

Diario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXIII · NÚMERO 7.707 · 14/4/2026 · MARTES

Diario de  **Intermodal**
South America

INTERMODAL: 30 años impulsando la cadena de suministro global



Grupo
Alonso

La logística integral,
nuestro ADN

www.grupo-alonso.com



Visítanos en
el STAND
G113





EccoFreight

10 Years
of advanced technology
for sustainable forwarding



MADRID · VALENCIA · SEVILLA

IMPORT & EXPORT
REEFER CARGO
CROSSTRADE
SUPPLY CHAIN
FCL & LCL
ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
DESPACHOS DE ADUANAS
TRAMITACIÓN DE SEGUROS
PROJECT CARGO
TRANSPORTES ESPECIALES TERRESTRES
INSPECCIÓN DE CONTENEDORES



www.ecco-freight.com

Ecco
logistics



www.eccologistics.es

Tecnología certificada
para el cálculo y reducción
de la huella de carbono
del transporte
de mercancías

Especialmente diseñada para
operadores logísticos y transportistas

¡Pruébalo
ahora!



CarbonTech®

ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



Brasil acelera su pulso logístico

En un mundo convulso, con guerras en Europa y Oriente Medio marcando el ritmo de la geopolítica, conviene levantar la vista y mirar al otro lado del Atlántico, donde Brasil y Latinoamérica siguen debatiéndose entre su gran potencial y una realidad que avanza, sí, pero a su propio compás. Porque si cuando China despertó el mundo tembló, América Latina lleva años en un duermevela prometedor que nunca termina de despertar del todo.

Y, sin embargo, ahí está Brasil, empuñado en demostrar que su logística puede pasar de ser una asignatura pendiente a una ventaja competitiva. Los números invitan a tomárselo en serio. Brasil cerró 2025 con cerca de 1.400 millones de toneladas movidas por sus puertos, un récord histórico que refleja algo más que un buen año agrícola: evidencia una transformación estructural basada en inversión, concesiones y ambición. No ya es solo volumen, sino una declaración de intenciones.

Intermodal South America, que celebrará en São Paulo del 14 al 16 de abril su 30ª edición, llega en ese contexto. Treinta años no son solo una cifra redonda, sino la prueba de que América Latina también tiene sus rituales consolidados, sus citas imprescindibles, su propio calendario logístico. La mayor feria del sector en la región, y la segunda del mundo tras Múnich, ésta de carácter bienal, es, sobre todo, una invitación a salir de la burbuja europea y respirar otros aires.

Porque la logística brasileña no se entiende con los parámetros europeos. Es un país continental, con distancias enormes, infraestructuras desiguales y una complejidad regulatoria que obliga a repensar cualquier modelo importado. Como advierte la asociación Abalog, se trata de un entorno donde "los modelos globales estandarizados" simplemente no encajan. Ahí está una de las claves: la adaptación.

El transporte por carretera, columna vertebral del sistema, sigue arrasando ineficiencias estructurales. Otra asociación, ANATC, habla sin rodeos de tiempos muertos, cuellos de botella y burocracia que lastran la productividad. Y, sin embargo, el sistema

funciona. O, al menos, avanza. Lo hace porque el ferrocarril empieza a recuperar terreno, con más de 555 millones de toneladas transportadas y una nueva política pública que lo sitúa en el centro del tablero logístico. Avanza también porque las hidrovías resurgen como alternativa natural en un país de larguísimo ríos. Y avanza porque la carga aérea crece gracias al comercio electrónico y la urgencia global. Y sobre todo, avanza por el empuje del sector privado.

Los terminales de uso privado, las concesiones portuarias, las inversiones millonarias en infraestructuras, son algunos de los ejemplos que dibujan un modelo donde la colaboración público-privada deja de ser un lema y se convierte en un motor real de crecimiento. Brasil ha entendido que la logística no es un coste, sino estrategia. En ese escenario, el papel de los transitarios y operadores logísticos adquiere una dimensión casi invisible pero decisiva. Son, como recuerdan desde Sindicomis, los que sostienen la inteligencia de las cadenas de suministro y conectan el sistema con el mundo.

Y ahí aparece Europa. Y España. La relación entre ambos lados del Atlántico ya no es solo histórica o cultural. Es cada vez más logística. Corredores verdes, inversiones bilaterales, presencia de operadores europeos en Brasil y viceversa... El eje portuario España-Brasil dibuja algo más que una línea en el mapa. Para los puertos españoles, Brasil es mercado, socio y un espejo que devuelve una imagen incómoda a veces: la de una región que, con todas sus ineficiencias, crece a ritmos que Europa observa con cierta envidia.

Por eso Intermodal South America es un termómetro y un espacio donde contrastar discursos con realidades, comprobar hasta qué punto ese potencial latinoamericano se traduce en negocio, y donde escuchar a quienes operan cada día en un entorno exigente y cambiante. Y también, por qué no, una oportunidad para Diario del Puerto de hacer lo que mejor sabe: tomar el pulso. Estar. Escuchar. Contar. Porque, al final, de eso va este oficio. De cruzar océanos, aunque sea con la mirada, para entender que la logística global no se explica desde un único punto de vista.

Intermodal South America es un termómetro y un espacio donde contrastar discursos con realidades



PUNTO DE FUGA

RAÚL TARREGA

raultarrega@grupodiario.com
@raultarrega

Ante el fantástico agravio, no queda otra que multilateralismo

Además de utilizar los aranceles como baza negociadora en temas que nada tienen que ver con la economía y el comercio internacional, uno de los principales argumentos que expuso Donald Trump para la imposición de los mal llamados aranceles recíprocos era poner fin a una especie de desagravio comparativo en las relaciones comerciales de Estados Unidos con el resto del mundo y acabar con una situación en la que, según el presidente estadounidense, el resto de las economías se aprovechaba de la buena fe que había desplegado la primera potencia del mundo en décadas anteriores. Trump logró vender un mensaje de fortaleza en el que esa buena fe se había acabado, y en el que el resto de los países deberían pagar a partir de ahora una especie de peaje, una especie de tributo para devolver todo lo que se le había quitado a Estados Unidos. Como recordarán todos ustedes, al principio reinó el pánico entre las grandes economías que mantenían relaciones comerciales con Estados Unidos, y antes que meterse en una guerra comercial con la primera potencia del mundo, se firmaron acuerdos que beneficiaban mucho a EE. UU. sobre el papel, y muy poco a los demás.

En ese momento hubo gente que vio bien esa posición de fuerza de Trump, sin reparar en las consecuencias. Y hace meses que esas consecuencias son más que palpables: ralentización del comercio internacional, precios más altos y, sobre todo, un nuevo escenario internacional, un escenario donde esas relaciones han dejado de ser multilaterales, y han pasado a ser bidireccionales: todas parten de Estados Unidos.

Sin embargo, esa afrenta de la que tanto hablaba -y habla- el presidente de Estados Unidos no es cierta, o por lo menos no lo es en la medida en que nos la quiere hacer creer el magnate estadounidense. Veamos un ejemplo. El pasado año, las exportaciones españolas hacia Estados Unidos alcanzaron un valor de 16.716,2 millones de dólares, ocho puntos por debajo de 2024. Por el con-

trario, las importaciones crecieron un 7% hasta los 30.174,7 millones de euros. Es decir, la balanza comercial España-Estados Unidos es claramente favorable a la potencia americana. Siguiendo el simplista análisis realizado por el propio Trump, ¿quién engaña a quién?

Otro ejemplo. España es el segundo país con más inversiones en Brasil. ¿Adivinan quién es el primero? Estados Unidos, efectivamente. Es decir, la presencia de Estados Unidos en la economía brasileña, una de las más pujantes y con más potencial de crecimiento, es la más importante. Volviendo de nuevo a Trump, ¿deberíamos poner el grito en el cielo ante

Es momento, por tanto, de que el mundo siga fortaleciendo sus conexiones comerciales, con o sin Estados Unidos

esta situación? Tanto España como Brasil han estado en el punto de mira de Trump por diferentes motivos, y sin embargo Estados Unidos sale ganando en ambas relaciones comerciales. ¿De qué se queja entonces el mandatario estadounidense? Esto demuestra, a pesar del relato lanzado desde la Casa Blanca, que Estados Unidos sigue siendo determinante no sólo para las economías de su entorno, sino para la de todo el mundo.

En un entorno global en el que las políticas comerciales de Estados Unidos generan tensiones, hay que saber darle a esta situación. Estados Unidos ha optado por levantar muros y generar incertidumbre. Pero si hay algo que beneficia e impulsa el comercio internacional son las alianzas económicas previsible y basadas en reglas. La estrategia de Estados Unidos debe servir como incentivo a los demás países y regiones económicas para fortalecer sus conexiones económicas como parte de una estrategia de diversificación global, lo que ayudaría a reducir riesgos de concentración en mercados con políticas proteccionistas crecientes. Es momento, por tanto, de que el mundo siga fortaleciendo sus conexiones comerciales, con o sin Estados Unidos. Bastantes disrupciones existen ya en todas las cadenas de valor global como para depender de los vaivenes de la primera potencia mundial.



El certamen Intermodal South America vuelve a ser un punto de encuentro para facilitar y fomentar las alianzas empresariales.

LOGÍSTICA · Fernando D'Ascola, jefe de negocios del núcleo de Infraestructura y Tecnología de Informa Markets

“Hemos preparado la mejor y más internacional Intermodal South America de la historia”

➔ **Intermodal South America celebra 30 años convertida “en un hub permanente de conexiones que generan negocios reales”. Por eso, “hemos preparado la mayor y más internacional Intermodal de la historia”, explica Fernando D'Ascola, jefe de negocios del núcleo de Infraestructura y Tecnología de Informa Markets a Diario del Puerto.**

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. Intermodal South America llega a su trigésima edición reafirmando el propósito que la acompaña desde su origen: unir oferta y demanda, impulsar sinergias y oportunidades de negocio. El certamen espera recibir la visita de más de 45.000 profesionales durante los tres días en los que se desarrolla, desde hoy hasta el jueves, además de contar con la presencia de más de 500 marcas expositoras.

Antes de entrar en las novedades que se proponen para la edición que arranca hoy, ¿cuáles cree que han sido los principales hitos de la feria? ¿Cómo ha evolucionado el certamen desde sus inicios?

Intermodal South America llega a su 30ª edición reafirmando el propósito que la acompaña desde su origen: articular negocios conectando la oferta y la demanda, fomentar alianzas estratégicas y anticipar soluciones innovadoras que impulsan la cadena de suministro global.

Desde el principio, el evento nació con una visión integradora, reuniendo todos los modos de transporte (carretera, ferroviario, marítimo y aéreo) además de terminales, puertos, aeropuertos, operadores logísticos, cargadores y proveedores de servicios. A lo largo de estas tres décadas, hemos evolucionado de una feria esencialmente centrada en la exposición de equipos y servicios a un ecosistema completo de contenido, relaciones y generación de negocios.

Hemos acompañado —y, muchas veces, marcado la pauta—

los grandes ciclos de la logística brasileña: la apertura económica y la modernización portuaria en los años 90; la profesionalización

“El programa abordará la superación de cuellos de botella históricos, la integración de corredores logísticos, el cabotaje, la digitalización portuaria, grandes inversiones en infraestructura y los desafíos de la intralogística frente a la volatilidad del e-commerce”

de la logística integrada en los años 2000; el avance de las concesiones y las APP en infraestructura; la digitalización de las cadenas de suministro; el crecimiento acelerado del comercio electrónico y la intralogística; además de la agenda ESG (Environmental, Social, and Governance), con foco en la descarbonización, la eficiencia energética y la gobernanza.



Fernando D'Ascola, jefe de negocios del núcleo de Infraestructura y Tecnología de Informa Markets, firma que organiza la feria Intermodal South America.

¿Qué iniciativas se van a desarrollar estos días para celebrar este aniversario?

Para la trigésima edición, hemos preparado la mayor y más

internacional Intermodal de la historia. Será una edición conmemorativa proyectada hacia el futuro. Queremos mirar hacia las próximas décadas de los mer-

EL DATO

45.000

VISITANTES. La presente edición de Intermodal South America, que espera reunir a más de 45.000 visitantes profesionales, cuenta con más de 500 marcas expositoras y más de un centenar de ponentes invitados distribuidos en cuatro escenarios simultáneos.

cados de logística, intralogística, transporte de cargas, tecnología y comercio exterior.

Hemos ampliado la participación de delegaciones extranjeras, fortaleciendo los encuentros de negocios y promoviendo experiencias que acerquen aún más a expositores y visitantes cualificados. Participar en Intermodal significa estar en el centro de las decisiones estratégicas que moldearán el futuro de la logística en América del Sur.

Nuestro enfoque es crear un entorno que combine soluciones prácticas, networking de alto nivel y debates estratégicos. Celebrar 30 años es reconocer

que la feria se ha convertido en un hub permanente de conexiones que generan negocios reales.

