



# Infraestructura ferroviaria en Brasil

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Brasilia

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

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

icex



OTROS  
DOCUMENTOS

02 de enero de 2026

Brasilia

Este estudio ha sido realizado por  
Raquel Cuesta de Andrés

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

<https://www.icex.es/es/explora-por-pais/brasil>

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

NIPO: 224260113



# Índice

1. Introducción del sector	4
2. Características de mercado	6
2.1. Definición del sector	6
2.2. Tamaño del mercado	6
2.3. Situación general del mercado	7
3. Principales entidades	9
3.1. Actores institucionales	9
3.2. Principales operadores ferroviarios	9
4. La oferta española	11
5. Oportunidades de mercado	12
5.1. Próximos proyectos de inversión PPI	13
5.2. Plan de concesiones 2026	14
5.2.1. Cartera de proyectos ferroviarios	14
5.2.2. Elementos innovadores del nuevo marco ferroviario	15
6. Claves de acceso al mercado	16
6.1. Marco regulador	16
6.1.1. Régimen de concesiones	16
6.1.2. Régimen de autorizaciones	17
6.2. Principales barreras detectadas	17
6.3. Financiación	17
6.4. Ferias	19



# 1. Introducción del sector

Con una superficie de 8,5 millones de km<sup>2</sup>, Brasil es el quinto país más grande del mundo en extensión y representa el 47 % del territorio sudamericano. Dada su extensa dimensión, contar con una amplia red de infraestructuras es crucial para fomentar el crecimiento económico y la cohesión social de un país con más de 200 millones de habitantes. A pesar de su gran potencial en extensión y posible número de usuarios, la infraestructura de transporte por ferrocarril en Brasil aún no ha alcanzado su máxima capacidad. Los mayores desafíos para el desarrollo ferroviario son, principalmente, la histórica falta de inversiones y la grave concentración de la matriz de transporte en las carreteras. El transporte por carretera representa un 65% del transporte en el país, y atrae buena parte de las inversiones destinadas para el transporte. La red de ferrovía en Brasil constituye alrededor del 15 % de la matriz de transporte.

La inversión pública y privada en infraestructura ha mostrado fluctuaciones a lo largo de los años. En 2015-2020, se destinó menos del 0,3 % del PIB a implementar la infraestructura del país, alcanzando su mínimo en 2020, con un 0,13 % de inversión. En 2023, se retomó la inversión pública y se amplía la privada, alcanzando una inversión total de 213,4 MMBRL, equivalente al 1,99 % del PIB. En 2024, las inversiones aumentaron a un valor equivalente al 2,22 % del PIB. Si bien es cierto que se espera un aumento constante de la inversión público y privada en infraestructura de transporte, entre ellas, el ferroviario, en los próximos 5 años, se necesitaría una inversión de 462,3 MMBRL (4,31 % del PIB) para satisfacer las demandas reales, destacando un déficit significativo en los sectores de transporte y logística.

## INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA (MBRL)

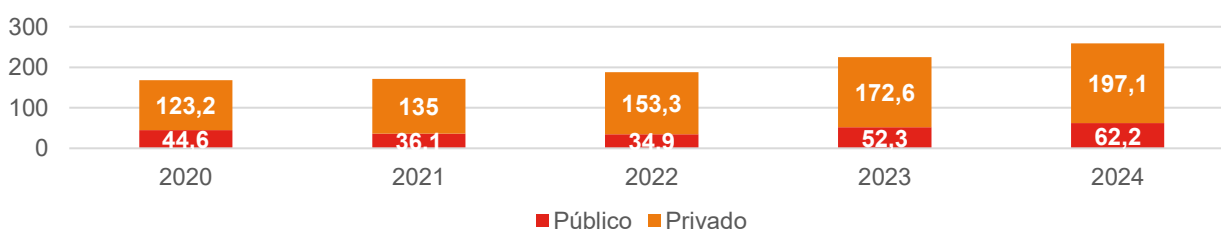


Gráfico actualizado a 2024. Fuente: ABDIB.

Este repunte se alinea con el Plan de Aceleración del Crecimiento (Novo PAC) que, junto con el Programa de Nova Industria Brasil, busca alcanzar los objetivos en relación con la transición energética, la reinserción en las cadenas de valor mundiales y la innovación tecnológica a través de misiones directamente ligadas a la infraestructura. Bajo el modelo de concesión y autorización, se promueven asociaciones público-privadas (PPPs) para aumentar la eficiencia en la gestión y



operación de la red de transportes por ferrovía brasileña. Asimismo, este documento recoge 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.



## 2. Características de mercado

### 2.1. Definición del sector

El Plan Nacional de Logística 2035 busca reducir la dependencia del transporte por carretera y otorgar mayor protagonismo a la red ferroviaria y el transporte intermodal de mercancías. Según el PNL, la red ferroviaria representa el 21,6 % 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 a 99 años, prorrogables. A finales de 2025 se ha lanzado una nueva Política de Concesiones Ferroviarias para 2026 que pretende movilizar más de 600.000 millones de reales, la cual prevé cambios relevantes en el sector.

### 2.2. Tamaño del mercado

Brasil cuenta actualmente con una red ferroviaria de aproximadamente 30.630 km de ferrovías federales, gestionada mediante [16 contratos de concesión](#). Esa es una infraestructura a la que se añaden 12.477 km de ferrocarriles autorizados para su construcción mediante iniciativa privada a través de 43 contratos de autorización vigentes, que acumulan 239 billones BRL en inversiones.

El transporte por pasajeros Brasil contaba con 1.137 km de líneas ferroviarias de pasajeros a finales de 2024, y el número de usuarios entre sistemas de metro, trenes urbanos y trenes ligeros llegó a 2.571 millones. Pese al crecimiento, la cantidad de pasajeros sigue por debajo del potencial de este sector, que antes de pandemia transportaba más de 3.260 millones.

La distribución geográfica del transporte ferroviario es irregular, pues se concentra eminentemente en las regiones del Sudeste. En este sentido, cabe destacar que

el portafolio de proyectos más avanzado para la ampliación del transporte ferroviario se encuentra en el estado de São Paulo, que lanzó en 2024 el programa [SP Nos Trilhos](#).

## 2.3. Situación general del mercado

El sector ferroviario en Brasil enfrenta desafíos estructurales derivados de un déficit histórico en infraestructura y de una fuerte concentración del sistema logístico nacional y transporte de pasajeros por medio de carretera. Pese a su reconocida eficiencia energética y capacidad para mover grandes volúmenes a largas distancias, la red ferroviaria brasileña continúa ocupando un papel secundario frente al transporte por carretera. Actualmente, más del 65 % de las mercancías y del 95 % de los pasajeros se movilizan por carretera, una modalidad que, si bien es flexible, presenta más costes logísticos, elevada huella ambiental y alta dependencia de los combustibles fósiles. Este escenario ha marginado progresivamente el sistema ferroviario y otras alternativas de transporte. Esta dependencia de la carretera, combinada con una infraestructura ferroviaria limitada, fragmentada y en parte ociosa (más de 11.000 km sin tráfico, 37 % de la red), ha reducido la competitividad del ferrocarril dentro del sistema intermodal nacional y ha generado sobrecostes logísticos estructurales para la economía brasileña.

En este contexto, el Gobierno Federal ha promovido reformas legales para dinamizar el sector. El Programa de Parcerias de Inversiones (PPI) y la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) han impulsado una revisión profunda del marco concesional con el fin de aumentar la seguridad jurídica y la atracción de capital privado.

Los principales cambios que redefinirían la dinámica contractual del sector son los siguientes. Primero, la distribución objetiva de riesgos, por la que se pretende asignar clara y proporcionalmente los riesgos entre concesionarios y concedentes, a fin de evitar licitaciones desiertas y mejorar la viabilidad bancaria de los proyectos. Segundo, la legislación ahora reconoce el principio de reequilibrio económico financiero ante eventos significativos externos, como los impactos derivados de la pandemia COVID-19 que aún arrastra el sector. Tercero, los criterios técnicos y financieros en licitaciones serán evaluados según criterios objetivos como la mejor técnica o el mayor retorno a la Administración, facilitando la transparencia de los procesos. Todos ellos son elementos claves para facilitar la entrada de operadores extranjeros.

Paralelamente, la agenda del Ministerio de Transportes incorpora una mayor preocupación por la sostenibilidad y la eficiencia, impulsada en parte por el protagonismo ambiental adquirido durante la COP 30 celebrada en Belém en 2025. En este sentido, se observa una creciente apuesta por la expansión de corredores ferroviarios estratégicos, como el marco legal del “Ferrovia 100% privada” (Ley n.º 14.273/2021) y el desarrollo de estos corredores. Iniciativas como FIOLE o Ferrogrão, vinculadas al tránsito agrícola hacia el Arco Norte y al aumento de la competitividad exportadora, apuntan a revertir esta tendencia a medio y largo plazo. La apuesta por la interoperabilidad, el uso intensivo de tecnologías inteligentes (*smart rail*) y la reducción de cuellos logísticos mediante concesiones integradas son pasos esenciales para posicionar el ferrocarril como eje vertebrador de una logística nacional más competitiva y resiliente.



En conjunto, el mercado ferroviario brasileño se sitúa en una fase de inflexión: Persisten obstáculos estructurales significativos, pero el entorno regulatorio evoluciona. El Gobierno ha identificado corredores

prioritarios con fuerte demanda potencial y la infraestructura empieza a incorporar prácticas y tecnologías más modernas. Esta apuesta alcanza más notoriedad con el nuevo plan de concesiones ferroviarias 2025.



## 3. Principales entidades

### 3.1. Actores institucionales

- Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes ([DNIT](#)): Encargado de gestionar y ejecutar, 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, e interconexiones intermodales.
- Agencia Nacional de Transportes Terrestres ([ANTT](#)): Responsable de la regulación del transporte de carga y pasajeros por medios terrestres, vinculada al Ministerio de Transporte. Evalúa la explotación de infraestructuras, fiscaliza y supervisa la ejecución de concesiones y la actuación de empresas autorizadas con el objetivo de preservar el interés público.
- [Infra S.A.](#): Fusión entre VALEC, (empresa pública del Gobierno Federal para construir y operar infraestructura ferroviaria<sup>9</sup>, y la Empresa de Planeamiento y Logística (EPL), (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](#)): representa a las empresas de todos los sectores transporte y la logística. Principalmente se encarga de la defensa de los intereses de estas empresas. Actualmente, agrupa a 191.000 empresas y se estructura en 29 entidades federales, 15 asociadas y 5 sindicatos nacionales.

### 3.2. Principales operadores ferroviarios

- **Rumo Logística**: el mayor operador ferroviario del país en volumen transportado y extensión de malla. Lidera “agronegocio” y cargas de larga distancia, siendo clave para el *escoamento* de *commodities*
- **MRS Logística**: opera el corredor más industrializado del Sudeste. Es un eje central para el transporte de minerales, siderurgia, contenedores e insumos industriales entre São Paulo, Río de Janeiro y Minas Gerais.
- **VLI Logística**: empresa multimodal que integra ferrovía, terminales portuarias y centros intermodales.
- **Vale S.A.**: posee y opera los sistemas ferroviarios del Sistema Norte y Vitória-Minas, dos de los más relevantes del país, claves para el transporte de mineral, hierro y otras cargas mineras desde las minas hasta los puertos.



- **Ferrovía Tereza Cristina (FTC):** operadora regional en Santa Catarina, centrada en el transporte de carbón mineral y cargas industriales. Su red es estratégica para el abastecimiento de energía y la logística del sur.
- **Transnordestina Logística SA.:** responsable de la operación ferroviaria en el Nordeste vinculada al proyecto Transnordestina, destinado a conectar zonas productivas del interior con los puertos de Pecém y Suape.

ICEX

## 4. La oferta española

En primer lugar, cabe destacar la buena percepción 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 el territorio brasileño y sus respectivos proyectos, son las siguientes:

### EMPRESAS ESPAÑOLAS CON PRESENCIA EN BRASIL

EMPRESA	PROYECTOS
ACCIONA	<p><u>Línea Naranja</u>: 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. Fecha de adjudicación es el 05/10/202. Valor proyecto: 2.300 MEUR.</p> <hr/> <p><u>Subconcesión de la ferrovía EF-151 (Norte-Sul)</u>, atraviesa los estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiânia y Tocantis, por 35 años. Fecha de adjudicación: 27/03/2019. Importe 616,4 MEUR.</p>
SACYR	<p>La empresa española, a través de un consorcio con la constructora brasileña Ferreira Guedes, se adjudicó también la <u>ampliación de metro de Fortaleza</u> en el estado de Ceará. Fecha de adjudicación: 10/05/2018. Importe: 325,7 MEUR.</p> <hr/> <p><u>Tramos 1 y 2 de la Línea Ferroviaria Norte-Sur</u>: mejoran la conexión en el norte del país</p> <hr/> <p><u>Ampliación de la Línea 2 del Metro de São Paulo</u>: En consorcio con Engibras y SA Paulista, Sacyr trabaja en la extensión de 8,3 kilómetros y la construcción de ocho nuevas estaciones.</p>
CAF	<p><u>Línea 8 metro de São Paulo</u>: Fabricación y el material rodante de la ferrovía para CPT</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de las páginas oficiales de las empresas y noticias del sector.

## 5. Oportunidades de 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, donde 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.

Brasil tiene una infraestructura ferroviaria subutilizada, constituyendo un sector de alto potencial con alto atractivo para la inversión. Prueba de ello fue en 2023 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. En 2024, el Gobierno destinó 1.680 millones de reales del presupuesto público federal para transportes. Además, con el [Novo PAC](#), se esperan inversiones de 223.000 millones de reales entre 2023-2026 y 156.500 millones de reales a partir de 2026. En concreto para el sector ferroviario, se espera que el gobierno destine en 2025 más de 16,7 billones de reales de inversión.

Se pretende impulsar la red ferroviaria a través del sistema de autorizaciones (el objetivo de la anterior administración era alcanzar el 33 % de la matriz de transportes en 2035 con este tipo de transporte). Precisamente, la ANTT, encargada de las concesiones y autorizaciones ferroviarias, tiene agendados para 2025 la recepción de 115 requerimientos de autorización para nuevas ferrovías, con 43 contratos vigentes y una proyección de 12.477 km de nuevas vías férreas y 239 MMBRL en inversiones. Actualmente, existen 19 proyectos ferroviarios abiertos a licitación a nivel estatal e interestatal dentro del programa del PPI. Asimismo, el [programa Pro Trilhos](#), que permite a las empresas privadas construir y operar ferrovías mediante autorizaciones, ha recibido hasta 2024 un total de 76 solicitudes para la construcción y gestión de vías férreas bajo el régimen de autorización, lo que representa un total de 19.000 km de nuevos ferrocarriles privados que cruzan 16 Unidades de la Federación, con inversiones que superan los 224 MMBRL.

Entre las grandes preocupaciones del sector privado están las cuestiones de la viabilidad económica y el reequilibrio. Si las tarifas, la demanda y los costos permitirán una tasa de retorno adecuada y si habrá apoyo público a las concesiones para cerrar la brecha de rentabilidad, en un contexto de alta competencia logística y cuellos de botella.

Brasil ha lanzado en 2025 la nueva política nacional de concesiones ferroviarias: 8 tramos en 2026 y otro adicional en 2027 para incrementar las conexiones en todo el país: 140.000 millones de reales en CAPEX, para más de 600.000 millones de inversión inicial y operación, sostenida en la inversión



privada con garantías del FDIRS<sup>1</sup> y financiamiento a largo plazo del BNDES<sup>2</sup> y que pretende atender las preocupaciones sobre reequilibrio y viabilidad.

## 5.1. Próximos proyectos de inversión PPI<sup>3</sup>

A continuación, se presentan algunos de los proyectos de infraestructura más relevantes en la cartera actual del PPI. Los proyectos, considerados prioridad nacional una vez incluidos en el PPI, pueden encontrarse 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.

### PRÓXIMOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PPI

PROYECTO	RECORRIDO	SITUACIÓN	INVERSIÓN
Trem Intercidades Eixo Oeste	SP	Estudios	10 billones BRL
Trem Intercidades Eixo Leste	SP	Estudios	10 billones BRL
Trem Intercidades Eixo Sul	SP	Estudios	15 billones BRL
Lote Alto Tietê – Linhas 11, 12, 13 de Trens Urbanos	SP	Firma del contrato (Grupo COMPORTE)	14,3 billones BRL
Lote ABC Guarulhos (Linhas 10 e 14 de Trens Urbanos)	SP	Edición	19 billones BRL
Expansão da Rede Metroviária	SP	Estudios	90 billones BRL
VLТ Campinas	SP	Estudios	4,5 billones BRL
VTL Sorocaba	SP	Estudios	2,5 billones BRL
Linha 16- Violeta de metrô	SP	Estudios	38,4 billones BRL
Ferroeste	PR	Consulta Pública	CAPEX 14 billones BRL
FTC – Ferrovia Tereza Cristina S.A.	SC	Aprobación por TCU	A definir
Ferrovia Centro Atlântico S.A. – FCA	AL – BA – ES- GO – MG – RJ -SP	Consulta Pública	24 billones BRL
Malha Oeste (relicitación)	MS – SP	Aprobación por TCU	19 billones BRL
Rumo – Malha Sul	PR - RS – SC - SP	Estudios	10 billones BRL
Corredor Ferroviario Leste - Oeste	BA – GO – MT - TO	Consulta Pública	CAPEX 25 billones BRL
EF-151 Ferrovia Norte-Sul	MA - PA	Estudios	A definir

<sup>1</sup> Fondo de Desarrollo de la Infraestructura Sostenible (Público – Privado)

<sup>2</sup> Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social

<sup>3</sup> Para 2026 se espera la edición de 9 tramos y la licitación de 8, dentro de la Nueva Política Nacional de Concesiones Ferroviarias



Ferrovía Transnordestina	AL – CE – MA – PB – PE – PI - RN	Estudios	A definir
Ferrogrão	MT - PA	Aprobación TCU	CAPEX 25 billones BRL
EF-118 (Vitoria/Rio de Janeiro)	ES - RJ	Consulta Pública	4,6 billones BRL

Fuente: Elaboración propia a partir de las páginas oficiales de los programas de subastas ferroviarias en Brasil.

## 5.2. Plan de concesiones 2026

Brasil lanzó su primera Política Nacional Ferroviaria con la mayor cartera de proyectos del país, 8 licitaciones con capacidad total de movilizar 600.000 millones de reales, incluyendo 140.000 millones en CAPEX ferroviario directo. La estrategia incorpora mejores prácticas internacionales, planificación sectorial y gobernanza supervisada por ANTT y un nuevo modelo que evita concentración del mercado en pocas empresas

### 5.2.1. Cartera de proyectos ferroviarios

Se subastarán las siguientes líneas ferroviarios, en el siguiente orden cronológicos y distribución geográfica:

#### CARTERA DE PROYECTOS FERROVIARIOS

PROYECTO	EDITAL	SUBASTA
Corredor Minas – Rio de Janeiro	Enero 2026	Abril 2026
EF – 118, Anillo Ferroviario Sudeste	Marzo 2026	Junio 2026
Malha Oeste	Abril 2026	Julio 2026
Corredor Leste-Oeste	Mayo 2026	Agosto 2026
Ferrogrão	Junio 2026	Septiembre 2026
Malha Sul, Corredor Paraná - Santa Catarina	Septiembre 2026	Diciembre 2026
Malha Sul, Corredor Río Grande	Septiembre 2026	Diciembre 2026
Malha Sul, Corredor Mercosul	Septiembre 2026	Diciembre 2026

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada por el gobierno en 2025.

## 5.2.2. Elementos innovadores del nuevo marco ferroviario

### A. Modelo de financiación público-privada

El nuevo modelo establece una relación público-privada en la que el Estado deja de financiar directamente la infraestructura y pasa a ser viable mediante seguridad jurídica, matriz clara de riesgos e incentivos adecuados. La financiación combinará inversión privada, garantías del FDIRS, instrumentos de crédito del BNDES, y el uso de inversiones cruzadas y activos inmobiliarios estatales, movilizando recursos a través de cuentas vinculadas fiscalizadas por la ANTT para cerrar brechas de viabilidad y permitir proyectos ferroviarios de gran escala.

### B. Responsabilidad social y ambiental

El Estado asume la responsabilidad de obtener la licencia ambiental, y exige que los contratos cumplan con directrices de sostenibilidad social y ambiental fijadas por la Resolución ANTT n.º 6.057/2024.

### C. Gestión del material rodante

La nueva Política propone separar quién administra la vía y de quién provee o opera el material rodante, un modelo más similar al de España que facilitar a entrada a más operadores.

### D. Transporte de pasajeros

La política también reabre la agenda del transporte ferroviario de pasajeros, como el transporte interurbano, incorporando directrices para nuevos proyectos y aprovechando redes ociosas, aunque algunos requieren cerrar un gap de viabilidad de 1.700-2.000 millones de reales. Este déficit se plantea cubrir mediante activos patrimoniales y no con presupuesto público.

### E. Explotación inmobiliaria

A partir de ahora, se permite financiar infraestructura activando el valor inmobiliario del Estado y explotando terrenos ferroviarios como fuente de ingresos, en lugar de depender del presupuesto público íntegramente.

## 6. Claves de acceso al mercado

### 6.1. Marco regulador

El artículo 21 de la constitución brasileña de 1988 establece como competencia de la Unión la explotación directa 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.

#### 6.1.1. 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 para la regulación en vigor en Brasil y una de sus novedades es que no exigirá que los consorcios de empresas sean liderados por una empresa brasileña. Si bien en el caso del sector, vendrá modificada por la Nueva Política de Concesiones Ferroviarias para 2026.

Pese a no existir un portal donde se consoliden todas licitaciones emitidas 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 normativa sobre concesiones y Asociaciones Público-Privadas (APP):

- Ley 8.987 de 1995, que establece el régimen de concesiones y permisos para los servicios públicos
- Ley 11.079 de 2004, que establece las normas generales para la licitación y contratación de asociaciones público-privadas, o PPPs, en el ámbito de la administración pública. Las PPPs 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.

## 6.1.2. Régimen de autorizaciones

Las empresas pueden acceder al mercado a través de una autorización previa, agilizándose los procesos de explotación de los servicios de transporte. El Marco Legal Ferroviario, aprobado por la Ley 14.273 de 2021, permite un modelo de autorización en derecho privado, ya ejercido en las redes portuaria y aeroportuaria. No obstante, igualmente, se verá condicionado por la Nueva Política de Concesiones. Esta ley se complementa con las siguientes:

- **Ley n.º 14.801/2024 Obligaciones de Infraestructura:** Crea un nuevo tipo de obligaciones, aumentando la captación de recursos privados para el sector, esencial para el desarrollo económico y social del país.
- **Decreto 11.245/2022,** establece el reglamento federal de este régimen instituyendo el Programa Pro Trilhos.
- **Resolución de la ANTT** sobre el proceso administrativo: 5.987/2022, 6.050/2024, 6.058/2024 y 6.035/2024.

## 6.2. 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. No hay barreras significativas a la entrada, más allá, por ejemplo, de la prestación de servicios profesionales por extranjeros, que ralentizan 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.

## 6.3. 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:



## INSTITUCIONES FINANCIERAS Y INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN

INSTITUCIONES FINANCIERAS BRASILEÑAS	INSTITUCIONES FINANCIERAS INTERNACIONALES	INTRUMENTOS DE FINANCIACION A LA INTERNACIONALIZACIÓN SEC
BNDES: Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social	BID: Banco interamericano de desarrollo	FIEM: Fondo para la Internacionalización
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	Grupo Banco Mundial	CESCE: Compañía de gestión integral del crédito comercial
Banco Nacional de Desarrollo Regional de Extremo Sul	NBD: Nuevo Banco de Desarrollo	COFIDES: Compañía Española de Financiación del Desarrollo
Banco de Desarrollo de la Amazonia		
Banco del Nordeste		
BADESUL y BANRISUL. Desarrollo de Rio Grande do Sul		

Fuente: Elaboración propia.

Los principales instrumentos federales de apoyo y estructuración de concesiones se muestran en más detalle a continuación. El primero de ellos es sectorial, mientras que el resto son multisectoriales.

- INFRA S.A.: Empresa creada por la fusión de EPL y Valec. Entre otras actividades, realiza proyectos de concesión y asociación exclusivamente en el área logística.
- FEP/CAIXA: Fondo con recursos federales (295 millones de reales) con la Caixa como gestora. Desde 2017 estructura proyectos de concesión y asociación para entidades subnacionales.
- FDIRS: Fondo con recursos federales (1.000 millones de reales) cuyo objetivo es estructurar concesiones y asociaciones para entidades subnacionales.
- BNDES: En su función de desarrollo, el banco estructura proyectos de concesión y asociación con recursos propios, centrándose en proyectos federales y proyectos de mayor envergadura de entes federales.



## 6.4. Ferias

### FERIAS DEL SECTOR EN 2026

<b>EVENTO</b>	<b>FECHA</b>	<b>UBICACIÓN</b>
INTERMODAL SOUTH AMERICA	14 -16 de abril de 2026	Distrito Anhembi – SP
NT Expo	Por confirmar 2026	Distrito Anhembi – SP
BRASIL LOG	27 – 29 de mayo de 2026	Parque da Uva – SP
TRANSPQUIP	29 – 31 julio de 2026	Expo Center Norte - SP

Fuente: Elaboración propia.





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE ECONOMÍA, COMERCIO  
Y EMPRESA



# icex

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

**Información y atención al cliente**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

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

Para buscar más información sobre mercados exteriores [www.icex.es/es/buscador](http://www.icex.es/es/buscador)

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



**icex**