayó un 62% interanual, donde representaron solo el 2% de las inversiones. Brasil y México siguen encabezando los países de América Latina con más comercio bilateral con España.

La mayoría de las importaciones de México son bienes comerciales como prendas de vestir, aceites esen-

ciales y perfumes. Brasil, sin embargo, importa materias primas como el petróleo, los fertilizantes y maquinaria, aunque China ya ha tomado el lugar de España como el primer suministrador de petróleo a Brasil.

En 1980, España era el tercer socio comercial más importante para México, que todavía se encuentra entre sus relaciones más importantes, aunque actualmente representa el undécimo, según datos de Comercio Exterior. Ante este deterioro del comercio bilateral, la CEPAL, entidad de las Naciones Unidas a cargo de América Latina, calificó el pasado noviembre la creciente especialización de China como “alarmante”.

China ha logrado adelantarse en las últimas décadas. En 2000, solo contaba por menos del 2% de las exportaciones a Latinoamérica, lo que significaba 12.000 millones de dólares. En la actualidad, a través de su Nueva Ruta de la Seda, que cuenta con la participación de 20 países en la región, el comercio bilateral entre China y América Latina representa cerca de 430.000 millones de dólares, según datos del Parlamento Europeo.

Brasil, Argentina, Perú y Chile están entre los países donde China es el socio comercial más significativo. Algunos expertos destacan que el gigante asiático tuvo un papel grande en el boom en exportaciones de materias primas que América Latina ha experimentado en las últimas décadas y también fue clave en apoyar a estas economías debilitadas por la pandemia en 2020.

Además, Pekín ha conseguido reducir la cuota de mercado de la Unión Europea sobre la región a través de varios proyectos de infraestructura, así como la exportación y importación de materias primas como la soja y el cerdo. A pesar de esta competencia, España sigue siendo el segundo inversor más importante para América Latina y el Caribe, tras Países Bajos, con una cuota del mercado de 23% en 2022.

---

**El comercio bilateral entre China y América Latina ha crecido gracias a la Nueva Ruta de la Seda, que cuenta con la participación de 20 países en la región**

---



---

**Brasil, Argentina, Perú y Chile están entre los países donde China es el socio comercial más significativo**

---

EL DATO

+41,7%

**COMERCIO** • En 2022, el comercio bilateral de bienes entre España y América Latina y Caribe creció un 41,7%.

Existen grandes diferencias entre los países de América Latina en relación con el comercio bilateral con España. Esto se explica por el distinto tamaño de las economías y el distinto grado de apertura al comercio de estos países, así como por los lazos históricos existentes

En un primer grupo estarían las dos principales economías de América Latina: México y Brasil. México ha sido tradicionalmente el primer socio comercial en la región latinoamericana, teniendo

do muchas grandes empresas españolas presencia en el país. El comercio con Brasil comienza a crecer de manera significativa a partir de los años noventa del siglo XX y, en 2013, superó por primera vez a México como principal destino de nuestras exportaciones a la región. A pesar de lo anterior, las cifras de comercio bilateral entre España y Brasil siguen siendo reducidas, considerando el tamaño y la importancia de ambas economías.

Un segundo grupo de países está compuesto por economías de tamaño intermedio: Chile, Colombia, Argentina, República Dominicana, Perú, Cuba, Panamá o Ecuador, con las que España mantiene importantes relaciones comerciales y de inversión. En los últimos años, cabe destacar una constante pérdida de importancia de Venezuela.

Un tercer grupo estaría integrado por Guatemala, Costa Rica, Uruguay, Paraguay, El Salvador, Honduras, Venezuela o Bolivia.



El presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Lluís Salvadó (primero por la izquierda), reforzó los vínculos con el puerto colombiano de Cartagena en una visita el pasado mes de diciembre.

Comercio entre España y LAC por sectores en 2022 (millones de euros y porcentaje)

|                             | EXPORTACIONES | % TOTAL | IMPORTACIONES | % TOTAL |
|-----------------------------|---------------|---------|---------------|---------|
| Alimentos, bebidas y tabaco | 2.059         | 10,9%   | 10.023        | 36,3%   |
| Productos energéticos       | 1.081         | 5,7%    | 10.461        | 37,9%   |
| Materias primas             | 296           | 1,6%    | 2.670         | 9,7%    |
| Semimanufacturas            | 6.355         | 33,6%   | 2.636         | 9,5%    |
| Bienes de equipo            | 4.967         | 26,3%   | 865           | 3,1%    |
| Sector automóvil            | 1.336         | 7,1%    | 575           | 2,1%    |
| Bienes de consumo duradero  | 255           | 1,4%    | 18            | 0,1%    |
| Manufacturas de consumo     | 2.084         | 11,0%   | 364           | 1,3%    |
| Otras mercancías            | 454           | 2,4%    | 20            | 0,1%    |
| TOTAL                       | 18.886,82     | 100%    | 12.981,75     | 100%    |

