

# Infraestructuras de transporte en Brasil

## A. CIFRAS CLAVE

Con una superficie de 8,5 millones de km<sup>2</sup>, la República Federativa de Brasil se sitúa como el quinto país más grande del mundo en extensión, y representa el 47 % del territorio sudamericano. Dada su gran superficie, contar con una amplia red de infraestructuras resulta crucial para fomentar el crecimiento económico y la cohesión social de un país con 215 millones de habitantes.

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

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

En la actualidad, existen más de 25 proyectos pendientes de licitación a nivel federal. Bajo los modelos de concesión y autorización, se están fomentando en los últimos años asociaciones público-privadas que garanticen una mayor eficiencia en la gestión de la red de transportes brasileña.

Este documento recoge también los retos del sector en el marco del Plan Nacional de Logística 2035, que busca reducir la dependencia del transporte por carretera y otorgar mayor protagonismo a la red ferroviaria y al transporte intermodal de mercancías.

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición del sector

Esta ficha analiza el sector de las infraestructuras de transporte en Brasil, fundamentales para el desarrollo de la economía. Brasil, dado su tamaño casi continental, cuenta con una amplia red de transporte protagonizada por los subsectores del **transporte ferroviario**, el **transporte por carretera** y las **redes portuaria y aeroportuaria**.

#### B.1.1. Transporte ferroviario

Según el **Plan Nacional de Logística 2035** ([PNL 2035](#)), la red ferroviaria representa el 21 % de la matriz de transporte de carga brasileña, siendo el transporte de pasajeros meramente residual y organizándose las ferrovías en federales, estatales y municipales.

Con la aprobación de la [Ley 14.273 de 2021](#), denominada **Nuevo Marco Ferroviario**, la infraestructura ferroviaria en Brasil se estructura principalmente a través del programa [Pro Trilhos](#), un régimen de autorización de propuestas no solicitadas, que habilita a la iniciativa privada para la construcción y operación de nuevas líneas de ferrocarriles (*greenfield*) o ampliación de las ya existentes (*brownfield*) por un periodo de entre 25 y 99 años, prorrogables. Actualmente existen ya 27 contratos autorizados que se pueden consultar en el siguiente [enlace](#).

#### B.1.2. Transporte por carretera

Según los últimos datos publicados por el PNL 2035, las carreteras constituyen el principal medio de transporte de cargas y pasajeros en Brasil, representando en torno al 67 % de la matriz de transporte del país. Cuando las carreteras son administradas por la *União* –Gobierno Federal–, es el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT), dependiente del Ministerio de Transportes el responsable de su operación, mantenimiento, restauración y construcción.

Las carreteras federales también pueden delegarse a los estados, municipios o al Distrito Federal por medio de un “convenio de delegación”, o cederse a la iniciativa privada mediante un proceso de licitación por un plazo limitado de entre 25 y 30 años, periodo durante el cual la concesionaria es responsable de prestar los servicios necesarios a cambio de una tasa de peaje. El organismo responsable de regular las concesiones de las carreteras federales es la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

#### B.1.3. Red portuaria

Según los últimos datos publicados por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDE), la red portuaria brasileña representa en torno al 9,5 % de la matriz de transporte nacional. La navegación alberga tanto el transporte marítimo (de largo curso, cuando requiera paradas en puertos de diferentes países, o de cabotaje, con paradas dentro del mismo país), como el transporte fluvial.

El sistema portuario brasileño está formado por los puertos organizados y las Terminales de Uso Privado (TUP). La legislación prevé que los puertos organizados puedan estar gestionados por el sector público (a nivel federal, a través de las [Companhias Docas](#), o a nivel estatal, mediante delegación), o por la iniciativa privada a través de una concesión. Aun cuando cuenten con gestión pública, los puertos organizados pueden albergar terminales de carácter privado, a través de un arrendamiento portuario. Por su parte, los TUP pueden considerarse puertos de gestión 100 % privada, para lo que se requiere una autorización expresa de la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

#### B.1.4. Red aeroportuaria

La red aeroportuaria, que apenas concentra el 5,8 % del transporte de cargas a nivel nacional, está regulada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), órgano dependiente del Ministerio de Puertos y Aeropuertos. Desde el



año 2011, el Gobierno brasileño ha impulsado concesiones para la gestión de la red aeroportuaria, realizando 8 rondas de licitaciones hasta alcanzarse el 91,6 % de gestión privada en los aeropuertos del país.