¿Cuáles son las cifras esperadas para esta edición y cuál será el crecimiento con respecto a la edición de 2025?

Nuestra expectativa es recibir a más de 45.000 profesionales a lo largo de los tres días del evento, del 14 al 16 de abril, además de la presencia de más de 500 marcas expositoras. También contaremos con más de 100 ponentes invitados distribuidos en cuatro escenarios simultáneos de contenido.

¿Qué novedades presenta la edición de 2026 de Intermodal?

Una de las novedades destacadas es el Proyecto Smart Intralogística, un espacio nuevo y exclusivo dedicado a las soluciones más avanzadas para operaciones dentro de almacenes, desde la manipulación hasta la automatización.

Este proyecto nace como respuesta al crecimiento de la intralogística impulsado por el e-commerce, la necesidad de mayor eficiencia operativa y la búsqueda de productividad con reducción de costes. En este espacio reunimos empresas como



Intermodal contará con dos congresos simultáneos dentro del 4º Interlog Summit.

Rentank Macrogalpões, del Grupo Rentank, especializada en naves estructuradas; Cartonale, referencia en plástico corrugado; Tecnodock, líder en soluciones para muelles industriales; y Aesa Log, una de las mayores empresas de alquiler de equipos de manipulación del país.

El visitante encontrará exposición de tecnologías de vanguardia (carretillas elevadoras, estructuras porta-palés, soluciones de embalaje sostenible, sistemas WMS, sensores, software, además de accesorios y componentes).

“Los debates estarán estructurados en tres pilares: infraestructura y multimodalidad; innovación y automatización; y geopolítica y neo industrialización”

Habrà demostraciones en vivo, promoviendo una experiencia práctica e inmersiva.

¿Cuáles serán los principales temas de debate en el Intermodal Arena? ¿Habrá, como en la edición anterior, congresos simultáneos?

Sí. En 2026 tendremos dos congresos simultáneos dentro del 4º Interlog Summit, que adquiere un nuevo formato y refuerza su carácter internacional, con traducción simultánea en todos los paneles.

Bajo el tema “Conexiones que mueven Brasil: logística e infraestructura hacia el protagonismo global”, contaremos con el ▶

◀ Congreso Intermodal Internacional y el XXVIII CNL (Conferencia Nacional de Logística), promovida por Abralog.

Los debates estarán estructurados en tres pilares: infraestructura y multimodalidad; innovación y automatización; y geopolítica y neoindustrialización. El programa abordará la superación de cuellos de botella históricos, la integración de corredores logísticos, el cabotaje, la digitalización portuaria, grandes inversiones en infraestructura y los desafíos de la intralogística frente a la volatilidad del e-commerce.

Entre los ponentes confirmados se encuentran: Luciana Costa, del BNDES; Eduard Moyà Barberà, del Puerto de Barcelona; Wim Dillen, del Puerto de Amberes-Brujas; Claudio Pena, de Mondelēz Brasil; Anderson Pomini, de la Autoridad Portuaria de Santos; y Juliana Michelin, de Mercado Libre.



La feria tiene asignados más de 55.000 metros cuadrados de zona de exposición.

Con respecto al área de innovación y de equipamiento, ¿qué novedades van a presentar las empresas participantes y con qué campos estarán relacionadas?

El volumen y la diversidad de expositores evidencian la confianza del mercado. Hablamos de más de 55.000 metros cuadrados de

superficie de exposición, reuniendo soluciones que abarcan toda la cadena logística.

Habrán novedades en transporte de carga (aérea, por carretera y marítima), equipos portuarios, carretillas elevadoras de última generación, baterías

de alto rendimiento, automatización industrial, software de gestión logística, telemetría, seguimiento de carga, soluciones de seguridad, e-commerce, despacho aduanero y supply chain.

El área exterior también será un diferencial, con exposición de

equipos y vehículos tecnológicos de alto rendimiento, permitiendo a los visitantes conocer de cerca las innovaciones aplicadas a la operación real.

¿Cuál ha sido (y será en esta edición) la importancia de la participación de empresas españolas en la feria?

Las empresas españolas en Intermodal desempeñan un papel estratégico en la internacionalización del evento. Observamos un interés continuo de estas compañías en ampliar su presencia en el mercado latinoamericano, ya sea mediante inversiones directas, alianzas estratégicas o transferencia de tecnología y know-how.

La presencia de ejecutivos como Eduard Moyà, del Puerto de Barcelona, refuerza esta conexión. Barcelona es hoy uno de los hubs logísticos más relevantes del Mediterráneo occidental, combinando infraestructura moderna, fuerte conectividad marítima e integración ferroviaria eficiente.

España ha invertido fuertemente en infraestructura portuaria, conectividad ferroviaria, zonas logísticas integradas y digitalización de procesos, convirtiéndose en referencia en eficiencia operativa e integración multimodal. Por tanto, la participación española amplía el

intercambio de buenas prácticas y fortalece el posicionamiento de Intermodal como puente entre Europa y América del Sur.

¿Cómo valora la aprobación del acuerdo entre la Unión Europea y Mercosur y qué oportunidades traerá a la logística de ambas regiones?

El acuerdo entre la Unión Europea y Mercosur representa una oportunidad estratégica para la logística y el comercio exterior brasileño. Puede ampliar mercados, reducir aranceles, estimular inversiones extranjeras y modernizar las cadenas productivas.

“El acuerdo entre la Unión Europea y Mercosur representa una oportunidad estratégica para la logística y el comercio exterior brasileño”

Para el sector agroindustrial, en particular, abre el acceso a un mercado consumidor de alto valor añadido. Para la logística, significa un aumento del flujo de cargas, mayor necesidad de eficiencia operativa, expansión de la capacidad portuaria y fortalecimiento de la multimodalidad.

Veo este acuerdo como el posible nacimiento de un nuevo eje global de integración comercial. Creo que sus efectos se percibirán en las próximas ediciones de Intermodal, con mayor interés de empresas europeas y nuevos investimentos en infraestructura y tecnología.

“Las empresas españolas en Intermodal desempeñan un papel estratégico en la internacionalización del evento”



martico
group

Delivering freshness with precision
Presence in more than 20 countries

- End-to-End Multimodal Freight Forwarding
- Reefer Cargo Specialists (Fresh & Frozen Logistics)
- Full Traceability & Cold Chain Control
- Technology-Driven, Real-Time Visibility
- Global Customs & Trade Compliance
- Expertise International Perishable Logistics

marticogroup
marticogroup.com

Pérez y Cia
group



Representantes de las autoridades portuarias y empresas españolas presentes en la edición de Intermodal South America de 2025.

LOGÍSTICA · La participación de puertos españoles se incrementa en esta edición de la mano de Puertos del Estado e ICEX

Empresas y puertos españoles apuestan por incrementar el comercio con Latinoamérica

→ Una amplia representación de autoridades portuarias y empresas españolas se dan cita en la trigésima edición de Intermodal South America con el objetivo de reforzar los vínculos comerciales con una zona tan significativamente importante para España como es la región de Latinoamérica.

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. La representación de las autoridades portuarias españolas se incrementa este año de cinco a seis autoridades portuarias, según señala a Diario del Puerto el organismo público Puertos del Estado que confiere una especial importancia a Intermodal South America. En concreto, la representación portuaria española está compuesta por el propio Puertos del Estado

y las autoridades portuarias de Algeciras, Bilbao (a través de Uniport Bilbao), Barcelona, Las Palmas, Tenerife y Valencia.

La participación de este año se concreta, de la mano del ICEX, en el Pabellón de España, espacio dedicado a impulsar los tráficos entre Europa y América Latina, a consolidar los lazos estratégicos con esta región y al impulso a la cooperación, bajo el claim "Together Forward. From our Ports to Anywhere You Can Imagine".

El objetivo principal, tal y como señala Puertos del Estado, es consolidar y ampliar los flujos comerciales entre España y Latinoamérica, una región estratégica para el sistema portuario español. Así lo demuestran las cifras registradas por los puertos españoles durante el ejercicio de 2025. En concreto, el pasado año, los enclaves movieron más de 50 millones de toneladas de mercancías en sus intercambios con países latinoamericanos, lo

El objetivo es consolidar y ampliar los flujos comerciales entre España y Latinoamérica, una región estratégica para el sistema portuario español

que consolida a esta región como uno de los principales socios comerciales extracomunitarios de los recintos portuarios ▶

RAVELLO

THE SIMPLEST WAY

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

www.ravello.es

Oficinas en Valencia – Castellón – Sagunto

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



EN PRIMERA PERSONA

Grupo Raminatrans

“Un año más, Grupo Raminatrans estará representado en Intermodal South America, apoyando la iniciativa presencial del ICEX con un equipo de profesionales y un espacio propio dentro del Pabellón España”, afirma a Diario del Puerto Santiago Fernández, director Corporativo de Desarrollo de Negocio de Grupo Raminatrans.

“Intermodal ya no es sólo un punto de encuentro para los operadores logísticos y de transporte latinoamericanos sino que, con el paso de las ediciones, se ha consolidado como un evento global que reúne a profesionales de todo el mundo, convirtiéndose en una cita de referencia para tomar el pulso a nuestra industria e intercambiar ideas con socios, clientes y proveedores”, subraya Fernández.

“Los recientemente firmados acuerdos preferenciales entre la Unión Europea y Mercosur, así como con India, harán que la edición de este año cobre aún más protagonismo. Sin duda, será un escenario clave para definir nuestros objetivos estratégicos en la región, no solo en el ámbito comercial, sino también en materia de tendencias tecnológicas y políticas de sostenibilidad”, concluye el directivo.



Santiago Fernández, director Corporativo de Desarrollo de Negocio de Grupo Raminatrans (segundo por la derecha), junto al equipo desplazado a la pasada edición de Intermodal.

Multitrade Spain

Multitrade Spain regresa un año más a Intermodal South America con su presencia en un booth, compartido con otros agentes de carga, donde poder asistir a reuniones y dar a conocer su profesionalidad y conocimiento del mercado español, a la vez que solventar dudas sobre la situación actual y procesos logísticos en España.

“La participación de Multitrade Spain en Intermodal South America 2026 responde a su estrategia de consolidación internacional y fortalecimiento de su presencia en el mercado latinoamericano, especialmente en Brasil, uno de los principales hubs logísticos del hemisferio sur”, indica José Manuel Lozano, director de la compañía, a este Diario.

“Esta feria representa un punto de encuentro clave para los actores más relevantes del transporte, la logística y el comercio exterior, ofreciendo un entorno idóneo para generar alianzas estratégicas, identificar nuevas oportunidades de negocio y presentar soluciones innovadoras adaptadas a las dinámicas del comercio global”, añade.

A través de su presencia, “Multitrade Spain busca reforzar su posicionamiento como socio logístico confiable entre España y Latinoamérica, promoviendo servicios eficientes, sostenibles y afianzando relaciones con clientes y agentes de carga internacionales”. Asimismo, señala Lozano, “la compañía pretende intercambiar conocimiento con otros profesionales del sector, analizar tendencias emergentes y contribuir activamente al desarrollo de cadenas de suministro más resilientes, conectadas y competitivas en el contexto internacional”.



José Manuel Lozano, director de Multitrade Spain.

◀ españoles. Entre ellos destaca Brasil, con cerca de 28 millones de toneladas, lo que le convierte en el tercer país en el ranking de tráfico con los puertos españoles a escala mundial.

Valores

En esta edición de Intermodal, los enclaves portuarios españoles presentarán sus ventajas para el comercio con la zona de Latinoamérica. En este sentido, Puertos del Estado destaca que los puertos españoles están posicionados como el principal hub logístico del sur de Europa, además de ser puerta de acceso a las Redes Transeuropeas de Transporte.

La representación portuaria española está compuesta por Puertos del Estado y las autoridades portuarias de Algeciras, Bilbao (a través de Uniport Bilbao), Barcelona, Las Palmas, Tenerife y Valencia

EL DATO

50

MILLONES DE TONELADAS. Los puertos españoles movieron más de 50 millones de toneladas de mercancías en sus intercambios con países latinoamericanos durante el ejercicio de 2025.

Además, OPPE subraya que los enclaves son “una plataforma logística de alcance global, capaz de ofrecer una red de infraestructuras y servicios de primer nivel en sus más de 390.000 metros lineales de muelles, con conexiones marítimas con más de 200 puertos en todo el mundo”.

Junto a estas instalaciones, el sistema portuario español cuenta con una ambiciosa estrategia de descarbonización, en la que se incluyen los nuevos combustibles, conexiones eléctricas a buques y la apuesta por la eólica marina, y una estrategia de transformación digital, lo que redundará



El stand del ICEX y Puertos del Estado es uno de los puntos de atracción de Intermodal South America.

en una mejora de la eficiencia y la competitividad.