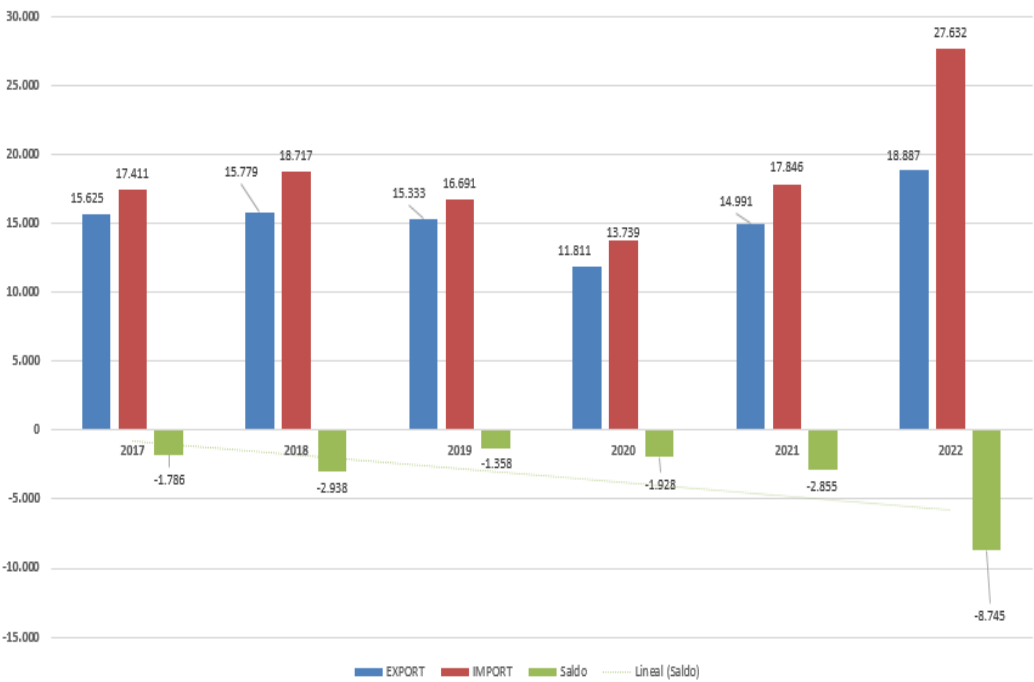
Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

Son mercados con los que, si bien el comercio no es significativo, son interesantes para España ya que presentan oportunidades

para el crecimiento en los próximos años. Por último, estarían países de renta per cápita más baja como Nicaragua o Haití y la

mayor parte de las islas del Caribe de habla no hispana, donde la presencia de empresas españolas es limitada.

Evolución del comercio entre España y América Latina y Caribe entre 2017-2022 (millones de euros)



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

Áreas mundiales de origen y destino de las mercancías. América del Sur. Año 2022

| PAÍSES           | EMBARCADAS | DESEMBARCADAS | TOTAL      |
|------------------|------------|---------------|------------|
| Argentina        | 790.396    | 3.537.688     | 4.328.084  |
| Bolivia          | 750        | 0             | 750        |
| Brasil           | 5.583.409  | 21.718.671    | 27.302.080 |
| Chile            | 930.485    | 1.039.693     | 1.970.178  |
| Colombia         | 1.076.782  | 3.444.563     | 4.521.345  |
| Ecuador          | 417.192    | 1.101.636     | 1.518.828  |
| Guayana Francesa | 29.712     | 725           | 30.437     |
| Guyana           | 27.097     | 768.850       | 795.947    |
| Islas Malvinas   | 34.805     | 84.657        | 119.462    |
| Paraguay         | 137.258    | 171.817       | 309.075    |
| Perú             | 752.265    | 1.122.448     | 1.874.713  |
| Surinam          | 34.567     | 4.524         | 39.091     |
| Uruguay          | 330.892    | 543.213       | 874.105    |
| Venezuela        | 169.210    | 873.176       | 1.042.386  |
| TOTAL            | 10.314.820 | 34.411.661    | 44.726.481 |

Incluye tránsito y taras. Sin transbordo Datos en toneladas

Fuente: Puertos del Estado.

**diseño, actualización y mantenimiento de páginas WEB**

taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

info@tallerdeideas.org  
www.tallerdeideas.org

Redes sociales

**LOGÍSTICA** • Los recursos agrícolas, mineros y energéticos son la base de su importante sector exportador, líder en varios mercados globales

# Brasil prioriza las infraestructuras de logística y transporte como su palanca de crecimiento

➔ Como sede de la feria Intermodal South America, Sao Paulo es el escaparate del potencial económico de Brasil, un país cuya extensión y gran capacidad exportadora requiere de infraestructuras de transporte y una planificación logística siempre necesitados de mejora para cumplir su función.

JAIME PINEDO

**BILBAO.** Con una superficie de 8,5 millones de kilómetros cuadrados, la República Federativa de Brasil se sitúa como el quinto país más grande del mundo en extensión, y representa el 47% del territorio sudamericano. Dada su gran superficie, contar con una amplia red de infraestructuras resulta crucial para fomentar el crecimiento económi-

co y la cohesión social de un país con 203 millones de habitantes.

Sin embargo, la inversión pública en infraestructuras de transporte ha ido cayendo en los últimos años. En 2015-2020, se destinó menos del 0,30 % del PIB a implementar la infraestructura, alcanzando su peor tasa histórica en 2020, con un 0,13 % de inversión. El resultado es una red de transportes deficiente con unos costes logísticos y operativos en aumento. Ante esta situación, invertir en el mantenimiento y mejora de la red de infraestructuras es primordial para garantizar el desarrollo del país.

La red de carreteras constituye el 67% de la matriz de transportes de mercancías, situándose la red ferroviaria en segundo lugar con un porcentaje que asciende al 21%; tienen un menor protagonismo los modos marítimo y aéreo.

En la actualidad, existen más de 25 proyectos pendien-



El 78,5% de la red de carreteras de Brasil, que tiene 1,56 millones de kilómetros, permanece sin pavimentar.