### B.2. Tamaño del mercado

#### B.2.1. Transporte ferroviario

Brasil cuenta actualmente con una red ferroviaria de aproximadamente 30.500 km de ferrovías federales, gestionada mediante [16 contratos de concesión](#). A esta infraestructura se añaden 10.000 km de ferrocarriles autorizados para su construcción mediante iniciativa privada a través de [27 contratos de autorización](#). Por su parte, el Ministerio de Transportes, a través del Plan de Revitalización del Ferrocarril y el Programa de Rescate del Transporte Ferroviario de Pasajeros, pretende aumentar el protagonismo de un subsector que se caracteriza por su irregular distribución geográfica, con 47 % de las vías concentradas en la región Sudeste frente al 8 % en la región Norte y la Centro-Oeste. En la actualidad, existen varios [tramos sujetos a estudios de viabilidad](#) que acumulan 1.907 km de nuevas vías.

#### B.2.2. Transporte por carretera

La red de carreteras brasileña está formada por 1.563.000 kilómetros, de los que tan sólo el 12,4 %, en torno a 213.500 km, corresponden a carreteras pavimentadas, frente a los 1.350.100 km restantes (78,5 %) que permanecen sin pavimentar, según los datos de la Confederación Nacional del Transporte ([CNT](#)). La red de carreteras se caracteriza por una distribución desigual, donde las regiones Nordeste y Sudeste concentran la mayor extensión de vías pavimentadas (30,9 % y 18,2 %, respectivamente).

Dentro de las vías pavimentadas, unos 65.500 km son de ámbito federal, mientras que 148.000 km pertenecen a los estados y municipios. En las carreteras federales existen 7.200 km de doble vía, es decir, de dos carriles en cada sentido, primando la gestión de concesionarias, que se eleva hasta el 80 % y que confirma que las mejores vías del país son bajo el modelo de concesión. Cabe destacar que el 89,1 % de las carreteras del país (unos 190.262 km) pertenecen al Estado, mientras que el 10,9 % (unos 23.238 km) están concedidas a la iniciativa privada.

#### B.2.3. Red portuaria

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

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

Según el anuario realizado por la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), entre los meses de enero y octubre de 2022, los puertos privados brasileños movieron 655 millones de toneladas de mercancías, mientras que los públicos registraron por su parte un movimiento de 357 millones de toneladas.

#### B.2.4. Red aeroportuaria

Actualmente, Brasil es el segundo país del mundo con mayor número de aeropuertos, por detrás de Estados Unidos. El registro de ANAC indica que existe un total de 3.293 aeródromos en el territorio del país, siendo 2.790 de propiedad privada y los 503 restantes de propiedad pública. Desde 2019, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos ha realizado 49 subastas de concesiones aeroportuarias, que han supuesto 16 billones de reales brasileños en inversión privada. En 2022, la empresa española AENA ganó la 7.ª ronda de licitaciones aeroportuarias, convirtiéndose en el principal gestor de la red de aeropuertos concesionados del país, administrando un total de 17 aeropuertos. Entre ellos, destaca el aeropuerto de Congonhas, en São Paulo, como segundo aeropuerto de mayor tráfico a nivel nacional, movilizándolo 22,8 millones de pasajeros.