Empresas

Junto a los puertos viajarán al certamen destacadas empresas españolas (como Multitrade Spain, Grupo Raminatrans, Atlantic Gate

o Vasco Shipping, entre otras) que afrontan estos tres días de feria con el objetivo de mantener la buena relación con los clientes con los que ya cuentan en Latinoamérica y, al mismo tiempo, fortalecer el contacto personal que el resto del año se hace más difícil como con-

secuencia de la distancia entre las dos regiones. Asimismo, Intermodal South America es un evento fundamental para las empresas españolas en su objetivo de ampliar su cartera de clientes en Sudamérica y expandir su presencia y operaciones en esta región. ■

SIL

Barcelona

3 - 5 junio 2026



Soluciones inteligentes que mueven el mundo

Feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain

ORGANIZADO POR

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

WWW.SILBCN.COM



Regístrate gratis
hasta el 22 de mayo



La política arancelaria implementada por Donald Trump ha dañado la positiva evolución del comercio internacional.

LOGÍSTICA • Las relaciones comerciales entre ambas regiones reciben el impacto de las políticas proteccionistas

La incertidumbre comienza a pasar factura al comercio exterior entre España y América

➔ **Históricamente, las relaciones comerciales entre España y el continente americano han gozado de buena salud, gracias en buena parte al auge de la presencia de empresas españolas en América Latina y a los acuerdos de libre comercio. Sin embargo, la incertidumbre geopolítica y las políticas proteccionistas y arancelarias están empezando a cambiar este panorama.**

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. La llegada de Donald Trump a la Casa Blanca ha supuesto un terremoto en el panorama económico y geopolítico. En un momento en que la economía mundial estaba resurgiendo del episodio de elevada inflación surgido tras la pandemia, "los niveles de crecimiento se mostraban robustos en Estados Unidos y en otros países, aunque la economía europea seguía sumida, en general, en una situación de estancamiento. Por su parte, en Iberoamérica, la relajación monetaria aplicada por la mayoría de los bancos centrales permitía atisbar un horizonte

con mayores niveles de actividad", según afirma Juan Carlos Martínez Lázaro, profesor de Economía de IE University, en su "Informe Panorama de Inversión Española en Iberoamérica de 2025" editado por Casa América.

La guerra comercial iniciada por Donald Trump ha trastocado este escenario y rebajado las perspectivas económicas. Con todo, la decisión del Tribunal Supremo de Estados Unidos de anular la política arancelaria de Trump abre la puerta a un cambio de situación, aunque tal y como afirma dicho informe, parte del daño ya está hecho. "Y no solamente en los mercados, sino en la actividad real. Pocos son los países que este año no se verán afectados en su crecimiento, aunque los aranceles impuestos y anunciados se revertisen en su totalidad", argumenta Martínez Lázaro.

Las exportaciones españolas hacia América alcanzaron un valor de 38.454,6 millones de euros (un 6,6% menos), lo que supone un 9,9% de todas las exportaciones estatales

COMERCIO INTERNACIONAL ESPAÑA-AMÉRICA 2025

	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
	MILL. €	% TOTAL	VARIACIÓN (%)	MILL. €	% TOTAL	VARIACIÓN (%)
AMÉRICA	38.454,6	9,9	-6,6	57.923,9	13,0	1,9
AMÉRICA DEL NORTE	19.034,6	4,9	-6,6	33.115,2	7,5	8,5
CANADÁ	2.235,2	0,6	1,4	2.931,8	0,7	27,1
ESTADOS UNIDOS	16.716,2	4,3	-8,0	30.174,7	6,8	7,0
GROENLANDIA	81,0	0,0	2.080,1	7,0	0,0	-4,1
SAN PEDRO Y MIQUELÓN	0,2	0,0	40,2	0,0	0,0	-66,9
AMÉRICA LATINA	19.103,6	4,9	-6,0	23.292,4	5,2	-5,6
ARGENTINA	1.075,7	0,3	8,0	1.246,5	0,3	-16,7
BOLIVIA	74,0	0,0	-1,5	100,3	0,0	-25,2
BRASIL	3.091,2	0,8	-4,4	8.317,6	1,9	-5,1
CHILE	1.969,7	0,5	11,0	1.851,7	0,4	7,0
COLOMBIA	1.191,7	0,3	7,0	673,3	0,2	8,6
COSTA RICA	362,7	0,1	6,6	555,3	0,1	19,3
CUBA	682,4	0,2	-15,1	111,5	0,0	5,3
ECUADOR	619,9	0,2	18,1	1.141,2	0,3	21,0
EL SALVADOR	151,3	0,0	11,3	59,7	0,0	-4,5
GUATEMALA	373,9	0,1	6,6	177,5	0,0	-8,7
HAITÍ	11,9	0,0	52,1	8,2	0,0	21,7
HONDURAS	112,2	0,0	0,2	71,4	0,0	-9,9
MÉXICO	5.592,4	1,4	-7,4	5.326,6	1,2	-13,4
NICARAGUA	48,4	0,0	-10,2	54,4	0,0	41,8
PANAMÁ	1.187,5	0,3	-46,4	33,2	0,0	0,9
PARAGUAY	178,3	0,0	5,8	36,7	0,0	-37,2
PERÚ	838,5	0,2	5,8	2.727,5	0,6	30,3
REPÚBLICA DOMINICANA	1.089,2	0,3	3,4	142,6	0,0	-8,1
URUGUAY	282,6	0,1	-7,9	303,2	0,1	89,6
VENEZUELA	170,2	0,0	-26,1	353,8	0,1	-74,6

Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

EN DETALLE

Según datos de la Secretaría de Estado de Comercio, las exportaciones españolas totales de mercancías alcanzaron los 387.092 millones de euros el pasado año, lo que supone siete décimas más que en 2024. Por su parte, las importaciones cerraron 2025 en positivo, alcanzando un valor de 444.146,4 millones de euros, lo que supone una subida del 4,6%. Si bien esto arroja un saldo comercial negativo (-57.054,7 millones de euros, frente a los -40.275,9 millones de euros de 2024), lo cierto es que el auge de las importaciones sobre las exportaciones demuestra un alto dinamismo del consumo nacional, tanto doméstico como de las empresas.

Esta incertidumbre ha tenido su reflejo en las relaciones comerciales entre España y la totalidad del continente americano. Vaya por delante que América es, después de la Unión Europea, la región con mayor intercambio comercial

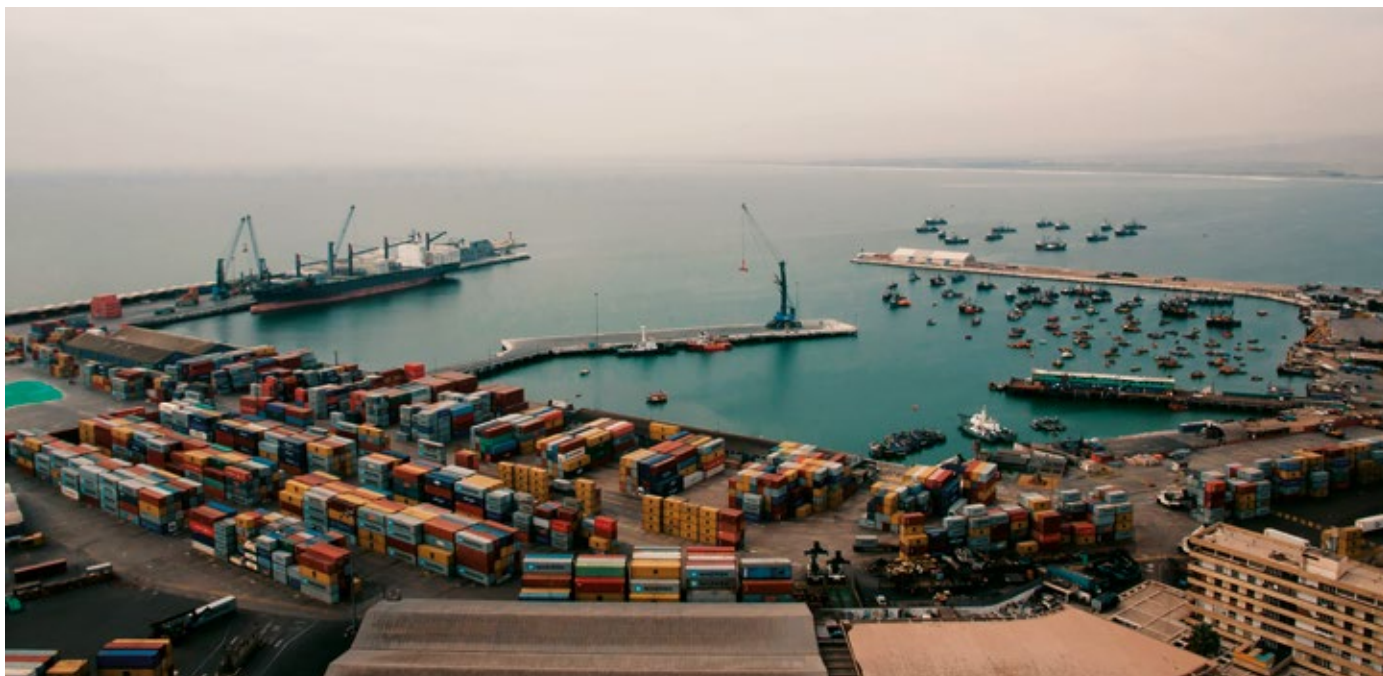
Las ventas de las empresas españolas en América Latina experimentaron un descenso del 6%, con un valor total de 19.103,6 millones de euros

con España. El pasado año, las exportaciones españolas hacia América alcanzaron un valor de 38.454,6 millones de euros (un 6,6% menos), lo que supone un 9,9% de todas las exportaciones estatales. En el caso de las importaciones, el peso es aún mayor, llegando al 13%, y alcanzando un valor de 57.923,9

EL DATO

4,9%

DE CUOTA DE EXPORTACIONES. El pasado año, el peso de las exportaciones desde España hacia América del Norte y América Latina fue el mismo: 4,9% de las exportaciones totales realizadas por la economía española en 2025.



Las exportaciones españolas hacia América Latina descendieron el pasado año.

millones de euros, un 1,9% más.

Profundizando un poco más en las cifras, las exportaciones hacia América del Norte experimentaron un retroceso del 6,6%, alcanzando los 19.034,6 millones de dólares. Por el contrario, las importaciones desde esta zona experimentaron un incremento de ocho puntos y medio, con 33.115,2 millones de euros.

En el caso de América Latina, las ventas de las empresas españolas experimentaron un descenso del 6%, con un valor total de 19.103,6 millones de euros. Las importaciones, por su parte, también cerraron el pasado año 2025 a la baja, en este caso del 5,6%, con 23.292,4 millones de euros.

Futuro incierto

Casi con toda seguridad, los países de América Latina absorberán el impacto de la incertidumbre internacional de manera desigual. Según dicho informe, México será el país más afectado económicamente por su alta exposición a Estados Unidos; de hecho, el Fondo Monetario Internacional ha reducido sus expectativas desde el 1,4% hasta el -0,3%, es decir, México ya no es considerado como el país que mejor desempeño tendrá en 2025. Ese puesto lo ocupa Argentina, "cuyo crecimiento superaría el 5% debido al efecto rebote que están produciendo las políticas de estabilización aplicadas por el gobierno Milei". Tras Argentina, Uruguay y la República Dominicana, liderarán el desempeño económico de la región. Pero a pesar del impacto económico previsto, México volverá a ser el país en el que más empresas españolas aumentarán sus inversiones, seguido como es habitual, por Colombia.

La guerra comercial iniciada por Donald Trump ha rebajado las perspectivas económicas

A estas alturas, es difícil predecir la evolución de la actividad económica durante el resto del año. Dependerá mu-

cho de la evolución en la implementación de esos aranceles y de la respuesta definitiva de Donald Trump al pronunciamiento del Tribunal Supremo, así como de la resolución de la escalada arancelaria con China y de cómo se reorientarán los flujos de comercio internacional. "Hoy todo son hipótesis, pero parte del daño ya está hecho. Y ese daño puede au-

México será el país más afectado económicamente por su alta exposición a Estados Unidos

mentar si el pulso tarifario se mantiene, aunque no parece probable", concluye Martínez Lázaro.



OCEAN TRANSPORT
- SPAIN -

+34 93 262 08 38

info@oceantransport.es

IMPORT & EXPORT

Asesoría y logística
Gestión de aduanas
Servicio de almacenaje
Consolidados y completos

Servicio RO RO
Mediterráneo
Norte de África










El petróleo crudo fue la principal mercancía importada por los puertos españoles el pasado año.