## El NVOCC líder a nivel Global

- Presentes con oficinas Vanguard en más de 35 países
- +40 años de experiencia en LCL Neutral
- Servicios exclusivos y personalizados
- Más visibilidad y control de sus envíos end to end 24/7
- Adesso + Simple - Instantánea - Global
- Obtén tus cotizaciones Export CFR - CPT - DAP o Import EXW - FOB - FCA de manera inmediata

Contáctanos: [sales.spain@vanguardlogistics.com](mailto:sales.spain@vanguardlogistics.com)

Visítanos en [vanguardlogistics.com](http://vanguardlogistics.com)

Making  
it fit  
to ship

**VANGUARD**  
LOGISTICS

## Brasil se posiciona como primer país exportador de la región a España

Las economías de España y Brasil están estrechamente interrelacionadas desde hace casi treinta años. Las principales empresas españolas están presentes en Brasil, participando en su proceso de crecimiento y desarrollo desde todos los sectores fundamentales de una economía. Y no sólo los más de 26.000 millones de euros de stock de inversiones españolas en Brasil en 2021 y los casi 160.000 empleos creados muestran la relevancia de esta relación, sino que los datos de comercio corroboran la cada vez más estrecha conexión entre nuestros países.

El ejercicio 2022 cerró con unos datos espectaculares en lo que se refiere a las importaciones españolas de bienes procedentes de Brasil (récord histórico de más de 9.000 millones de euros), que han situado a España como el quinto destino mundial de exportación brasileña y, a Brasil, como primer proveedor español de la región iberoamericana.

### Socio estratégico

Y se ha registrado también un máximo relativo desde el año 2013 en las exportaciones españolas a Brasil (más de 3.500 millones de euros) que sitúan a este país como el segundo destino de exportación de España en la región.

Las exportaciones españolas a Brasil se concentran en sectores de valor añadido medio alto, como el de productos químicos o el de bienes de equipo. En la vertiente importadora, Brasil se ha revelado como un socio comercial estratégico. España ha aumentado las importaciones de maíz brasileño, cuando la guerra dificultaba el aprovisionamiento desde Ucrania, y está sirviendo de fuente alternativa para el abastecimiento de productos energéticos, ante la necesidad de sustituir los productos de origen ruso.



El jefe de Gabinete de la Presidencia de la República, Rui Costa, con el presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, en la presentación del nuevo PAC.

## Logística y transporte, prioridades del nuevo Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC)

El presidente de la República de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, lanzó el 11 de agosto en Río de Janeiro, el nuevo Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) que prevé inversiones de 1,7 billones de reales (unos 347.000 millones de dólares) tanto públicas como privadas y que tiene como objetivos generar empleo e ingresos, reducir las desigualdades sociales y regionales y acelerar el crecimiento económico del país.

El nuevo PAC busca una transición ecológica, la neoindustrialización, el crecimiento con inclusión social y la sostenibilidad medioambiental. Del total de recursos con los que está dotado el plan, 371.000 millones de reales saldrán del presupuesto del Gobierno brasileño; el sector privado aportará 612.000 millones de reales; las empresas estatales, principalmente Petrobras, aportarán 343.000 millones de reales y 362.000 millones procederán de otras fuentes de financiación. Del total de 1,7 billones de reales, 1,4 billones serán invertidos hasta 2026 y 320.500 millones de 2026.

### Inversiones logísticas

El Nuevo PAC retoma las inversiones en el sector logístico (autopistas, ferrocarriles, hidrovías, puertos y aeropuertos) con el objetivo de reducir los costos de producción nacional en los mercados internos y externos y mejorar la calidad de vida de la población usuaria. Las inversiones reducirán los cuellos de botella logísticos, diversificarán e integrarán la red de transporte nacional, haciéndola más sostenible y eficiente. La cartera de proyectos de transporte incluye inversiones públicas y privadas.

Dado que los puertos son estratégicos en las relaciones comerciales de Brasil con el mundo, para reducir costos logísticos y aumentar la competitividad de la economía brasileña el nuevo PAC invierte en obras de mantenimiento y ampliación de la capacidad portuaria, además de considerar la interferencia urbana alrededor de los puertos para aumentar su eficiencia.

La reanudación de las inversiones públicas en el sector y la atracción de inversiones privadas permitirán optimizar la principal puerta de exportación de los productos brasileños. Se crearán nuevas alianzas público-privadas, bajo responsabilidad de las autoridades portuarias, para una mayor eficiencia en la prestación de servicios a los usuarios.



El mineral de hierro representó el 9% de las exportaciones de Brasil al mundo.

## La evolución del sector exterior de Brasil: las commodities y el agronegocio

Con un perfil distinto al de mediados del siglo XX, cuando Brasil desarrolló su industria y exportó los excedentes de su producción al resto de la región, su sector exterior está de nuevo impulsando la economía, esta vez de la mano del agronegocio y de commodities, cuya demanda internacional ha subido con fuerza, y de la apertura de sus exportaciones a nuevos mercados, en particular a Asia.

Los intercambios comerciales con el resto del mundo muestran una reciente aceleración, basada en una exportación cuyas primeras partidas en 2022 correspondieron a soja (14%), petróleo y combustibles (17%), mineral de hierro (9%), maíz (4%), carne de vaca, pollo o cerdo (7%), café (2%); y una importación que refleja los suministros que requiere su economía dada su estructura, y donde las principales partidas corresponden a fertilizantes (9%), petróleo y combustibles (9%), productos de la industria de transformación (4%), válvulas y transistores (4%), accesorios para automoción (3%) y medicamentos (3%).