### B.3. Principales actores

- **Ministerio de Transportes y Ministerio de Puertos y Aeropuertos:** El nuevo Gobierno brasileño ha fomentado, por medio de la [medida provisoria n.º. 1.154/2023](#), la división del antiguo Ministerio de Infraestructuras (Minfra) en dos. Así, del Ministerio de Transportes dependen la Secretaría Nacional de Transportes Terrestres ([SNTT](#)) y la Secretaría Nacional de Tránsito ([SENATRAN](#)), mientras que del Ministerio de Puertos y Aeropuertos dependen la Secretaría de Aviación Civil ([SAC](#)) y la *Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários* ([SNPTA](#)). Reguladas por los [Decreto 11.354/2023](#) y [Decreto 11.360/2023](#), les corresponden la adopción e implementación de la política nacional de transportes, y de las políticas y directrices para el desarrollo económico del sector. Además, ambos ministerios cuentan con entidades federales vinculadas que actúan de forma autónoma e independiente, denominadas autarquías, así como con una serie de empresas públicas, cuyas funciones y competencias pueden consultarse [aquí](#).
- **Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT):** Es el organismo encargado de gestionar, bajo la jurisdicción del Ministerio de Transportes, las vías navegables, líneas de ferrocarril y carreteras federales, instalaciones de vías de transbordo e instalaciones portuarias de ríos y lagos, así como las interconexiones intermodales.
- **Consejo Nacional para la Integración de las Políticas de Transporte (CONIT):** Es un órgano consultivo vinculado a la Presidencia de la República, encargado de evaluar la integración de las actividades realizadas por los diversos sectores de transporte y de elaborar un informe anual sobre su situación y perspectivas para elevarlo al presidente de la República.
- **Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):** Órgano responsable de la regulación de los servicios de transporte de carga y pasajeros por medios terrestres. Se encarga de evaluar la explotación de infraestructuras y supervisa la ejecución de las concesiones y la actuación de las empresas autorizadas, con el objetivo de preservar el interés público.
- **Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ):** En su régimen de autarquía, la ANTAQ tiene como objetivo implementar las políticas formuladas por el Ministerio de Puertos y Aeropuertos, así como regular, supervisar e inspeccionar las actividades de transporte por vías navegables y la exploración de la red portuaria.
- **Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC):** Como autarquía federal vinculada al Ministerio de Puertos y Aeropuertos, se encarga de regular y supervisar las actividades de aviación civil y la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria de Brasil.
- **Infra S.A.:** Resultado de la fusión entre Valec, empresa pública controlada por el Gobierno Federal cuya finalidad es construir y operar infraestructura ferroviaria, y la Empresa de Planeamiento y Logística (EPL), también de ámbito público federal y cuyo objetivo es estructurar y calificar, mediante estudios e investigaciones, el proceso de planificación logística integrada del país, interconectando carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y vías fluviales.
- **Confederación Nacional de Transporte (CNT):** Como representante del sector del transporte y la logística, la entidad reúne a 30 federaciones, cinco sindicatos y ocho entidades asociadas, y destaca por sus estudios e investigaciones. En este sentido, se recomiendan los [Estudios de Carreteras en Brasil](#) que publica anualmente.

#### B.3.1. Programa de Asociaciones Público-Privadas (PPI)

Creado a través de la Ley [13.334/2016](#), el PPI pretende fomentar la interacción entre el Estado brasileño y la iniciativa privada mediante la celebración de contratos de asociaciones y otras medidas de privatización para la red nacional de infraestructuras. Una vez los proyectos son incluidos en el PPI, son considerados prioridad nacional: los organismos y entidades involucradas deben actuar para que los procesos y actos necesarios para la estructuración, liberación y ejecución del proyecto se lleven a cabo de forma eficiente. Con un total de 153 proyectos entregados, el PPI cuenta actualmente con 224 proyectos en cartera, destacando aquellos relacionados con los sectores de transmisión, distribución y generación de energía, carreteras, aeropuertos, puertos, petróleo y gas.

## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

En primer lugar, cabe destacar la buena imagen del producto español en los cuatro subsectores analizados. Así, las empresas españolas tienen presencia en toda la red de infraestructuras, y participan de las diversas fases de la

cadena de valor: consultoría, ingeniería, construcción y concesiones. Algunas de las principales empresas españolas con presencia en Brasil y sus respectivos proyectos son las siguientes:

- **ACCIONA:** presente en Brasil desde hace más de 20 años, opera actualmente en los sectores de Construcción, Industria, Agua y Concesiones. Entre sus proyectos más relevantes destacan los siguientes:
  - *Línea Naranja del Metro de São Paulo:* cesión del contrato de concesión para la construcción y posterior operación y el mantenimiento de la línea 6 del metro de São Paulo, junto con el consorcio brasileño MOVE.
  - *Subconcesión de la ferrovía EF-151 (Norte-Sul),* que atraviesa los estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiânia y Tocantis, por 35 años. Fecha de adjudicación: marzo de 2019.
  - *Puerto de Açú:* diseño, ingeniería y construcción de los diques exteriores de un astillero industrial en el estado de Río de Janeiro.
- **GRUPO ARTERIS:** instalado en Brasil desde 1997, es responsable de la explotación de cinco [concesiones](#) federales (Fernão Dias, Fluminense, Litoral Sul, Planalto Sul y Régis Bittencourt) y también de las concesionarias estatales Intervias y ViaPaulista, en el interior de São Paulo. En escasamente 20 años, ha llegado a ser el segundo grupo por kilómetros de carreteras (unos 3.200 km), apenas por detrás de la empresa brasileña CCR. El capital de ARTERIS está compuesto en un 51 % por la empresa española Abertis, mientras que el 49 % restante pertenece a Brookfield Motorways Holdings.
- **SACYR:** desde su incursión en el mercado brasileño en 2001, y a través de su empresa [Concesionaria Rota de Santa María S.A.](#), obtuvo su primera concesión vial en el estado de Río Grande do Sul para la operación, conservación, mantenimiento y ampliación de la infraestructura de transporte de los tramos de la carretera RSC-287, con una longitud total de 204,51 km por un periodo de 30 años. Fecha de adjudicación: julio de 2021. La empresa española, a través de un consorcio con la constructora brasileña Ferreira Guedes, se adjudicó también la [ampliación de metro de Fortaleza](#) en el estado de Ceará
- **AENA:** en el marco del programa de asociaciones público-privadas (PPI) para la red aeroportuaria brasileña, AENA se adjudicó en 2019 la modernización y gestión de una serie de aeropuertos en el Nordeste del país, encabezados por Recife, y ya en 2022 en la 7.ª ronda de licitaciones se adjudicó 11 aeropuertos más en cuatro estados, entre los que sobresale Congonhas en São Paulo (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). De esta manera, AENA, con 17 aeropuertos, se convierte en el mayor gestor de aeropuertos concesionados de Brasil.

## D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

La inversión gubernamental en infraestructuras se ha caracterizado por una reducción paulatina que culminó en el período 2015-2020 con su peor tasa histórica, cuando menos del 0,3 % del PIB se destinó a infraestructuras. Una tendencia que, sin embargo, presenta síntomas de cambio, lo que supone una gran oportunidad para las empresas extranjeras que busquen vínculos a largo plazo en este sector. Prueba de ello es la publicación por parte del Ministerio de Transportes del [Plan de los 100 días](#) donde, en sintonía con el ya mencionado PNL 2035, se definen acciones prioritarias para mejorar la red de infraestructuras del país, con una inversión para el primer cuatrimestre de 2023 de 1.700 millones de BRL.

Por su parte, el sector de las concesionarias difiere en función de la infraestructura analizada. Así, se pretende impulsar la **red ferroviaria** a través del sistema de autorizaciones (el objetivo de la anterior administración era cubrir un 33 % de la matriz de transportes en 2035 con el ferrocarril), frente a un transporte por carretera en estado de madurez dada la ola de privatizaciones iniciada en la década de los noventa. Actualmente, existen [16 concesiones ferroviarias](#) y [cinco proyectos concesionales y de desprivatización](#) dentro del programa de PPI. Asimismo, el programa *Pro Trilhos* ha registrado 76 solicitudes de autorización, concediendo 21 contratos que supondrán la extensión de la red ferroviaria en 6.839,69 km.

El 66 % de la **red de carreteras**, según una investigación de 2022 de la CNT presenta un estado de las vías regular, malo o muy malo, debido a la poca inversión en mantenimiento, lo que conlleva mayores costes operacionales derivados de la ineficiencia energética. Una situación ante la que la Asociación Brasileña de Concesionarias de Carreteras ([ABCR](#)), ha propuesto un modelo de concesiones más simple en el que se establezcan contratos de

mantenimiento para aquellas vías que no tengan un tráfico tan intenso como para poder cobrar un peaje y que este sea rentable.

Con un total de 31 proyectos en curso, la **red portuaria** ha llevado a cabo más de 20 subastas de puertos desde la creación del PPI, con una agenda de concesiones y privatizaciones al alza. De los 31 proyectos en la cartera actual del PPI para el sector portuario, priman los proyectos de arrendamiento (24) frente a las concesiones (5) y privatizaciones (2). Entre todos ellos, cabe mencionar el proyecto de privatización del mayor puerto del país, el Puerto de Santos, actualmente en fase de aprobación por parte del Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU).

En último lugar, la **red de aeropuertos** ha protagonizado 49 subastas de concesiones aeroportuarias, que suponen 16 billones de BRL de inversión privada. La privatización de la red aérea de infraestructuras culminará en 2023 con la 8.ª ronda de licitaciones, en un único bloque, para los aeropuertos de Galeão y Santos Dumont.