MARÍTIMO · Los puertos españoles, claves en el comercio internacional con los países latinoamericanos

La concentración de carga define los tráficos portuarios entre España y América Latina

→ **El comercio internacional entre España y América Latina no podría entenderse sin el tráfico marítimo y, por supuesto, sin la fortaleza del sistema portuario español. No obstante, las cifras dejan una conclusión clara: la carga apuesta por la concentración en los flujos de import/export.**

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. La mayoría de los tráficos portuarios entre España y América Latina fueron de importación el pasado año. Según datos de Puertos del Estado, al cierre de 2025 los puertos españoles exportaron un total de 13.462.871 toneladas hacia puertos de Latinoamérica, mientras que importaron 36.520.781 toneladas. La primera conclusión es clara: la economía de América Latina tiene en las dársenas españolas un punto de referencia en sus exportaciones.

Analizando más en profundidad los datos, se observa que cuatro autoridades portuarias concentraron el pasado año una parte muy significativa de todas las exportaciones marítimas españolas hacia América Latina. La primera es Valencia, con 3.897.806 toneladas, segui-

da por Bahía de Algeciras, con 2.663.273 toneladas; Barcelona, con 1.500.731 toneladas, y Bilbao, con 927.775 toneladas. Entre las cuatro suman 8.989.585 toneladas, el 66,77% del total. La segunda conclusión, por tanto, es que existe una tendencia hacia la acumulación de carga hacia América Latina en cada vez menos puertos.

Brasil fue, con diferencia, el principal destino de las mercancías que se cargan en los puertos españoles hacia Latinoamérica. El pasado año, los enclaves brasileños descargaron 5.883.135 toneladas, un 43,69% del total. Tras Brasil, hay que destacar destinos como Chile, con 945.841 toneladas; Colombia, con 826.979; República Dominicana, con 796.236, y Perú, con 700.115 toneladas.

En cuanto al tipo de carga, destacan las mercancías en contenedor, tanto de 40 pies (5.021.099 toneladas) como de 20 (3.744.054 toneladas), así como los minerales (1.684.758 tonela-

das) y productos petrolíferos (1.421.632 toneladas), entre otras muchas.

Importaciones

En el capítulo de las importaciones, la gran conclusión que puede extraerse es que la

concentración de carga no es tan acusada, ya que 11 autoridades portuarias rebasaron en 2025 el millón de toneladas de carga descargada procedente de América Latina. La primera fue Bahía de Algeciras, con 7.043.693 toneladas, seguida

de Bilbao, con 4.116.686 toneladas, y Tarragona, con 3.889.413 toneladas. También hay que destacar el comportamiento registrado por los puertos de Cartagena (3.210.696 toneladas), Barcelona (3.191.229 toneladas), Valencia (2.459.236 toneladas) y

TRÁFICO DE EXPORTACIÓN ENTRE LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y AMÉRICA LATINA (2025)

AUTORIDAD PORTUARIA	TONELADAS
VALENCIA	3.897.806
BAHÍA DE ALGECIRAS	2.663.273
BARCELONA	1.500.731
BILBAO	927.775
CARTAGENA	748.113
ALMERÍA	646.347
HUELVA	584.690
ALICANTE	502.192
GIJÓN	399.105
VIGO	273.636
LAS PALMAS	270.119
SANTANDER	216.114
AVILÉS	166.003
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	122.177
MÁLAGA	118.213
CASTELLÓN	109.100
PASAIA	96.863
TARRAGONA	78.668
BAHÍA DE CÁDIZ	44.908
A CORUÑA	35.327
VILAGARCÍA	31.375
FERROL-SAN CIBRAO	13.041
MOTRIL	9.001
SANTA CRUZ DE TENERIFE	5.703
BALEARES	2.591
TOTAL	13.462.871

Fuente: Puertos del Estado.

TRÁFICO DE IMPORTACIÓN ENTRE AMÉRICA LATINA Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2025)

AUTORIDAD PORTUARIA	TONELADAS
BAHÍA DE ALGECIRAS	7.043.693
BILBAO	4.116.686
TARRAGONA	3.889.413
CARTAGENA	3.210.696
BARCELONA	3.191.229
VALENCIA	2.459.236
HUELVA	2.415.189
CASTELLÓN	1.967.715
LAS PALMAS	1.698.058
A CORUÑA	1.235.638
GIJÓN	1.201.471
VIGO	801.969
MÁLAGA	719.207
AVILÉS	617.878
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	566.322
BAHÍA DE CÁDIZ	498.114
SANTANDER	470.437
SANTA CRUZ DE TENERIFE	228.242
FERROL-SAN CIBRAO	56.751
MOTRIL	54.868
ALMERÍA	24.937
PASAIA	21.855
VILAGARCÍA	15.113
CEUTA	11.596
ALICANTE	2.315
BALEARES	2.153
TOTAL	36.520.781

Brasil es el principal origen y destino de los flujos de exportación e importación de los puertos españoles con América Latina

TRÁFICO DE EXPORTACIÓN ENTRE LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y AMÉRICA LATINA (2025)

PAÍS DESTINO	TONELADAS
BRASIL	5.883.135
CHILE	945.841
COLOMBIA	826.979
REPÚBLICA DOMINICANA	796.236
PERÚ	700.115
ARGENTINA	681.002
CUBA	498.900
ECUADOR	401.146
PUERTO RICO	341.548
PANAMÁ	278.703
COSTA RICA	266.758
URUGUAY	240.405
GUATEMALA	238.907
VENEZUELA	192.770
ISLAS VÍRGENES DE LOS ESTADOS UNIDOS	189.597
PARAGUAY	133.194
JAMAICA	101.470
HONDURAS	98.014
TRINIDAD Y TOBAGO	85.594
SANTA LUCÍA	82.475
EL SALVADOR	69.529
GUADALUPE	60.952
NICARAGUA	46.839
BAHAMAS	45.627
MARTINICA	43.744
GUYANA	42.342
HAITÍ	38.046
SURINAM	33.999
BARBADOS	22.337
GUAYANA FRANCESA	21.978
ARUBA	13.037
CURAZAO	10.158
ANTIGUA Y BARBUDA	8.051
GRANADA	4.214
BELICE	4.205
ISLAS CAIMÁN	3.998
SAN MARTÍN (PARTE FRANCESA)	2.812
DOMINICA	2.231
ISLAS TURCAS Y CAICOS	1.547
SAN MARTÍN (PARTE NEERLANDESA)	1.128
SAN CRISTÓBAL Y NIEVES	938
BONAIRE, SAN EUSTAQUIO Y SABA	934
BOLIVIA	873
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	259
ISLAS VÍRGENES BRITÁNICAS	220
ISLAS MALVINAS	84
TOTAL	13.462.871

Fuente: Puertos del Estado.

Huelva (2.415.189 toneladas). Estos siete puertos concentraron un total de 26.326.142 toneladas, el 72,08% del total. Brasil siguió

siendo el principal origen de las importaciones portuarias españolas desde Latinoamérica, con 22.158.205 toneladas, el 60,67%.

Por su parte, Argentina exportó hacia los puertos españoles un total de 2.555.855 toneladas, seguida de Guyana (2.243.115

TRÁFICO DE IMPORTACIÓN ENTRE AMÉRICA LATINA Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2025)

PAÍS DESTINO	TONELADAS
BRASIL	22.158.205
ARGENTINA	2.555.855
GUYANA	2.243.115
PERÚ	2.149.525
COLOMBIA	1.415.575
CHILE	1.098.624
URUGUAY	996.883
VENEZUELA	908.097
COSTA RICA	748.655
ECUADOR	683.907
TRINIDAD Y TOBAGO	579.394
GUATEMALA	188.888
BAHAMAS	155.888
PARAGUAY	122.181
CUBA	104.778
BONAIRE, SAN EUSTAQUIO Y SABA	98.242
REPÚBLICA DOMINICANA	78.661
ISLAS MALVINAS	47.304
HONDURAS	44.768
PANAMÁ	42.591
EL SALVADOR	27.206
NICARAGUA	22.443
JAMAICA	17.451
PUERTO RICO	8.274
BELICE	7.421
MARTINICA	4.815
GUADALUPE	3.500
SURINAM	3.024
GUAYANA FRANCESA	1.425
ISLAS VÍRGENES DE LOS ESTADOS UNIDOS	1.356
ANTIGUA Y BARBUDA	1.155
BARBADOS	481
HAITÍ	441
CURAZAO	312
GRANADA	196
ARUBA	95
SAN MARTÍN (PARTE NEERLANDESA)	39
SANTA LUCÍA	7
ISLAS VÍRGENES BRITÁNICAS	4
TOTAL	36.520.781

Las autoridades portuarias de Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona y Bilbao acumularon el pasado año el 66,77% del total de las exportaciones marítimas hacia América Latina

toneladas), Perú (2.149.525 toneladas), Colombia (1.415.575 toneladas), y Chile (1.098.624 toneladas).

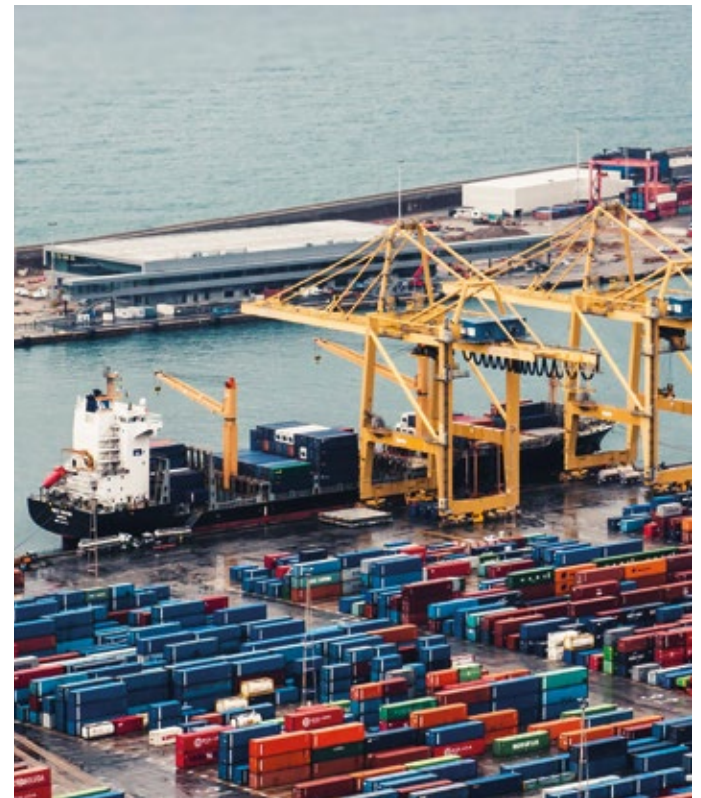
El petróleo crudo fue la principal mercancía importada por los puertos españoles, con 11.389.767 toneladas, seguido de mercancía en contenedor de 40 pies (8.338.143 toneladas),

EL DATO

49.983.652

TONELADAS. El tráfico portuario entre España y América Latina llegó el pasado año a las 49.983.652 toneladas, lo que supone prácticamente el 9% del total de la carga acumulada por el Sistema Portuario Español en 2025.

productos agrícolas (6.803.155 toneladas), mercancía en contenedor de 20 pies (2.998.289 toneladas), minerales 2.642.662 toneladas) y carbón (1.172.962 toneladas).



El Puerto de Barcelona es uno de los más importantes de todo el Estado en el comercio con América Latina.



TU LOGÍSTICA, SIN LÍMITES.



GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

VALENCIA - CASTELLÓN - ALICANTE - MADRID - BARCELONA - ZARAGOZA - BILBAO - MURCIA - ALGECIRAS - SEVILLA - VIGO - A CORUÑA
PALMA DE MALLORCA - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - MANISES (VALENCIA) - RIBARROJA (VALENCIA) - RIGA - ESTAMBUL - MIAMI - CIUDAD
DE MÉXICO - SINGAPUR - BANGKOK - NINGBO - SHENZHEN - QINGDAO - HONG KONG - SHANGAI - XIAMEN - DALIAN - XINGANG - TIANJIN





España y Brasil mantienen unas relaciones bilaterales y robustas desde hace años, una conexión que puede ser fundamental en tiempo de políticas arancelarias y proteccionistas.

LOGÍSTICA · Ambos mercados sientan las bases para afrontar las restricciones al comercio internacional

Brasil y España se conjuran para esquivar las tensiones arancelarias y proteccionistas

➔ **Brasil y España se han situado mutuamente como socios estratégicos y fiables, y sus relaciones se encuentran en una fase de gran solidez y expansión, actuando además esta conexión como puente entre América Latina y Europa.**

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. En términos generales, las relaciones bilaterales entre España y Brasil atienden al modelo típico de intercambio entre una economía industrial avanzada, que exporta principalmente bienes industriales de alto valor añadido, y una economía emergente con vastos recursos naturales, exportadora de productos esenciales. La diferencia de tamaño, población y PIB entre ambos Estados ha derivado en un déficit comercial estructural para España especialmente debido a la importación de materias primas.