**COSMOPARTNER**



### Oficinas Europa Europe Offices

- El Prat (**Headquarters**)
- El Prat (Airport)
- Tarragona
- Girona
- Zaragoza
- Valencia
- Alicante
- Ontinyent
- Murcia
- Madrid
- Valladolid

### Oficinas Asia Asia Offices

- Hong Kong
- Foshán
- Dongguan
- Shenzhen



Aéreo  
Air



Marítimo  
Sea



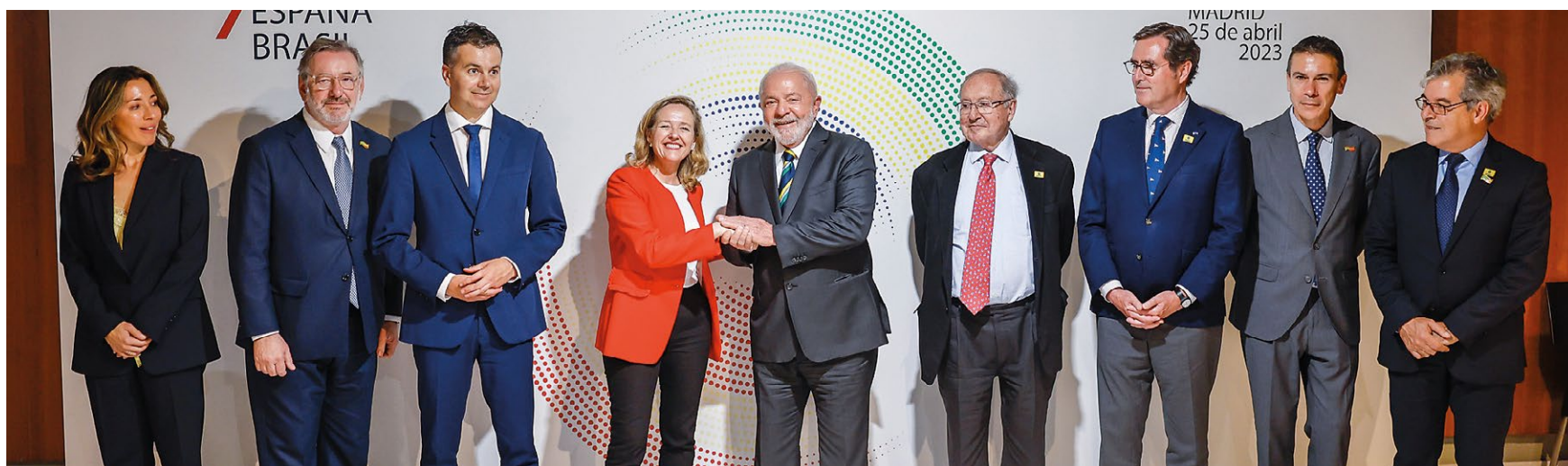
Terrestre  
Road



Logística  
Logistics

[www.cosmo-partner.com](http://www.cosmo-partner.com)





El presidente de Brasil, Lula da Silva, y la entonces vicepresidenta primera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño, durante el Encuentro Empresarial España-Brasil organizado el 26 de abril en Madrid por la Cámara de Comercio de España, ICEX, CEOE y ApexBrasil.

tes de licitación a nivel federal. Bajo los modelos de concesión y autorización, se están fomentando en los últimos años asociaciones público-privadas que garanticen una mayor eficiencia en la gestión de la red de transportes brasileña.

Los recursos agrícolas, mineros y energéticos de Brasil son la base de su importante sector exportador, que se apoya en determinadas producciones que se encuentran entre las primeras a nivel mundial.

Con una renta per cápita de 9.000 dólares, se encuentra entre

### Contar con una amplia red de infraestructuras es crucial para el crecimiento económico y la cohesión social de un país con 203 millones de habitantes

los países de renta media alta, un promedio nacional que se construye a partir de regiones como São Paulo, cuya renta per cápita supera los 20.000 dólares, y otras

que, como las del nordeste, se considera que no superan el 50% de esa media. En las últimas décadas su economía no ha conseguido crecer lo suficiente para aumentar de forma relevante su PIB per cápita y conseguir un desarrollo más homogéneo de sus regiones que redujese la ya clásica brecha entre el sudeste y el nordeste, y recortar de forma significativa la pobreza que hoy afecta a cerca del 30% de su población.

La esperada entrada en vigor del acuerdo comercial entre Mercosur y la Unión Europea, hará

que Brasil profundice sus flujos de comercio con la UE, mayor importador del mundo en su conjunto, reforzando así la contribución del sector exterior a su desarrollo económico.

### Commodities

Uno de los rasgos distintivos de su economía es el peso y el dinamismo exportador que tiene su sector agrario. En un contexto internacional en el que este ámbito cada vez ocupa menos población y aporta menos al producto nacional, en Brasil la producción agrícola, ganadera y agroindustrial mantiene un papel protagonista nacional e internacional. Como sector, representa el 8% de la economía y emplea a 8,5 millones de trabajadores, el 8,9% del total.

El valor de la producción agraria ascendió en 2022 a 124.000 millones de euros, el 7% de la producción total. El 68% correspondió a la agricultura y el 32% a la ganadería. La principal producción agrícola corresponde a la soja, con el 41% del total y fuertes crecimientos en las cosechas en los últimos años. La segunda producción es la de maíz, seguida por la caña de azúcar y el café.

Además de las buenas cosechas de los últimos años, esta producción se ha beneficiado, en cuanto a commodity que es, de un precio muy favorable en los mercados internacionales, como consecuencia del incremento de su demanda relativa tras las dificultades de suministro derivadas de la guerra en Ucrania.

Brasil cuenta con más de 200 millones de cabezas de ganado bovino, lo que constituye la segunda cabaña mundial, solo tras India. La producción de esta carne ascendió a 797 millones de toneladas; la de carne de cerdo, a 5,17 millones; y la de pollo, a 12,9 millones.

75.000 millones de dólares, es, en la actualidad, el tercer exportador mundial de estos productos, solo tras Estados Unidos y la Unión Europea; en los últimos cinco años (2018-2022) las ventas a otros países han crecido en valor un 64%.