## D.1. Próximos proyectos de inversión (enero de 2023)

A continuación, se presentan algunos de los proyectos de infraestructura más relevantes en la cartera actual del PPI. Los proyectos, que una vez en el PPI pasan a ser considerados prioridad nacional, pueden estar en diferentes fases, a saber: (1) estudio de viabilidad; (2) consulta pública; (3) aprobación por parte del Tribunal de Cuentas (TCU); (4) edicto; (5) subasta y, (6) firma del contrato. Se recomienda revisar la [página web del PPI](#) para más información.

Subsector	Proyecto	Situación
Ferrovioario	<a href="#">Concesión EF-354 - Ferrovía de Integración Centro-Oeste</a>	Estudios
Ferrovioario	<a href="#">Concesión Ferrovía EF-170 – MT/PA - Ferrogrão</a>	Análisis TCU
Ferrovioario	<a href="#">Concesión EF-277- Carretera de Ferrocarril Paraná Oeste - Ferroeste</a>	Estudios
Ferrovioario	<a href="#">Relicitación del Contrato de Concesión de la Malla Oeste</a>	Estudios
Ferrovioario	<a href="#">Ferrovía de Integración Oeste-Este; tramos II y III</a>	Estudios
Carreteras	<a href="#">Concesión Carreteras Integradas de Paraná Lotes 1 – 6</a>	Aprobación TCU
Carreteras	<a href="#">Concesión Carretera BR-040 / RJ / MG</a>	Análisis TCU
Carreteras	<a href="#">Relicitación BR-163 / MT</a>	Estudios
Carreteras	<a href="#">Concesión de carretera BR-381/MG entre Belo Horizonte y Gob.Valadares</a>	Análisis TCU
Puertos	<a href="#">Concesión del Canal de Acceso a los Puertos de Paranaguá e Antonina / PR</a>	Estudios
Puertos	<a href="#">Concesión del Puerto Organizado de Itajaí</a>	Análisis TCU
Puertos	<a href="#">Concesión del Puerto Organizado de San Sebastián / SP</a>	Análisis TCU
Aeropuertos	<a href="#">8ª Ronda de Concesiones Aeroportuarias</a>	Estudios
Aeropuertos	<a href="#">Relicitación del Aeropuerto de Viracopos, Campinas / SP</a>	Consulta pública
Aeropuertos	Relicitación del Aeropuerto São Gonçalo do Amarante/RN (ASGA) en Natal/RN	Aprobación TCU

## E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### E.1. Regulación

El artículo 21 de la Constitución brasileña de 1988 establece como competencia de la Unión la explotación, directamente o mediante autorización, concesión, o licencia, de los servicios de transporte de la red de infraestructuras del país. Desde 2016, con la creación del Programa de Asociaciones e Inversiones, el Gobierno pretende centralizar los principales proyectos de concesión y privatización nacionales, fomentando la participación del sector privado en toda la red de infraestructuras del país.

#### E.1.1. Régimen de concesiones

Para participar en un proceso licitatorio en Brasil es necesario tener en cuenta la [Ley 14.133/2021](#), conocida como **Ley de Licitaciones**. Esta define el marco normativo que regula las licitaciones en el país, y determina, en su artículo 37, que la contratación de bienes y servicios públicos debe realizarse mediante procesos de licitación, salvo

que la ley disponga lo contrario. A partir de abril de 2023 será el único marco en vigor en Brasil y una de sus novedades es que no exigirá que los consorcios de empresas sean liderados por una empresa brasileña.

Pese a no existir un portal donde se consoliden todas licitaciones convocadas por la *União*, los estados y los municipios, los proyectos de mayor tamaño e interés, bajo el marco del PPI, pueden consultarse en la web <https://portal.ppi.gov.br>. Por su parte, el desarrollo de los proyectos difiere en su ejecución en función de cada caso particular, contando con unas fases comunes en su procedimiento:



La Ley 14.133/2021 se complementa con las leyes que regula las concesiones y las Asociaciones Público-Privadas (APP):

1. Ley 8.987 de 1995, que establece el régimen de concesiones y permisos para la prestación de servicios públicos. En el caso de las concesiones, el proyecto de infraestructura se financiará exclusivamente con el pago de tasas por parte de los usuarios.
2. Ley 11.079 de 2004, que establece las normas generales para la licitación y contratación de asociaciones público-privadas (*parcerias público-privadas* o PPP) en el ámbito de la administración pública. Las PPP son proyectos en los que no es posible el cobro de tasas, o sencillamente resultan insuficientes para su puesta en marcha y funcionamiento. Por tanto, es necesario que la Administración Pública pague una contraprestación económica para posibilitar la prestación de servicios por parte del socio privado.