El intercambio comercial Brasil-España es estructuralmente complementario. Por un lado, Brasil ocupa una posición especialmente relevante en el suministro agroalimentario español, siendo el séptimo mayor proveedor agroalimentario de España a nivel mundial, donde

destacan particularmente las exportaciones de soja y sus derivados, también café, azúcar, carne o cereales. No solo eso, sino que también son especialmente relevantes sus exportaciones de minerales y crudo. Por otro lado, las exportaciones españolas están concentradas en maquinaria industrial, productos farmacéuticos, químicos, vehículos, aceite de oliva y alimentos procesados.

Además, según la Cámara de Comercio Brasil-España, la relación bilateral está respaldada por una fuerte presencia inversora. España es el segundo mayor inversor extranjero en Brasil, con más de 41.600 millones de euros de inversión acumulada (con datos de 2024), tan solo por detrás de Estados Unidos, destinada a sectores estratégicos como energía, infraestructuras, banca, telecomunicaciones y servicios urbanos, contribuyendo de forma significativa al desarrollo económico y a la modernización del país.

“En conjunto, las cifras confirman que la relación entre Brasil y España es una asociación estratégica, estable y en expansión, basada en la complementariedad productiva, la confianza empresarial y una visión compartida de crecimiento a largo plazo”, afirma Óscar Méndez, director ejecu-

tivo de la Cámara de Comercio Brasil-España (CCBE).

Para este año 2026, estas relaciones comerciales seguirán en línea ascendente, sobre todo en el momento en que entre en vigor el Acuerdo UE-Mercosur, un acuerdo que Méndez define como “instrumento estratégico a largo plazo”. En términos de sectores beneficiados en Es-

paña, destacan la industria y los bienes de equipo, donde la reducción de aranceles brasileños, que aún alcanzan entre el 14 y el 35% en algunos productos industriales, hasta el 0% en torno a diez años, permitirá a España aumentar su competitividad y cuota de mercado.

Para Brasil, los sectores agroindustriales (con pro-

Las eventuales medidas arancelarias estadounidenses pueden incentivar a empresas de ambos países a diversificar destinos de exportación e inversión

ductos como la carne bovina, el azúcar o el café) y manufactureros se beneficiarán de aranceles europeos reducidos gradualmente hasta 0%, lo que ofrece acceso más predecible y competitivo al mercado europeo. La industria brasileña en metalurgia y manufactura podrá integrarse mejor en cadenas de valor europeas, mientras que las normas armonizadas y la previsibilidad regulatoria impulsa inversiones en trazabilidad, sostenibilidad y certificación ambiental, criterios cada vez más exigidos por el consumidor europeo.

Incertidumbre

No obstante, queda por ver cómo afectará la política arancelaria y proteccionista de Donald Trump y sus consecuencias a la conexión entre España y Brasil.

En el caso concreto de Brasil, la Administración Trump llegó a elevar hasta el 50% los

EN DESTACADO



Óscar Méndez
DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO BRASIL-ESPAÑA

“Las políticas arancelarias estadounidenses dinamitan la previsibilidad tradicional e introducen un elemento adicional de incertidumbre, con efectos indirectos también sobre la relación entre España y Brasil”

EN DETALLE

En 2024 el comercio de bienes entre España y Brasil superó los 12.000 millones de dólares, con exportaciones españolas cercanas a los 3.000 millones e importaciones desde Brasil en torno a los 9.000 millones.

aranceles aplicados a determinadas exportaciones brasileñas, en un contexto de fuertes tensiones políticas vinculadas a su desacuerdo con la condena judicial del expresidente Jair Bolsonaro. Hoy en día, tras el reciente dictamen del Tribunal Supremo de Estados Unidos, las tarifas adicionales fueron revisadas y reducidas hasta un nivel general del 10%.

“Desde la CCBE creemos que las políticas arancelarias



Los puertos brasileños son fundamentales en el éxito de las relaciones comerciales entre Brasil y España.

EL DATO

45,9%

DEL COMERCIO. El 45,9% del comercio entre España y América Latina se concentra en puertos brasileños, lo que en datos absolutos supone alrededor de 30 millones de toneladas anuales.

estadounidenses dinamitan la previsibilidad tradicional e introducen un elemento adicional de incertidumbre en el comercio internacional, con efectos indirectos también sobre la relación entre España y Brasil”, advierte Óscar Mén-

dez. Cuando se endurecen las condiciones comerciales entre grandes economías, “se generan distorsiones en las cadenas globales de valor, volatilidad en precios de materias primas y desvíos de comercio que pueden afectar tanto a exportadores europeos como latinoamericanos”.

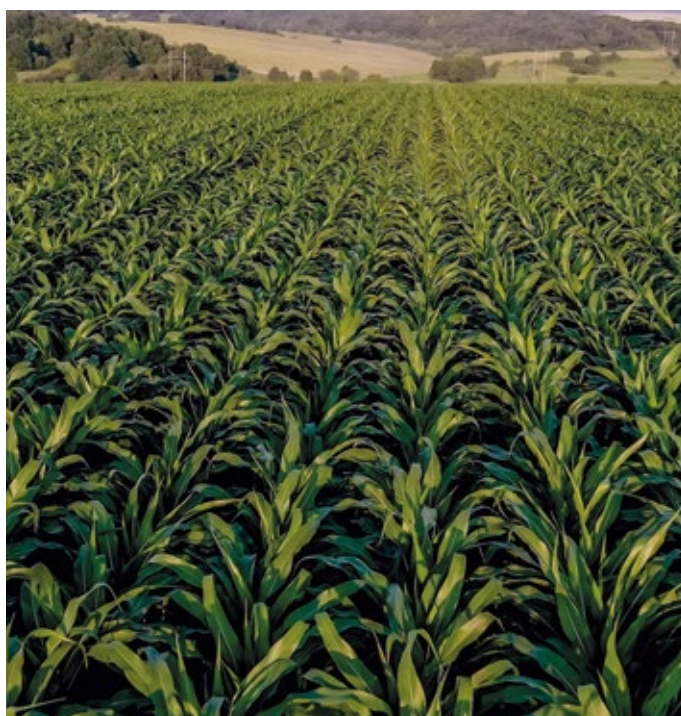
Sin embargo, esta situación abre otras oportunidades, ya que España y Brasil se posicionan “como socios fiables que pueden reforzar su relación bilateral a modo de alternativa estable y diversificada dentro del eje Unión Europea-América Latina”.

Además, las eventuales medidas arancelarias estadounidenses pueden incentivar a empresas de ambos países a diversificar destinos de ex-

Brasil ocupa una posición relevante en el suministro agroalimentario español, siendo el séptimo mayor proveedor de España a nivel mundial

portación e inversión, lo que fortalece el papel del mercado europeo para Brasil, y viceversa. “En este sentido, avanzar en marcos como el acuerdo entre la Unión Europea y el Mercosur adquiere mayor relevancia estratégica”, incide el directivo de la CCBE.

España es el segundo mayor inversor extranjero en Brasil, con más de 41.600 millones de euros de inversión acumulada



La exportación de café desde Brasil a España se verá beneficiada por el acuerdo UE-Mercosur.



LAMAIGNERE CARGO

MÁS DE 115 AÑOS DE EXPERIENCIA

AMÉRICA A SOLO UN PASO

Gracias a nuestras oficinas locales situadas por todo el continente americano gestionamos la logística y el transporte de los principales mercados dando un servicio basado en la excelencia.

www.lamaignere.com





El pasado mes de enero, la Unión Europea y los países del Mercosur firmaban en Paraguay el Acuerdo de Libre Comercio entre ambas regiones, que entrará en vigor de forma provisional en mayo de este año.

LOGÍSTICA · La UE cuenta con acuerdos con Canadá, México y Chile, a la espera de que entre en vigor el de Mercosur el 1 de mayo

Europa profundiza en su relación comercial con América a pesar del cerrojo de Trump

→ **Las relaciones comerciales entre la Unión Europea y América podrían definirse a la vez como fundamentales e intensas. Estados Unidos sigue siendo el principal socio comercial europeo en el continente americano, aunque la pujanza de América Latina y la reciente ratificación del Acuerdo UE-Mercosur aumentarán el peso de Latinoamérica en el intercambio de bienes y servicios entre ambas zonas.**

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Los datos hablan por sí solos. Según la propia Comisión Europea, la Unión Europea y los Estados Unidos mantienen la mayor relación bilateral de comercio e inversión y la relación económica más integrada del mundo. En conjunto, representan casi el 30% del comercio mundial de bienes y servicios y el 43% del PIB mundial. El comercio transatlántico de bienes y servicios alcanzó un valor de nada menos que 1,68 billones de euros -según los últimos datos disponibles de 2024 de la CE-, lo que convierte a la

UE y EE. UU., respectivamente, en los principales socios comerciales del otro.

Las cifras en el caso de América Latina no son tan espectaculares, pero sí significativas. Los intercambios comerciales entre la UE y la CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) ascendieron a más de 290.000 millones de euros, 138.600 millones en importaciones y 153.000 millones en exportaciones. En la última década, el comercio de bienes con la CELAC ha crecido más de un 52%.

Llegar a esta situación no ha sido fácil y ha llevado muchos años poder consolidarla. En ese sentido, los Acuerdos de Libre Comercio (ALC) han sido una herramienta muy importante que han sentado las bases para el buen devenir de esas relaciones comerciales. En estos momentos, la estrategia de la Unión Europea pasa por el multilateralismo, es decir, ampliar su radio comercial mediante la implementación esos ALC, frente a las restricciones comerciales por las que apuesta Estados Unidos. Estos son, hoy en día, los grandes acuerdos comerciales que mantiene la Unión Europea con todo el continente americano. Mientras los firmados con Chile, México y Canadá ya están en vigor, el

de Mercosur lo hará a partir del 1 de mayo. Por su parte, la declaración conjunta entre la UE y Estados Unidos aún está en fase de estudio.

Chile

El Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea fue actualizado en febrero de 2024, permitiendo el acceso libre de aranceles para aproximadamente el 99,9% de las exporta-

EN DETALLE

La principal conclusión del quinto y último Informe Anual sobre la Aplicación y el Cumplimiento de los Acuerdos Comerciales de la UE, publicado en noviembre de 2025, es la confirmación de que la UE está ampliando activamente su red de acuerdos comerciales. En 2024 entraron en vigor dos nuevos acuerdos preferenciales: un Acuerdo de Libre Comercio con Nueva Zelanda y un Acuerdo de Asociación Económica con Kenia. Esto eleva el número total de acuerdos comerciales de la UE en vigor a 44, con 76 socios comerciales preferenciales.

ciones de la UE, que podrían incrementarse hasta en 4.500 millones de euros. Al mismo tiempo, el acuerdo facilita el acceso de la UE a materias primas estratégicas, como el litio y el cobre. No obstante, determinados productos agrícolas, como la carne, algunas frutas y hortalizas y el aceite de oliva quedan excluidos del ámbito de liberalización. Entre 2023 y 2023, según datos del Informe de Perspectivas del Banco de Santander, En dos décadas, el comercio bilateral se duplicó y la UE se consolidó como tercer socio comercial y principal inversor extranjero de Chile.

México

En enero de 2025, la Comisión Europea anunció la conclusión de las negociaciones con México para actualizar el Tratado de Libre Comercio UE-México (TLCUEM). México elimina prácticamente todos los aranceles aplicados a los productos de la UE. Se prevé que el denominado "Acuerdo Global Modernizado" se firme en breve. Posteriormente, deberá someterse a la aprobación del Parlamento antes de su entrada en vigor. Aunque el tratado redujo significativamente las barreras comerciales, no las eliminó del todo. Si bien muchos bienes industriales quedaron libres de

Los intercambios comerciales entre la UE y la CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) ascendieron a más de 290.000 millones de euros

aranceles de inmediato, otros como los vehículos, componentes eléctricos y productos agrícolas han experimentado un proceso gradual de liberalización. Por el contrario, productos animales y alimentarios procesados permanecen protegidos.

Canadá

El Acuerdo Económico y Comercial Global (CETA) con Canadá se aplica provisionalmente desde septiembre de 2017 y entrará plenamente en vigor tras la ratificación de todos los Estados miembros. A grandes rasgos, el acuerdo contempla la eliminación total del 99% de los aranceles una vez entre en vigor de forma definitiva, aunque hay que destacar que ya el 98% de esas partidas arancelarias se suprimieron con la entrada en vigor provisional de 2017. El CETA facilita la penetración de los productos europeos en Canadá, poniendo especial

El comercio transatlántico de bienes y servicios alcanzó un valor de nada menos que 1,68 billones de euros entre la UE y EE. UU.

atención a la protección de las indicaciones geográficas de la UE; y mejora y garantiza el acceso de las empresas de la UE al mercado de servicios canadiense.

Mercosur

En enero de 2026 se firmó un acuerdo con los países de Mercosur (Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), cuya entrada en vigor provisional será el 1 de mayo. El acuerdo está sujeto a la aprobación del Consejo y del Parlamento. Sin embargo, el proceso está actualmente en suspenso, ya que el Parlamento ha solicitado al Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictámenes jurídicos sobre la compatibilidad del acuerdo con los tratados de la UE. Es uno de los acuerdos comerciales más ambiciosos del mundo, al abarcar un mercado de 780 millones de personas y casi el 25% del PIB mundial.

En el ámbito agrícola, la UE eliminará el 99% de los aranceles -el 82% de forma total y el 18% mediante cuotas- para productos como carne, azúcar y etanol. Las exportaciones industriales (como calzado y textiles, especialmente desde Brasil) también se verán favorecidas. Para la UE, las principales ganancias proceden de la eliminación de aranceles en sectores industriales estratégicos como automóviles (35%), componentes (14-18%), maquinaria (14-20%), productos químicos, farmacéuticos, confección y calzado (hasta 35%). Estos aranceles se suprimirán gradualmente en un plazo de 5 a 10 años.

EL DATO

867.000

MILLONES DE EUROS. En 2024, únicamente el comercio de mercancías entre la Unión Europea y los Estados Unidos alcanzó un valor de 867.000 millones de euros, una cifra que casi se ha duplicado en los últimos diez años. Las exportaciones de EE. UU. hacia la UE llegaron a los 334.800 millones de euros, mientras que las importaciones alcanzaron un valor de 532.300 millones de euros.

Las relaciones comerciales entre la UE y Estados Unidos, en revisión

El regreso a la Casa Blanca de Donald Trump en enero de 2025 trajo consigo incertidumbre en las relaciones comerciales entre la UE y Estados Unidos. Durante el primer semestre de 2025, Trump lanzó una serie de amenazas arancelarias contra la UE, lo que obligó a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, a reunirse con el presidente estadounidense en Escocia y acordar una declaración conjunta sobre un acuerdo marco de esas relaciones comerciales. Hoy en día, el Parlamento Europeo está examinando algunas propuestas legislativas derivadas de esa declaración.

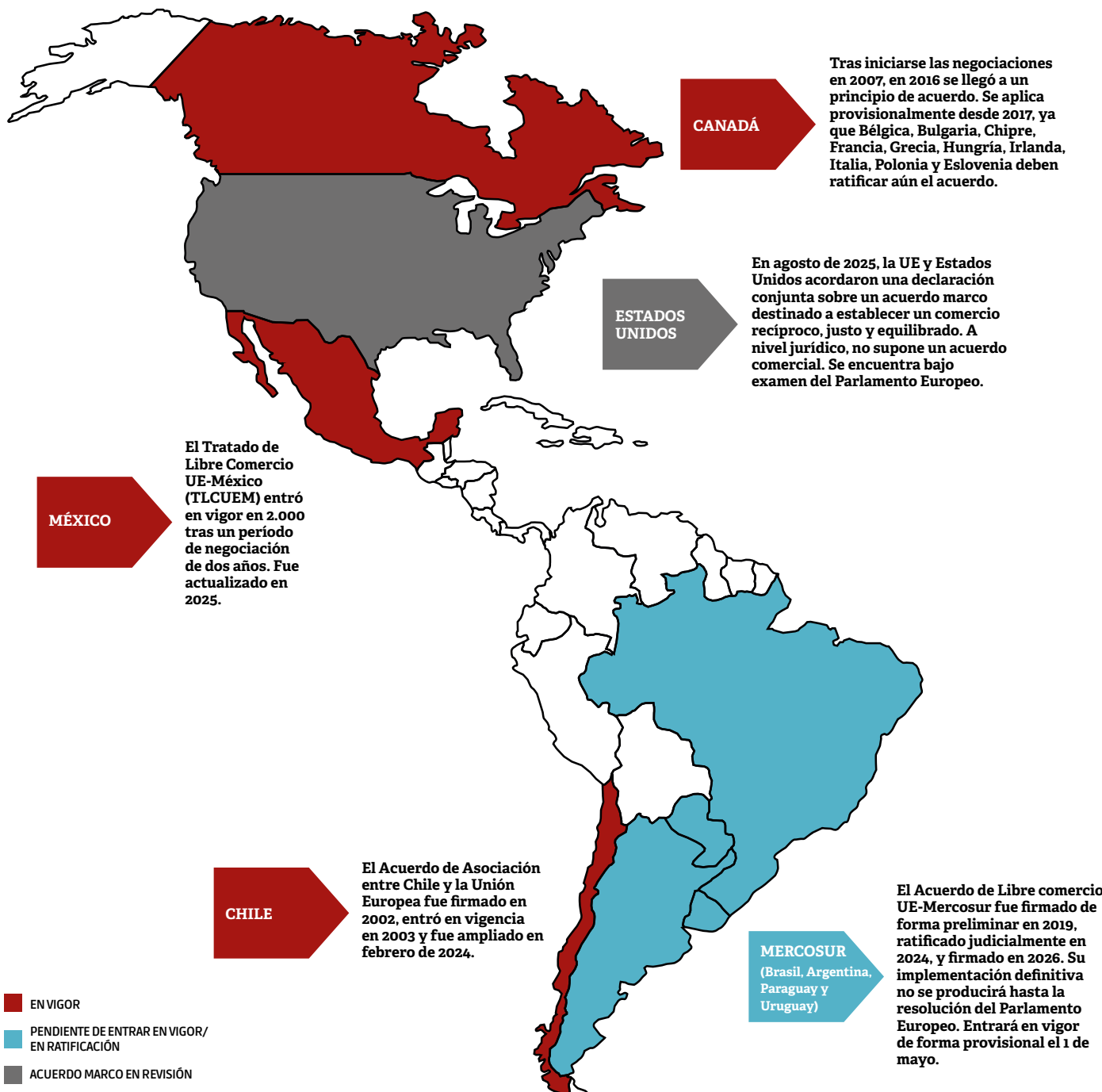
Este acuerdo político, que por el momento no es jurídicamente vinculante, establece un límite arancelario único y global de los Estados Unidos del 15% para las mercancías de la UE, incluidos los automóviles y sus piezas, productos farmacéuticos y semiconductores. Asimismo, desde el pasado mes de agosto, los aranceles estadounidenses sobre aeronaves y piezas de aeronaves, determinados productos químicos, determinados medicamentos genéricos o recursos naturales de la UE volverán a los niveles anteriores a

enero del pasado año. Sectores como el acero, el aluminio y el cobre también se verán beneficiados.

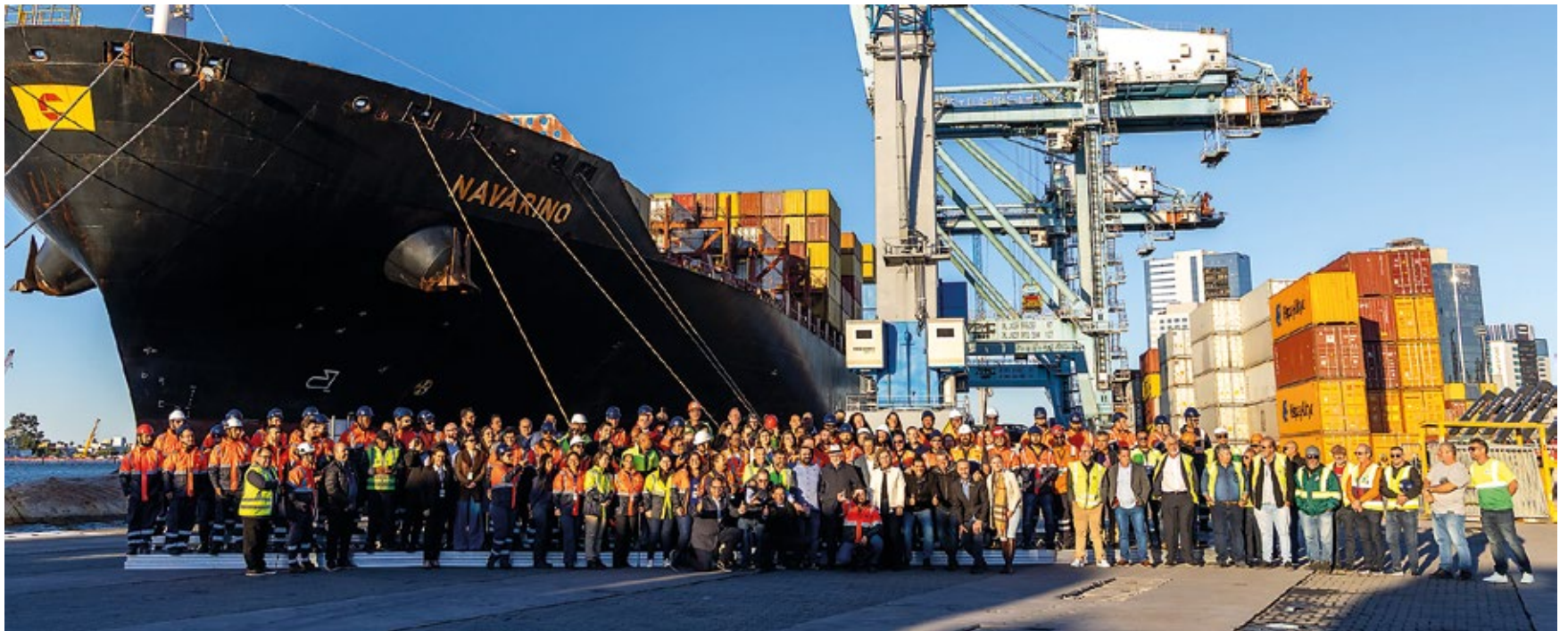
En dicha declaración se acordó liberalizar determinados intercambios comerciales de interés mutuo, permitiendo a importadores y consumidores de la UE ahorrar unos 5.000 millones de euros en derechos al año. El acuerdo también contempla la mejora del acceso al mercado de la UE para cantidades limitadas de productos pesqueros estadounidenses, exportaciones agrícolas estadounidenses como el aceite de soja, las semillas para plantación, los granos o frutos secos, así como alimentos transformados como el ketchup, el cacao y las galletas.

En virtud de este acuerdo, la UE adquirirá gas natural licuado, petróleo y productos energéticos nucleares de los Estados Unidos con una compensación prevista de 750.000 millones de dólares, así como la compra de chips de IA esenciales para mantener la ventaja tecnológica de la UE por valor de 40.000 millones de euros. Finalmente, esta firma abre la puerta a inversiones de empresas de la UE en EE. UU. Por valor de 600.000 millones de dólares en diversos sectores norteamericanos hasta 2029.

Estado actual de los Acuerdos de Libre Comercio UE-América



Fuentes: Parlamento Europeo e Informe de Perspectivas elaborado por el Servicio de Estudios del Banco de Santander.



El presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, visitó recientemente el Puerto de Itajaí, objeto de un proceso de reactivación y modernización.

LOGÍSTICA • Brasil transforma su mapa logístico con inversiones millonarias, récord de cargas y la expansión de concesiones portuarias

Brasil fortalece su logística con nuevo récord de tráfico y ambiciosas inversiones portuarias

→ Con 1.400 millones de toneladas movidas en 2025 y una cartera de 40 nuevas concesiones hasta 2026, Brasil acelera la modernización de puertos e hidrovías para sostener el auge agroexportador y reforzar su posición estratégica en el comercio global.

JAIME PINEDO

BILBAO. Brasil ha convertido su sistema logístico-portuario en uno de los principales motores de su competitividad global, cerrando 2025 con cifras récord de movimiento de cargas y una agenda de concesiones e inversiones que redefine el mapa de infraestructuras marítimas y fluviales del país.

El sistema portuario brasileño movió en 2025 cerca de 1.400 millones de toneladas, el mayor volumen registrado en su historia. El crecimiento, superior al 6% respecto al año anterior, consolida una tendencia sostenida de expansión apoyada en el dinamismo agroindustrial, la minería y el fortalecimiento de la navegación interior. Este resultado responde a una estrategia coordinada por el Ministério de Portos e Aeroportos del Gobierno de Brasil, que combina aumento de capacidad operativa, modernización de terminales, subastas de áreas estratégicas y una decidida apuesta por la integración multimodal.



Lula da Silva y el ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho.

Brasil no solo ha batido un récord estadístico; ha demostrado que su infraestructura es capaz de acompañar un salto estructural en producción y exportaciones.

Brasil no solo ha batido un récord estadístico; ha demostrado que su infraestructura es capaz de acompañar un salto estructural en producción y exportaciones.

Liderazgo en agroexportación

El impulso de 2025 tiene como nombre propio la agroindustria. Brasil consolidó su liderazgo mundial en exportación de carne bovina, superando los 3,4 millones de toneladas em-

barcadas. Ese crecimiento exigió una respuesta inmediata de la red portuaria, especialmente en el Sur y Sudeste.

EL DATO

1.400

MILLONES DE TONELADAS. El volumen total movido por los puertos brasileños en 2025 fue de 1.400 millones de toneladas, el mayor registro histórico del país y un crecimiento superior al 6% interanual.

El Puerto de Santos, principal complejo portuario de América Latina, amplió su protagonismo con más de 1,7 millones de toneladas de proteína animal movilizadas, además de consolidar su liderazgo en contenedores y graneles sólidos. Por su parte, el Porto de Paranaguá registró incrementos superiores al 40% en envíos de carne bovina, reforzando su papel en el corredor agroexportador del sur.

A ello se suman los flujos tradicionales de soja, maíz y minerales, que continúan representando el grueso del volumen total. Los terminales de uso privado (TUPs), responsa-

La combinación de exportaciones récord y mayor eficiencia logística explica el salto de escala de Brasil

bles de más de dos tercios del movimiento total, crecieron por encima de la media nacional, evidenciando la relevancia del capital privado en la expansión operativa.

La combinación de exportaciones récord y mayor eficiencia logística explica el salto de escala. Brasil ha logrado sincronizar producción, almacenamiento, transporte terrestre y embarque marítimo con menor fricción que en ciclos anteriores.

Más concesiones portuarias

Si el récord operativo marca el presente, el programa de concesiones define el futuro. Así, en 2025 se realizaron 21 subastas que comprometieron inversiones superiores a 11.000 millones de reales, orientadas a ampliar termi-

Brasil entra en 2026 con una base sólida con puertos en expansión, hidrovías revitalizadas y una cartera concesional ambiciosa



El Puerto de Santos cerró 2025 con 186,4 millones de toneladas movilizadas, el mayor volumen anual de su historia y un nuevo hito para el comercio exterior brasileño

El Puerto de Santos marca nuevos hitos y acelera su expansión

El Puerto de Santos, el mayor complejo portuario de Brasil y de América Latina, cerró 2025 con un nuevo récord histórico de tráfico de mercancías y con una agenda de inversiones y proyectos que apuntan a ampliar significativamente su capacidad operativa en los próximos años.

Según datos oficiales de la Autoridad Portuaria de Santos (APS) y del Ministerio de Puertos y Aeropuertos, el puerto movió 186,4 millones de toneladas en 2025, el mayor volumen anual registrado hasta la fecha. El resultado consolida la tendencia de crecimiento sostenido del principal hub logístico brasileño y refuerza su papel estratégico en el comercio exterior del país.

El récord se apoyó en el dinamismo de cargas como soja, azúcar, celulosa, combustibles y contenedores, segmentos que sostienen gran parte de las exportaciones brasileñas. El crecimiento refleja tanto el buen desempeño del sector agroindustrial como la capacidad operativa del puerto para absorber mayores volúmenes sin comprometer la eficiencia.

El volumen alcanzado en 2025 no solo confirma el liderazgo de Santos, sino que acelera los planes de expansión. El Gobierno federal y la APS han señalado que el puerto avanza en proyectos destinados a ampliar su capacidad y modernizar su infraestructura, con nuevas áreas operativas y futuras concesiones que permitirán incrementar el manejo de contenedores y graneles.

Entre las iniciativas estratégicas destaca la preparación de nuevos terminales y la reorganización de espacios logísticos para optimizar flujos internos. El objetivo es sostener el crecimiento del tráfico y evitar cuellos de botella ante el aumento proyectado de exportaciones en los próximos años. Las autoridades subrayan que el puerto cuenta con margen físico y regulatorio para expandirse, apoyado en inversiones públicas y privadas que fortalecerán accesos terrestres, eficiencia operativa y digitalización de procesos.

Corredor verde con Valencia

En paralelo al crecimiento operativo, Santos avanza en su agenda internacional y ambiental. El pasado mes de enero, la APS participó en Panamá en conversaciones para la creación de un corredor marítimo verde entre Santos y el Puerto de Valencia, en España. El acuerdo busca promover la descarbonización del transporte marítimo mediante el uso de combustibles alternativos, electrificación de operaciones portuarias y adopción de tecnologías más limpias. La iniciativa alinea al puerto brasileño con las principales tendencias globales de sostenibilidad y transición energética en el comercio marítimo.

EL DATO

5,9

MILLONES DE TEUS. El Puerto de Santos movió 5,9 millones de TEUs en 2025, un 7,7% más que en 2024.

nales, modernizar instalaciones y mejorar accesos logísticos.

El plan anunciado para el periodo 2026-2029 prevé hasta 40 nuevas licitaciones en cuatro años. El ministro de Puertos y Aeropuertos, Silvio Costa Filho, ha defendido este programa ante inversores nacionales e interna-

cionales como la mayor cartera de oportunidades logísticas de la historia reciente del país.

Entre los proyectos estratégicos figura la ampliación de capacidad en contenedores en Santos, con el futuro terminal conocido como Tecon Santos 10, que podría elevar en más de un

50% la capacidad instalada del puerto paulista, reforzando su papel como hub regional.

La apuesta es convertir el récord coyuntural de 2025 en una nueva normalidad estructural basada en inversión privada y reglas estables. El modelo concesional busca no solo recursos ▶



Azul Cargo Express, la unidad logística de Azul Linhas Aéreas, ofrece un servicio "puerta a puerta" a más de 4.200 localidades de Brasil.

Brasil refuerza su red de carga aérea

Brasil cerró 2025 con un crecimiento significativo en la carga aérea, consolidando a sus aeropuertos como nodos logísticos clave para productos de alto valor añadido y operaciones urgentes vinculadas al comercio exterior.

Los aeropuertos gestionados por AENA Brasil movilizaron aproximadamente 134.000 toneladas de carga, lo que representa un aumento superior al 20% respecto a 2024. El crecimiento se apoyó en la recuperación de flujos internacionales, el dinamismo del comercio electrónico y la mayor integración de cadenas logísticas que requieren rapidez y fiabilidad en la distribución.

La expansión de la carga aérea no solo responde al aumento de la demanda, sino también a mejoras operativas en infraestructuras y procesos. En este contexto, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos anunció junto a AENA un paquete de 9.200 millones de reales en inversiones para 11 aeropuertos del país. Parte de estos recursos se destinarán a modernizar áreas logísticas, optimizar terminales de carga, mejorar accesos y actualizar sistemas tecnológicos que permitan mayor eficiencia en el manejo de mercancías.

El fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria busca aumentar la capacidad operativa y reducir tiempos de tránsito, elementos esenciales en segmentos como farmacéutico, electrónica y productos perecederos. Además, la mejora en conectividad internacional amplía las oportunidades para exportadores brasileños que dependen del transporte aéreo para llegar a mercados lejanos con rapidez.

Con estos resultados, Brasil consolida una tendencia de expansión en la carga aérea y refuerza su papel como plataforma logística estratégica en América Latina.

Los aeropuertos gestionados por AENA Brasil movilizaron aproximadamente 134.000 toneladas de carga, lo que representa un aumento superior al 20% respecto a 2024



El récord de tráfico portuario 2025 representa la consolidación de un modelo logístico que apuesta por la colaboración público-privada y por la diversificación modal.



Rumo Logística es el mayor operador ferroviario de Brasil y de América Latina, especializado en transporte de soja, maíz, azúcar y fertilizantes hacia los puertos de Santos y Paranaguá.

El transporte ferroviario de mercancías se reactiva en Brasil

El transporte ferroviario de mercancías en Brasil alcanzó en 2025 un récord histórico de 555,48 millones de toneladas, un 2,57% más que 2024, que supone el tercer año consecutivo de expansión del sector. El aumento refleja el papel cada vez más relevante del ferrocarril en la logística del país, tanto para el abastecimiento interno como para el comercio exterior.

Los minerales, especialmente el mineral de hierro, y los productos agrícolas siguen siendo las principales cargas transportadas por la red ferroviaria brasileña. El Gobierno prevé reforzar este crecimiento con nuevas inversiones en el sector: para 2026 se estiman alrededor de 140.000 millones de reales y la celebración de ocho subastas ferroviarias, dentro de un plan que podría movilizar hasta 600.000 millones de reales en los próximos años para ampliar y modernizar la infraestructura logística. Brasil impulsa una nueva etapa para el transporte ferroviario de mercancías, combinando una política pública inédita con proyectos concretos de expansión y modernización de su red logística pesada.

En noviembre de 2025, el Ministerio de Transportes presentó la Primera Política Nacional de Subvenciones Ferroviarias, un marco estratégico que reúne la mayor cartera de proyectos ferroviarios de la historia reciente de Brasil. Según el ministro de Transporte, Renan Filho, la política abrirá la puerta a ocho concesiones de largo plazo que comprenden más de 9.000 kilómetros de nuevas líneas destinadas prioritariamente al transporte de mercancías.

Grandes corredores

La política se fundamenta en objetivos como la integración de regiones productoras de granos, minerales y mercancías industriales con puertos exportadores; promover eficiencia logística, y ofrecer alternativas competitivas al transporte por carretera, que hoy concentra más del 60% de las cargas pese a ser menos eficiente para grandes distancias. La planificación abarca licitaciones de corredores estratégicos, establecimiento de estándares técnicos y marcos de gobernanza para hacer más atractiva la participación de capital privado.

Entre los proyectos más relevantes figuran corredores que conectan los grandes polos agrícolas del Centro-Oeste con los puertos del Norte y Nordeste del país. El eje conocido como Ferrogrão, que unirá las principales regiones productoras de soja y maíz con terminales portuarios amazónicos, es uno de los proyectos emblemáticos del programa. Otros corredores previstos buscan completar el Anillo Ferroviario del Sudeste, mejorar el tránsito de mercancías pesadas hacia los puertos de Río de Janeiro y Espírito Santo, y reforzar conexiones clave en el Sur del país.

Modernización de la red actual

La agenda no se limita a nuevas concesiones. A comienzos de 2026, el Ministerio acompañó una etapa de refuerzo de flota en la Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), uno de los principales corredores de mercancías de Brasil. En Sete Lagoas (Minas Gerais) se entregaron ocho locomotoras nuevas, incorporadas para aumentar la capacidad operativa y responder a la creciente demanda de transporte de granos, fertilizantes y productos siderúrgicos.

Estas locomotoras forman parte de un paquete mayor adquirido por la concesionaria de la FCA, que invirtió alrededor de 200 millones de reales en la modernización de su flota, elevando la capacidad total de remolque y reduciendo tiempos de tránsito. En conjunto con inversiones previas, la renovación de tracción ferroviaria supera los 600 millones de reales, evidenciando la relevancia del ferrocarril para el transporte de mercancías en Brasil.



Brasil invierte en sus puertos para seguir creciendo.

◀ financieros, sino también transferencia de tecnología, digitalización de procesos y mayor competencia en la gestión de áreas portuarias.

Fortalecimiento de las hidrovías

Uno de los movimientos más significativos de 2025 ha sido el fortalecimiento de la infraestructura hidroviaria. Las inversiones superaron los 529 millones de reales en dragados, señalización, recuperación de esclusas y modernización de instalaciones fluviales.

La apuesta es convertir el récord coyuntural de 2025 en una nueva normalidad estructural basada en inversión privada y reglas estables

La futura concesión de tramos estratégicos, como la hidrovía del río Paraguay, inaugura una etapa inédita, ya que, por primera vez, corredores fluviales completos serán gestionados bajo contratos de largo plazo, con metas de desempeño y mantenimiento permanente.

Esta estrategia responde a una lógica económica evidente. El transporte fluvial reduce costos logísticos, descongestiona carreteras y disminuye emisiones. En un país continental como Brasil, donde los polos productivos se encuentran a miles de kilómetros de los puertos marítimos, el río se convierte en aliado natural.

El apoyo financiero del Fondo da Marinha Mercante ha sido clave para viabilizar proyectos de ampliación y renovación de flota, fortaleciendo la cadena naval y generando empleo industrial. Así, la hidrovía deja de ser complemento y pasa a ocupar un lugar central en la matriz logística brasileña.

Integración multimodal

El desafío brasileño no es solo mover más toneladas, sino hacerlo con mayor eficiencia. La integración puerto-ferrocarril-hidrovía es el eje de la planificación actual. La coordinación entre autoridades federales y estados busca reducir tiempos

de tránsito, eliminar cuellos de botella y aumentar la previsibilidad operativa.

El crecimiento del comercio exterior brasileño depende cada vez más de esta eficiencia. En un contexto internacional marcado por tensiones geopolíticas y reconfiguración de cadenas de suministro, disponer de puertos ágiles y corredores internos confiables es una ventaja estratégica. Brasil parece haber aprendido de los episodios de saturación del pasado. La combinación de ampliación física, concesiones competitivas y digitalización apunta a evitar colapsos en picos de exportación.

Un sistema en transición

El récord de tráfico portuario 2025 simboliza más que un buen año agrícola y representa la consolidación de un modelo logístico que apuesta por la colaboración público-privada y por la diversificación modal.

El reto ahora será sostener el ritmo inversor y asegurar que las nuevas concesiones se traduzcan en mejoras reales de productividad. También será clave mantener estándares ambientales y sociales en proyectos de expansión, especialmente en regiones sensibles desde el punto de vista ecológico.

El desafío brasileño no es solo mover más toneladas, sino hacerlo con mayor eficiencia

Brasil entra en 2026 con una base sólida: puertos en expansión, hidrovías revitalizadas y una cartera concesional ambiciosa. Si logra ejecutar con disciplina lo planificado, su sistema logístico-portuario no solo seguirá batiendo récords, sino que podría consolidarse como uno de los más dinámicos del hemisferio sur.

En un mundo donde la competitividad se mide en minutos de tránsito y centavos por tonelada, Brasil ha decidido que su infraestructura no sea un obstáculo, sino una ventaja.

LOGÍSTICA · Luiz Ramos, presidente de Sindicomis (Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários de Carga, Logística e Fretes)

Los transitarios reivindican su papel clave en la logística del comercio exterior brasileño

→ El presidente de Sindicomis, Luiz Ramos, defiende el papel estratégico de los transitarios y operadores logísticos en la competitividad del comercio exterior brasileño y subraya la necesidad de reforzar la representación institucional del sector ante los desafíos regulatorios y operativos del contexto internacional.

JAIME PINEDO



Luiz Ramos, presidente de Sindicomis (Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários de Carga, Logística e Fretes).

BILBAO. El Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários e Intermediários de Carga, Logística e Fretes em Comércio Internacional (Sindicomis) se ha consolidado como una de las principales organizaciones representativas de la logística internacional en Brasil. Junto con la ACTC (Associação Nacional de Transportadores de Cargas e Logística), agrupa a empresas transitarias, operadores intermodales y agentes de carga que participan en la gestión de las cadenas logísticas del comercio exterior brasileño.

Diálogo institucional

Al frente de ambas entidades se encuentra Luiz Ramos, quien también preside la Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos (CIMEC). Desde su llegada a la presidencia de Sindicomis en 2018, Ramos ha impulsado el fortalecimiento institucional del sector y el diálogo con organismos reguladores como la Agência Nacional de

“El agente de cargas es el protagonista invisible que hace posible una logística global eficiente”

Transportes Terrestres (ANTT) y la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), con el objetivo de mejorar la seguridad jurídica y la previsibilidad normativa para las empresas logísticas.

Para Ramos, el papel de los agentes de carga ha evolucionado notablemente en los últimos años. “El agente de cargas es el

protagonista, muchas veces invisible, del comercio exterior. Sin su experiencia y dedicación no existe logística eficiente, segura ni competitiva capaz de conectar Brasil con el mundo”, afirma.

Entorno internacional

En su opinión, el sector afronta actualmente un entorno internacional complejo, marcado por presiones regulatorias, tensiones comerciales y nuevos retos operativos. Entre ellos menciona la retarificación de servicios logísticos, las disputas técnicas relacionadas con el cargo por demora o las dificultades en la gestión y devolución de contenedores, cuestiones que afectan directamente a la eficiencia de las cadenas de suministro globales.

Para el presidente del Sindicomis, Brasil cuenta con un amplio potencial logístico si se refuerza la coordinación entre empresas, operadores y autoridades. “El verdadero diferencial competitivo de nuestras empresas está en la inteligencia logística construida durante décadas

“La inteligencia logística de los transitarios es una ventaja competitiva clave para Brasil”

“El agente de cargas no es un actor secundario del comercio exterior. Es protagonista. Y el Sindicomis continuara siendo la voz que protege, estructura y fortalece ese protagonismo”

por agentes de carga, transitarios y operadores especializados”, señala Ramos.

En este contexto, el directivo logístico insiste en que el futuro del comercio exterior brasileño dependerá en gran medida de la capacidad del sector logístico para adaptarse a un entorno cada vez más exigente. “El agente de cargas no es un actor secundario del comercio exterior. Es protagonista. Y el Sindicomis continuará siendo la voz que protege, estructura y fortalece ese protagonismo”, concluye Ramos.

El NVOCC líder a nivel Global

VANGUARD LOGISTICS

- 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

Flete por avión
 CFS
 Carga Marítima
 Carga Peligrosa
 Soluciones Interior
 Consolidación LCL
 Soluciones Tecnológicas
 Aduanas
 IPI & GATEWAY

vanguardlogistics.com - sales.spain@vanguardlogistics.com

LOGÍSTICA · Pedro Moreira, presidente de Abralog (Asociación Brasileña de Logística), analiza los retos del transporte doméstico y la logística en Brasil

Los límites del modelo logístico global ante la complejidad del transporte doméstico en Brasil

➔ **El transporte doméstico brasileño plantea desafíos estructurales que obligan a adaptar los modelos logísticos internacionales a la realidad del país, marcada por grandes distancias, desigualdades en infraestructuras y elevada complejidad regulatoria, según advierte Pedro Moreira, presidente de Abralog.**

JAIME PINEDO

BILBAO. La Associação Brasileira de Logística (Abralog) es una de las principales entidades profesionales del sector logístico en Brasil. La organización reúne a empresas, directivos y especialistas en logística y gestión de la cadena de suministro y promueve el intercambio de conocimiento, la formación y el debate estratégico sobre el

desarrollo del sistema logístico brasileño. Desde esta plataforma sectorial, su presidente, Pedro Moreira, advierte de que el transporte doméstico del país presenta condiciones operativas que lo convierten en uno de los mercados logísticos más complejos del mundo. En su opinión, el tamaño continental de Brasil, las diferencias regionales de infraestructura y la elevada fragmentación normativa generan un entorno que exige modelos operativos específicos y una gran capacidad de adaptación por parte de las empresas.

Entorno complejo

“Brasil presenta desafíos estructurales relevantes para las operaciones de transporte doméstico”, señala Moreira, quien cita entre ellos la “elevada complejidad tributaria, los costes logísticos por encima de la media internacional y la inseguridad regulatoria”.

El directivo logístico subraya que estas características obligan

a las empresas logísticas a desarrollar redes altamente capilares y flexibles para poder operar en un territorio de dimensiones continentales. “Estamos hablando de un país continental, con gran dispersión geográfica y diferencias significativas de infraestructura entre regiones”, explica.

Costes de transporte

A estos factores se suman otros condicionantes operativos como las restricciones urbanas al transporte de mercancías, los elevados índices de robo de carga en determinadas rutas y la fragmentación de la legislación fiscal y laboral entre estados y municipios. Todo ello, según Moreira, incrementa los costes operativos y dificulta la aplicación de modelos logísticos estandarizados diseñados para operar a escala global.

“El ambiente operacional resulta bastante desafiante, sobre todo para modelos globales más



Pedro Moreira, presidente de Abralog.

estandarizados”, advierte el presidente de Abralog. Además, el crecimiento acelerado del comercio electrónico ha elevado las exigencias de los clientes en términos de plazos de entrega y niveles de servicio. “El nivel de exigencia de los clientes ha evolucionado rápidamente, impulsado por el e-commerce”, lo que obliga a reforzar la capilaridad de las redes logísticas y a realizar inversiones constantes en tecnología, gestión de riesgos y capital humano.

Capacidad de adaptación

En este contexto, Moreira considera que el futuro del sector dependerá de la capacidad de los operadores para mejorar la

productividad y avanzar en digitalización y cooperación entre empresas. “Los modelos de entrega exprés operan en Brasil bajo fuerte presión de costes y márgenes estrechos”, señala, por lo que el sector deberá avanzar en gobernanza, tecnología y cualificación profesional para mantener su competitividad.

A medio plazo, el presidente de Abralog apunta que la mejora de las infraestructuras logísticas, la simplificación tributaria y una mayor seguridad jurídica serán factores clave para hacer más atractivo el mercado brasileño y permitir el desarrollo de cadenas de suministro más eficientes y resilientes.

Abralog refuerza la cooperación logística con Europa

Abralog y la European Logistics Association (ELA) han reforzado su cooperación para conectar el ecosistema logístico de Brasil con Europa. Un año después del acuerdo técnico firmado por ambas organizaciones, sus responsables han evaluado los avances y han destacado resultados muy positivos. En una reciente reunión entre el presidente de Abralog, Pedro Moreira, y el presidente de la ELA, Markus Mau, se definieron nuevas líneas de trabajo. Entre ellas destacan estudios comparativos sobre logística entre Brasil y Europa, programas de formación y certificación profesional basados en estándares europeos y la organización de misiones empresariales bilaterales para impulsar alianzas y oportunidades de negocio entre empresas de ambos mercados

Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística



FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Promoción y Financiación de Proyectos

iMARPORT

Innovación Abierta

opentop Valenciaport Innovation HUB

Valenciaport Knowledge Hub

Pharos39.0



Transformación Digital



Seguridad y Protección



Economía Azul



Transición Energética y Sostenibilidad



Logística Portuaria



Formación especializada



Inteligencia de Mercado



FUNDACIÓN VALENCIAPORT

www.fundacion.valenciaport.com

ANATC alerta de las ineficiencias logísticas y reclama reformas estructurales en Brasil

→ El transporte de mercancías por carretera en Brasil afronta desafíos estructurales que afectan a su productividad y competitividad, según ANATC, que alerta de ineficiencias, déficits de infraestructuras y excesiva burocracia en un contexto de crecimiento de la industria clave en el país como la agrícola.

JAIME PINEDO

BILBAO. El presidente de la Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas (ANATC), Carley Welter, señala que el transporte por carretera mantiene un papel predominante en Brasil, especialmente vinculado al agronegocio, con una organización que agrupa a empresas presentes en 22 estados y que mueve más del 40% del volumen del sector. Según afirma, "son más de 1.200 oficinas" y en campaña se alcanzan "más de 30.000 cargas por día".

Welter describe un escenario logístico marcado por importantes disfunciones operativas. En este sentido, indica que Brasil afronta "un gran desafío relacionado a la estabilización de los flujos", con problemas en carga, descarga y tránsito que afectan directamente a la productividad. Además, anticipa que la

"Se pierde demasiado tiempo en las etapas de carga y descarga, en el tráfico y en los procesos burocráticos"

reforma tributaria prevista impactará en el sector, con "un aumento real en el precio del transporte".

Cuellos de botella

En el ámbito portuario y de conexión intermodal, el presidente de ANATC reconoce avances en capacidad de expedición, pero advierte de cuellos de botella en los accesos. "Hemos podido transportar un mayor volumen, pero nos quedamos

con cuellos de botella en los accesos", explica, subrayando que estas mejoras no se trasladan al transporte por carretera.

En cuanto a infraestructuras, Welter es especialmente crítico con la situación de la red viaria. Asegura que existen carreteras con firmes irregulares incluso en tramos concesionados y denuncia deficiencias regulatorias. A ello se suman problemas de seguridad, con "muchos robos de carga", lo que incrementa los costes operativos junto al mantenimiento de vehículos y la necesidad de sistemas de rastreo privado.

Obstáculos estructurales

El análisis de ANATC identifica tres grandes obstáculos estructurales: la ineficiencia operativa, las carencias en infraestructuras y la burocracia. Welter afirma que los camiones permanecen parados durante largos periodos y que el país cuenta con "pocas carreteras en buenas condiciones", además de exigir aún documentación física en muchos procesos

Welter considera que Brasil esta preparado para asumir nuevos flujos y ve oportunidades ligadas a la sostenibilidad y trazabilidad

En materia de capital humano, destaca la escasez de conductores cualificados y denuncia condiciones "indignas" en las carreteras, especialmente en áreas de descanso. Paralelamente, observa avances "tímidos" en digitalización e inteligencia artificial, aunque considera que en los próximos años se producirán cambios relevantes.

El análisis de ANATC identifica tres grandes obstáculos estructurales: la ineficiencia operativa, las carencias en infraestructuras y la burocracia

EL DATO

40%

DEL VOLUMEN DEL SECTOR. El transporte por carretera mantiene un papel predominante en Brasil y cuenta con una organización que agrupa a empresas de 22 estados y que mueven más del 40% del volumen del sector. En concreto son más de 1.200 oficinas que mueven en campaña más de 30.000 cargas por día.

Finalmente, respecto al acuerdo UE-Mercosur, Welter considera que Brasil está preparado para asumir nuevos flujos y ve oportunidades ligadas a la sostenibilidad y trazabilidad, señalando que las empresas más estructuradas podrán diferenciarse en un mercado más exigente. ■



Carley Welter, presidente de ANATC (Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas).

INFOPORT

DIGITALIZACIÓN DE LA CADENA LOGÍSTICO-PORTUARIA

VISÍTENOS EN:



Intermodal
by informa...

30^a
EDIÇÃO

STAND:

C040

SEAWIDE TRUST

Trust is our compass to guarantee that ships, goods, and businesses can reach safe haven.

That's how we merge reliability, audacity, and safety for over 200 years.

Across every ocean, through every route, in every port.