En los siguientes productos es líder mundial en su producción y exportación: soja, café, zumo de naranja, azúcar, carne de pollo y carne de vaca. Su primer destino exportador es desde hace años China, que concentra en la actualidad el 45% del total.

### EL DATO

# 45%

**CHINA • Concentra el 45% del total de las exportaciones brasileñas de productos como soja, café o azúcar.**

La industria brasileña representa el 24% de su economía, un porcentaje que ha ido cayendo en las últimas décadas a partir del máximo que registró en los años 80 del siglo XX. En 1985, la participación en el PIB de la industria de transformación alcanzó un máximo con el 21,6% y, a partir de entonces, por factores externos (entre ellos la aparición de nuevos centros de producción asociados a la globalización) e internos (el agotamiento del proceso de sustitución de importaciones iniciado a mediados del siglo pasado y las excesivas trabas administrativas que componen el denominado "coste Brasil"), su peso en la economía ha ido decreciendo hasta el 12,9% actual.

### Comercio y servicios

A pesar de este cierto declive y de las iniciativas para reindustrializar el país que promueven el actual Gobierno y las asociaciones empresariales, la industria brasileña sigue manteniendo en su conjunto un



## GLOBAL LOGISTICS SOLUTIONS



### BRAZIL | CHINA | COLOMBIA | COSTA RICA | DOMINICAN REP. | MOROCCO | PORTUGAL | SPAIN









## El tráfico ferroviario de mercancías alcanza su nivel más alto en 18 años

El transporte ferroviario de mercancías alcanzó en 2023 el mayor volumen de los últimos 18 años, según el último informe anual de la Asociación Nacional de Transportistas Ferroviarios (ANTF) de Brasil. El movimiento récord traduce en números el trabajo del sector, la reactivación del crecimiento económico y la acción del Gobierno Federal, a través del Ministerio de Transportes, para impulsar el crecimiento de las operaciones ferroviarias en Brasil. El nuevo Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) prevé más de 17.500 millones de euros en inversiones públicas y privadas en transporte ferroviario hasta 2026.

“El Gobierno Federal está creando las condiciones para aumentar la participación del ferrocarril en la matriz de transporte, lo que significa mejoras en logística y competitividad”, afirma el ministro de Transportes, Renan Filho. Así, según la ANTF, entre 2006 y 2023 hubo un incremento del 64% en el volumen de carga transportada por ferrocarril (TKU) en Brasil. El dato indica la importancia de priorizar en el presupuesto una política sectorial como la que desarrolla el Ministerio. También según el informe de la ANTF, el movimiento de



En 2023 se transportaron por ferrocarril en Brasil 148,6 millones de toneladas útiles.

carga general (graneles agrícolas, combustibles, contenedores y otras cargas) por ferrocarril aumentó el pasado año un 6% respecto a 2022 y alcanzó el nivel más alto de los últimos 18 años. En 2023, se transportaron 148,6 millones de toneladas útiles (UT) frente a 140,2 millones en 2022. El dato de 2023 sólo fue superado en 2005, durante el primer gobierno del presidente Lula da Silva, cuando se transportaron 149,6 millones de toneladas. El transporte de mineral de hierro también aumentó el año pasado. Pasó

de 360,6 millones de toneladas en 2022 a 382 millones de toneladas en 2023. La carga total transportada en 2023, compuesta por la suma de carga general y mineral de hierro, alcanzó 530,6 millones de toneladas, la mayor de los últimos cinco años y la tercera en nivel más alto desde el inicio de la serie histórica.

### Sector privado

Según el secretario nacional de Transporte Ferroviario, Leonardo Ribeiro, la combinación de inversiones públicas y

privadas es la clave para que las cifras sigan mejorando. En este sentido, la finalización del Ferrocarril Norte-Sur, la reanudación de las inversiones en el Ferrocarril de Integración Oeste-Oriente (Fiol) 1 y la intensificación de las obras del Ferrocarril de Integración Centro-Oeste (Fico) son hitos importantes. “La asociación con el sector privado es fundamental, porque libera recursos fiscales para importantes inversiones en otras obras, como el tramo pernambucano de Transnordestina y Fiol 2, en Bahía”, explica el secretario.

En otro frente, en diálogo con los concesionarios, el Gobierno está mejorando los contratos con el objetivo de maximizar la eficiencia de las inversiones. Paralelamente, se está desarrollando una política de incentivos a la devolución de tramos ociosos e inoperativos, que contribuirá a una gestión más eficaz de la infraestructura ferroviaria. “Todos estos cambios generan expectativas positivas para el desarrollo de corredores ferroviarios que promuevan el crecimiento económico, amplíen la integración modal y aumenten la competitividad de nuestra economía”, afirma Ribeiro.

peso destacado en el empleo (12,5 millones de ocupados por la industria general y 7,2 millones más por la construcción), las exportaciones (70% del total), y es esencial en cualquier política que pretenda impulsar la I+D (en la que representa el 66%) y la productividad del conjunto de la economía.

Como otras economías modernas, una parte mayoritaria de la actividad económica de Brasil descansa en el sector servicios, que

representa el 70% del total y da empleo a 71 millones de personas. En él destaca el comercio, con el 14,2% del valor añadido bruto total, y que es, además, el sector del PIB cuya participación más ha crecido desde el año 2000, con una ganancia de 6,1 puntos porcentuales; los servicios de transporte y de información y comunicaciones aportan cada uno aproximadamente un 3% del total; las actividades financieras, el 7,5%; y los servicios públicos, el 15,5%. ■



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, mantuvo el pasado 25 de abril, en La Moncloa, una reunión con el presidente de Brasil, Lula da Silva.

## Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística



[www.fundacion.valenciaport.com](http://www.fundacion.valenciaport.com)



El sistema portuario brasileño está formado por los puertos organizados y las Terminales de Uso Privado (TUP).

**MARÍTIMO** • Presupuesta inversiones por valor de más de 15.000 millones de euros hasta para impulsar el sistema portuario nacional

# Brasil programa inversiones y concesiones para aumentar la eficiencia de sus puertos

➔ **Dotado de una amplia línea de costa y de una extensa red de hidrovías interiores, Brasil tiene en sus puertos un insustituible motor de desarrollo y la principal puerta, tanto para las exportaciones como para las importaciones.**

JAIME PINEDO

**BILBAO.** Según los últimos datos publicados por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDE), la red portuaria brasileña representa en torno al 9,5% de la matriz de transporte nacional, lo que incluye tanto el transporte marítimo como el transporte fluvial.

El sistema portuario brasileño está formado por los puertos organizados y las Terminales de Uso Privado (TUP). La legislación prevé que los puertos organizados puedan estar gestionados por el sector público (a nivel federal, a través de las Companhias Docas, o a nivel estatal, mediante delegación), o por la iniciativa privada a través de una concesión.

Aun cuando cuenten con gestión pública, los puertos organizados pueden albergar terminales de carácter privado, a través de un arrendamiento portuario.

Por su parte, los TUP pueden considerarse puertos de gestión totalmente privada, para lo que se requiere una autorización expresa de la Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios (ANTAQ).

La red portuaria brasileña está compuesta por 35 puertos públicos distribuidos entre marítimos y fluviales. Dentro de esta categoría, se encuentran 15 puertos con administración ejercida por el Gobierno Federal a través de las Companhias Docas, 18 puertos concedidos a gobiernos estatales o municipales y 2 puertos, el de Vitória y Barra do Riacho, administrados por la empresa pública CODESA, en proceso de privatización.

En cuanto a la iniciativa privada, existen aproximadamente 380 terminales portuarias: 210 terminales de uso privado (TUP), ubicados en puertos privados; y 170 terminales arrendados en puertos organizados o puertos públicos.

## Tráfico portuario en 2023

En 2023 el sector marítimo-fluvial brasileño movió un total de 1.303 millones de toneladas de mercancías según el informe anual de la Agencia Nacional de Transporte Acuaviario (ANTAQ). Se trata del mayor movimiento registrado en la serie histórica y representa un crecimiento del 6,9% respecto a 2022.



Los 173,3 millones de toneladas de 2023 suponen un récord histórico para el Puerto de Santos.

## Santos lidera el sistema portuario de Brasil con 173 millones de toneladas en 2023

El Puerto de Santos registró en diciembre un movimiento mensual récord 15,6 millones de toneladas, un 29,1% más respecto a diciembre de 2022, con lo que en el acumulado alcanzó un total de 173,3 millones, cifra también récord en su historia, un incremento del 6,7% con relación al año 2022.

Los embarques crecieron un 9,6%, con un total de 130 millones de toneladas, y los desembarques registraron una caída del 1,2%, contabilizando 43,3 millones de toneladas. Los datos registrados por la APS indican que la cosecha récord de cereales y caña de azúcar, junto con la recuperación del movimiento de contenedores fueron decisivos para el crecimiento.

“El resultado de diciembre demuestra que hay espacio para crecer en las operaciones del Puerto de Santos, que, con planificación y organización, sigue siendo el principal puerto del país”, señala el presidente de la Autoridad Portuaria de Santos (APS), Anderson Pomini.

## PAC Portos: inversiones y concursos para impulsar el sector portuario

El ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho, presentó en febrero el llamado "PAC Portos", una parte del Programa de Aceleración del Crecimiento que prevé inversiones del orden de 15.000 millones de euros hasta el año 2026 para impulsar el sector portuario brasileño.

"Los puertos garantizarán más de 9.300 millones de euros de inversiones y queremos atraer al sector privado para que aporte esas inversiones, que serán fundamentales para Brasil, sobre todo, pensando en el desarrollo económico y en la generación de empleos e ingresos. La determinación del Presidente Lula es ampliar el diálogo con el sector productivo y los trabajadores", asegura Costa Filho.

### Concursos de concesiones

El ministro también destaca los más de 35 concursos que están previstos en la Bolsa de Valores B3. La licitación de nuevas concesiones es una de las estrategias para incrementar las inversiones en ampliación de infraestructura portuaria, según el Ministerio de Puertos y Aeropuertos, lo que brindará mayor eficiencia operativa al sector y reducirá costos para los usuarios.

Para el año en curso, el Ministerio prevé realizar 16 concursos de concesiones portuarias por un total de 1.475 millones de euros en nuevas inversiones en los puertos públicos brasileños. El primer concurso del sector está previsto para el próximo mes de marzo, con cuatro terminales portuarias en la ciudad de Recife (Pernambuco), que manejan graneles sólidos y carga general. Se planean dos bloques de subasta más en 2024 con áreas en otros ocho puertos más de norte a sur del país.



El ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho (derecha), con el presidente de la Autoridad Portuaria de Santos (APS), Anderson Pomini.

Entre los tipos de navegación, destacó la navegación interior por su importante crecimiento, un 10,5%, seguida de la

navegación de largo recorrido, con un aumento del 8,3% y, por último, el cabotaje, que mostró un crecimiento del 1,6%.

Las tipologías de mercancías mantuvieron su tendencia a lo largo de 2023. Las principales mercancías movidas fueron

la soja (+29%), el maíz (+18%), el crudo de petróleo (+9,4%) y el mineral de hierro (+7,6%). Otra mercancía positiva fueron los

fertilizantes (+6,9%). Por su parte, la carga contenerizada, con un total de 11,6 millones de TEUs, cayó un 0,5% y la carga ▶

**Diario** del Puerto  
PUBLICACIONES

CON LA GARANTÍA DE  
Grupo  
**Diario** Editorial

**2024**



### Quién es Quién en Logística en España TARRAGONA

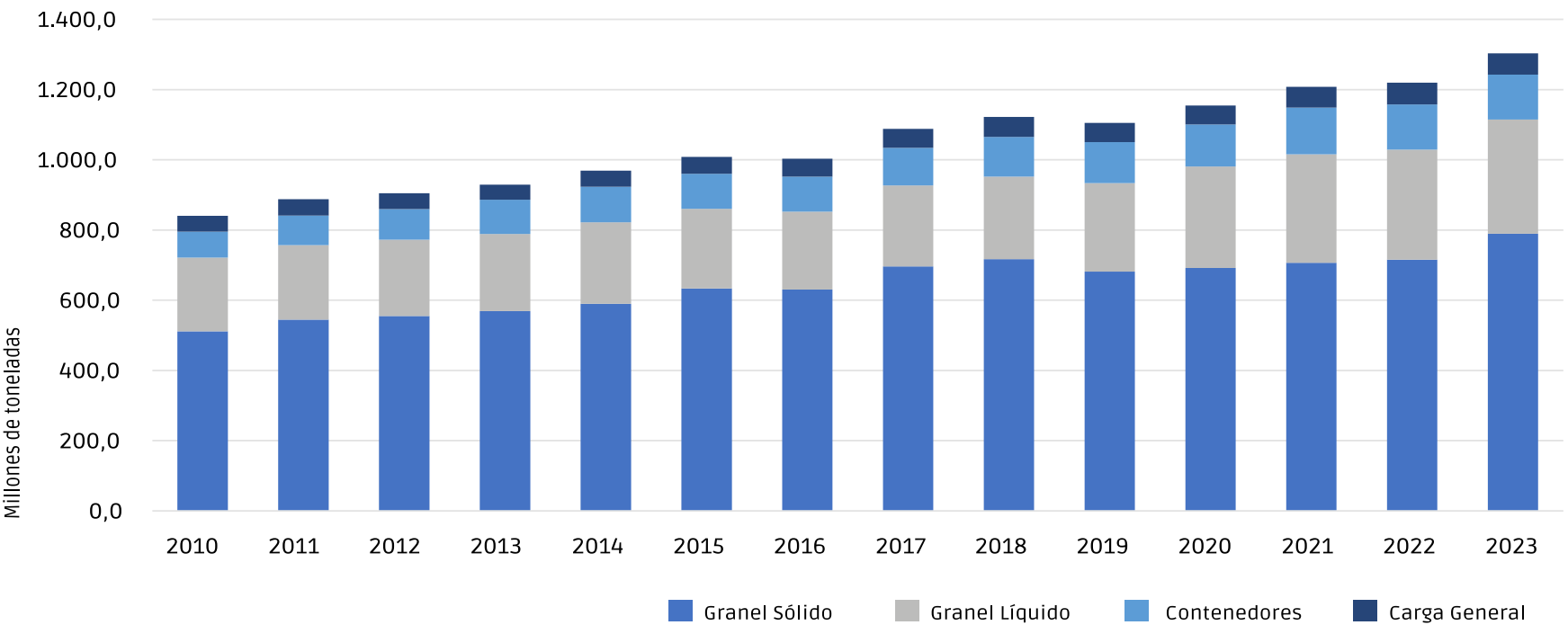
La guía visual Quién es Quién en Logística en España - Tarragona, de Diario del Puerto Publicaciones, está destinada a ofrecer, de forma rápida y eficaz, miles de datos actualizados de la práctica totalidad de empresas que desarrollan su actividad en el sector de la carga.

**La Guía está estructurada en fichas personalizadas de cada empresa** en donde se recogen todos los datos de la entidad, incluida una fotografía de la persona designada por la propia entidad, y clasificadas por sectores de actividad.

La Guía tiene una tirada de 5.000 ejemplares, que serán distribuidos entre las empresas del sector del transporte, la logística y el comercio internacional de toda España (exportadoras, importadoras, consignatarias, transitarias, transportistas, etc.). Además, activamos una distribución extra entre los cargadores de la zona a la que se dedica cada Quién es Quién. Con la experiencia de más de 20 años, **nuestro Quién es Quién se ha consolidado como la guía más consultada en el sector logístico de nuestro país.**

Fecha final de contratación para publicidad  
**6 de MARZO de 2024**

[sas@grupodiario.com](mailto:sas@grupodiario.com)



El sistema portuario de Brasil movió 1.303 millones de toneladas en 2023, un 6,9% más. Fuente: ANTAQ.

EL DATO

+2,3%

**TRÁFICO 2024.** ANTAQ preé que en 2024 el tráfico marítimo y fluvial de mercancías crecerá un 2,3% alcanzando 1.313 millones de toneladas.

general un 2,9%, según el informe de ANTAQ.

Los puertos públicos que mejor desempeño tuvieron fueron los de Santos, Paranaguá e Itaguaí, que crecieron el 7,7%, 12,1% y 10,2%, respectivamente, representando crecimientos de 9,7 millones, 6,3 millones y 5,2 millones de toneladas respecto a 2022.

Las Terminales de Uso Privado más destacadas del año fueron la Terminal Tpet/Toil Oil-Açu RJ, que creció un 32,9%; la Terminal Porto Sudeste do Brasil S/A-RJ, que creció un 47,9%, y la Terminal Tubarão-ES, con un crecimiento del 11,8%. En toneladas, el crecimiento respecto al año anterior fue de 14,3 millones, 8,9 millones y 8,0 millones, respectivamente.

Puertos del Arco Norte

El movimiento acuaviario de soja y maíz en el norte de Brasil superó al del resto del país. Según las estadísticas de ANTAQ, el movimiento en los puertos y las terminales del arco norte fue de 100,8 millones de toneladas en 2023, frente a 88,5 millones de toneladas del año anterior. El movimiento en el resto de Brasil, por debajo del paralelo 16°S, alcanzó 100,2 millones de toneladas frente a 73,4 millones en 2022. La región del Arco

Norte se ha convertido en una alternativa fundamental para la producción de soja y maíz del país, dos commodities que, en los últimos trece años, han triplicado y quintuplicado sus exportaciones, respectivamente, convirtiendo a Brasil en su mayor exportador.

Cabe recordar que Brasil representa actualmente el 58% de las exportaciones mundiales de soja y el 27% de las de maíz, según datos del Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA).

Sequía en la Amazonía

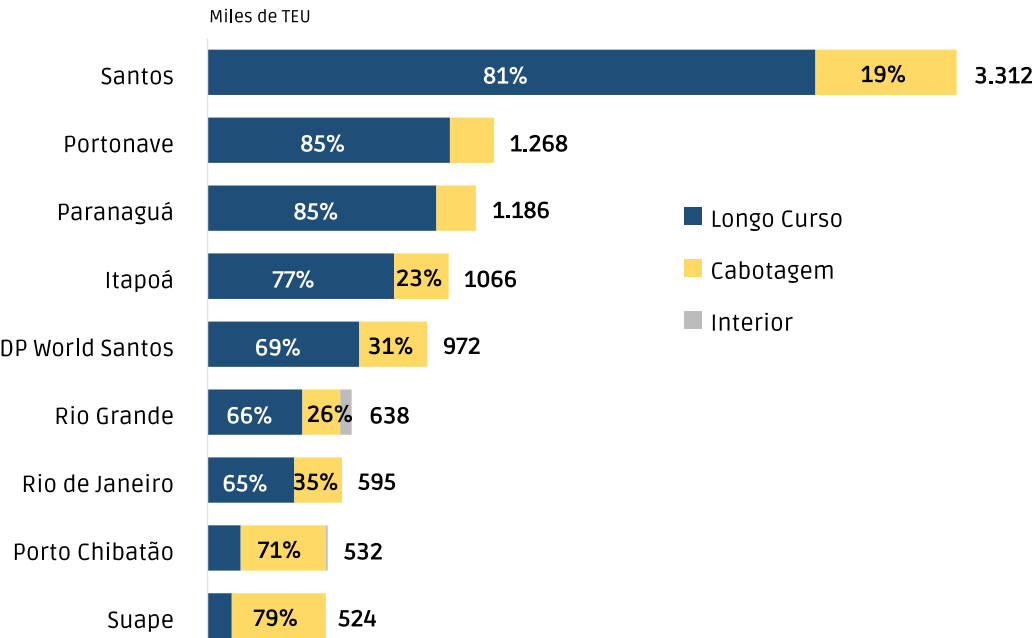
Durante la segunda mitad de 2023 hubo una intensa sequía en la región hidrográfica del Amazonas, lo que provocó que, entre agosto y noviembre, la caída en el movimiento de mercancías y contenedores fuera significativa, ya que la recuperación comenzó en noviembre, con el regreso de la temporada de lluvias. Pese al impacto de la sequía, la navegación interior creció más de un 10%, principalmente por el flujo de soja en el primer semestre del año.

Previsiones de tráfico para 2024

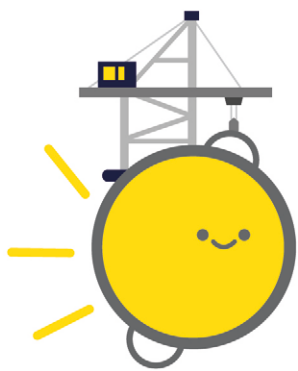
Las previsiones de tráfico de ANTAQ para este 2024 indican que el tráfico de mercancías por vía marítima y fluvial alcanzará los 1.313 millones de toneladas, un aumento del 2,3% respecto a 2023. La Agencia Nacional de Transportes Aquaviarios espera que la tendencia alcista del movimiento portuario continúe durante los próximos cuatro años. En 2027, se estima que el sector portuario nacional manejará 1.415 millones de toneladas, frente a 1.391 millones de toneladas en 2026. Las previsiones para 2025 indican un movimiento de 1.333 millones de toneladas.



El gobernador de Sao Paulo, Tarcísio de Freitas (izquierda) y el presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, durante los actos del 132 aniversario del Puerto de Santos, el pasado 2 de febrero.



El Puerto de Santos es el principal hub de Brasil para el tráfico de contenedores. Fuente: ANTAQ.



ORGANIZA:

**Diario** del Puerto

# Fiesta de la Logística de Valencia

Concurso Mundial de Paellas  
para empresas del Sector Logístico

La mayor reunión de **LOGÍSTICOS** del MUNDO

COLABORAMOS CON:



COLABORADOR  
ESPECIAL



FALLA  
INVITADA  
2024



Falla Dr. J. J. Dómine Port

Falla Avgda. de l'Oest (Els Velluters)

**AFORO COMPLETO**

LA FIESTA DE LA LOGÍSTICA DE VALENCIA ES POSIBLE POR EL APOYO ESPECIAL DE

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|

## PATROCINADORES

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

## COLABORADORES

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

[www.fiestadelalogisticadevalencia.com](http://www.fiestadelalogisticadevalencia.com)

# SIL

## Barcelona

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALÓGISTICA  
Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

**5-7 JUNIO 2024**

SOMOS EL SECTOR QUE  
**CONECTA EL MUNDO**