### E.1.2. Régimen de autorizaciones

Mediante el modelo de autorización, las empresas pueden acceder al mercado con una autorización previa, agilizándose de esta manera los procesos de explotación de servicios de transporte. Con la aprobación del Nuevo Marco Ferroviario, por Ley 14.273 de 2021, las ferrovías se unen a un modelo que ya existía en las redes portuaria y aeroportuaria. Por su parte, el acceso al **mercado de carreteras en Brasil puede ser mediante participación en obra civil de carreteras (muy poco común) o a través de concesiones** a nivel federal, estatal o municipal.

### E.2. Principales barreras detectadas

En aras de favorecer el clima de negocios, el Gobierno Federal ha implementado reformas que pretenden estimular la inversión extranjera y reducir los procesos burocráticos en la administración. Sin embargo, siguen existiendo barreras comerciales, como las relativas a la prestación de servicios por extranjeros, ralentizándose los procesos de contratación al necesitarse la convalidación de títulos y autorizaciones específicas. Se recomienda visitar la [web](#) de barreras comerciales de la Secretaría de Estado de Comercio para más información.

### E.3. Formas de financiación

A continuación, se ofrece un listado de las principales instituciones financieras brasileñas e internacionales, así como los [instrumentos de financiación para la internacionalización de la Secretaría de Estado de Comercio \(SEC\)](#), del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España:

Instituciones financieras brasileñas	Instituciones financieras internacionales	Instrumentos de financiación a la internacionalización SEC
BNDES – Banco Nacional de Desarrollo Regional	BID – Banco interamericano de desarrollo	FIEM – Fondo para la Internacionalización de la Empresa
BDMG – Banco de Desarrollo de Minas Gerais	CAF – Banco de Desarrollo de América Latina	CARI – Cobertura del riesgo del tipo de interés

Banco de Desarrollo de Espírito Santo	BIRF – Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento	CESCE – Compañía de gestión integral del crédito comercial
Banco Nacional de Desarrollo Regional de Extremo Sul	AIF – Asociación Internacional de Fomento	COFIDES – Compañía Española de Financiación del Desarrollo
Banco de Desarrollo de la Amazonia	CFI – Corporación Financiera Internacionales	
Banco del Nordeste	NDB – Nuevo Banco de Desarrollo	
BADESUL y BANRISUL. Desarrollo de Río Grande do Sul		

#### E.4. Ferias

Evento	Fecha	Ubicación
<b>INTERMODAL SOUTH AMERICA – 27.ª edición</b> <a href="https://www.intermodal.com.br/pt/home.html">https://www.intermodal.com.br/pt/home.html</a>	28 de febrero al 2 de marzo de 2023	São Paulo Expo – SP
<b>NT Expo 2023 – 22.ª edición</b> <a href="https://www.ntexpo.com.br/pt/home.html">https://www.ntexpo.com.br/pt/home.html</a>	28 de febrero a 2 de marzo de 2023	São Paulo Expo – SP
<b>BRASIL LOG – 8.ª edición</b> <a href="https://feiradelogistica.com/">https://feiradelogistica.com/</a>	24- 26 de mayo de 2023	Parque da Uva – SP
<b>TRANSPOSUL 2023 – 23.ª edición</b> <a href="https://transposul.com/a-feira">https://transposul.com/a-feira</a>	20-23 de junio de 2023	Centro de eventos FIERGS - RS

## F. CONTACTO

---

La **Oficina Económica y Comercial de España en Brasilia** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Brasil**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Brasil, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

SES – AV. Nações, Quadra 811, Lote 44  
Asa Sul, Brasilia  
DF, 70429-900 - Brasil  
Teléfono: +55 6132429394  
Email: [brasilia@comercio.mineco.es](mailto:brasilia@comercio.mineco.es)  
<http://Brasil.oficinascomerciales.es>

---

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

### Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) [informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

### AUTOR

Ignacio Core López de Arenosa

Oficina Económica y Comercial  
de España en Brasilia

Buzón oficial: [brasilia@comercio.mineco.es](mailto:brasilia@comercio.mineco.es)

Fecha: 17/02/2023

NIPO: 114-23-013-7

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



FICHAS SECTOR BRASIL



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones