*Oficina Económica y Comercial de España en Brasilia**

ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS Y CONCESIONES EN INFRAESTRUCTURAS EN BRASIL
La experiencia española

En la década de los noventa del siglo xx el deseo de reducir el déficit de infraestructuras que venía lastrando el desarrollo de Brasil y la imposibilidad de abordar estas inversiones con los recursos del presupuesto público llevaron a sus autoridades a optar por la iniciativa privada para crear, modernizar y gestionar proyectos de energía y transporte. En ese momento se inicia un proceso de revisión y elaboración de la normativa general y sectorial necesaria para incentivar la inversión privada, nacional y extranjera, y de creación de las instituciones que habrían de gestionar los contratos y controlar la prestación de los servicios. Hoy en día, tres décadas después, la experiencia brasileña en asociaciones público-privadas y concesiones se configura como una de las más exitosas de la región y ha sido, de hecho, una vía de entrada privilegiada para las empresas españolas de los sectores mencionados, que siguen siendo protagonistas destacadas en este ámbito.

Palabras clave: infraestructuras, inversiones, prestación de servicios.
Clasificación JEL: H54, F21, L94, R42.

1. Antecedentes

Tras el éxito económico de Brasil en la década de 1970, en el que registró un crecimiento anual promedio del 8,6 %, los años ochenta se caracterizaron por la acumulación de desequilibrios macroeconómicos que reflejan un modelo agotado, con una inflación que ya en 1981 superaba el 100 % anual y que en 1989 alcanzaba el 2.900 % (The World Bank, 2023), un crecimiento económico que solo promedió en la década el 1,6 % y una ratio de deuda pública sobre el PIB que se duplica en los primeros años, pasando del 23,7 % del PIB en 1981 al 53,3 % en 1984, como consecuencia del desequilibrio en las cuentas públicas.

La década siguiente, los noventa, aparece como el momento necesario de retomar la estabilidad macro con el exitoso Plan Real de 1993 que permitió controlar los precios y estabilizar la moneda, y que se vio acompañado de una serie de reformas económicas para favorecer el crecimiento económico y generar una prosperidad que diera respuesta a las reclamaciones sociales pendientes. ▷

* Secretaría de Estado de Comercio.
Versión de septiembre de 2023.
https://doi.org/10.32796/bice.2023.3164.7673

Es en este contexto donde se sitúa el inicio del proceso que daría lugar a la conformación del marco legal e institucional que habría de regir la participación del capital privado en la modernización y gestión de numerosas infraestructuras en Brasil. Así, el recurso a empresas privadas permitiría afrontar cuantiosas inversiones en un momento en que el presupuesto no tenía flexibilidad para que la inversión pública resolviera un déficit de equipamientos que frenaba el crecimiento doméstico y la competitividad de las exportaciones; y además podría introducir eficiencia en la prestación de numerosos servicios a empresas y particulares.

El Programa Nacional de Privatizaciones (Programa Nacional de Desestatização), creado por la Ley 8.031/1990 y posteriormente modificado por la Ley 9.491/1997, sentaría las bases para crear el marco normativo y regulatorio que favoreciese el desarrollo de proyectos de infraestructuras que el país necesitaba, al abrir la puerta a la gestión de servicios públicos por el sector privado.

En 1993 y 1995 se aprobaron dos leyes relevantes, una nueva ley de licitaciones y una ley de contratos administrativos que regularon la concesión de servicios públicos. La Ley 8.666/1993 de licitaciones establecía que las concesiones a empresas privadas se adjudicarían por licitación, con el objetivo de garantizar la igualdad de trato entre licitantes y la selección de la mejor oferta para la Administración. Por su parte, la Ley 8.987/1995 de concesión de servicios públicos regulaba el contrato administrativo de concesión ordinaria, por el que el poder público cede la gestión del servicio a un tercero, asumiendo este el riesgo de ejecución y recibiendo una remuneración, habitualmente, mediante el cobro de una tarifa a los usuarios.

El cambio de paradigma que se anunciaba en la relación entre el Estado y la sociedad, en el sentido de implantar un modelo de Estado regulador y no productor, no acabó de consolidarse en la década de 2000 debido a la llegada de Gobiernos que retomaron una orientación política más estatista.

Así, en 2005 el Ejecutivo lanzó el llamado Proyecto Piloto de Inversiones con una dotación equivalente a 4.800 millones de euros[1], acordado con el FMI de forma que no afectase al superávit primario, y con el objetivo de financiar obras de infraestructura, en un 90 % en el ámbito de los transportes. Su ejecución estuvo por debajo de lo esperado, con desembolsos realizados muy inferiores a las cantidades presupuestadas.

Para revertir esta dinámica, se lanzó en esa década el Plan de Aceleración de Crecimiento (PAC), primero en 2007 (PAC 1) y luego modificado en 2010 (PAC 2). El PAC 1 tenía una inversión prevista en el periodo 2007-2010 de 257.000 millones de euros y el PAC 2, de 570.000 millones de euros, aunque este incluía numerosas actuaciones ya previstas en la primera versión del programa. Aunque este plan permitió la puesta en marcha de obras tan relevantes como las hidroeléctricas del Amazonas y otras actuaciones de carácter urbano y social como los programas Minha Casa, Minha Vida y Luz para Todos, diversas estimaciones sobre su grado de ejecución apuntan a que fue inferior a la esperada, entre otras razones por dificultades derivadas de la preparación técnica de los proyectos.

En 2012 se aprobó el Programa de Inversiones en Logística (PIL), ya con el propósito reconocido de incentivar la inversión privada en autovías y ferrocarriles por un valor de 102.000 millones de euros. La desconfianza hacia la ▷

[1] A lo largo del texto se expresa el valor en euros de las dotaciones de programas de inversiones e infraestructuras, para lo que se utiliza el tipo de cambio medio euro/real del año de aprobación de cada programa.

actuación del sector privado y la cercanía en el tiempo de la Copa del Mundo de Fútbol y de las Olimpiadas de Rio de Janeiro dieron lugar a estructuras de concesiones en las que con frecuencia primó la realización de las inversiones en los primeros años y una tasa de rentabilidad que no garantizaba la viabilidad económica del proyecto. Aunque este programa logró que se construyeran diversos aeropuertos y autovías, el riesgo de otros contratos terminó impactando en las cuentas del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) y en otras empresas estatales. Ya en 2015 se aprobó una segunda fase de este PIL para atraer nuevas inversiones, si bien no tuvo efectos destacados.

2. El Programa de Asociaciones e Inversiones de Brasil

En 2016, coincidiendo con un cambio anticipado de Gobierno, se crea el actual programa de asociaciones público-privadas, denominado formalmente Programa de Asociaciones e Inversiones (PPI, por sus siglas en portugués).

En los primeros años de la década, y especialmente a partir de 2014, Brasil entra en una fase económica negativa, con recesión (el crecimiento del PIB fue del 0,50 % y del -3,55 % en 2014 y 2015, respectivamente), una inflación que se sitúa en el 10 % a finales de 2015, una proporción de deuda pública sobre el PIB que con el 63 % registraba un máximo de la serie histórica y unas finanzas públicas con un déficit primario del 2 % y un déficit público total cercano al 10 %. Las políticas expansionistas que en años precedentes habían impulsado el crecimiento también acumularon desequilibrios que terminaron por abocar a un cambio de orientación en la política económica para retomar la senda de desarrollo.

El objetivo de retomar el crecimiento de la productividad económica ya se venía mostrando desde los años noventa como una necesidad. Entre los factores relacionados con la productividad, Brasil destacaba, también entre los países de su entorno, por el bajo nivel en valor y calidad de su *stock* de capital. Así, el conjunto de restricciones sobre la actividad que se han venido a denominar «coste Brasil», se ha estimado en algo más del 20 % del PIB, y de él una cuarta parte se explicaría por el déficit de infraestructuras (Inter-American Development Bank, 2020), que da lugar a una falta de acceso a servicios públicos y de integración en cadenas globales de valor.

En definitiva, puede considerarse que fue tanto por necesidad como por convicción que el protagonismo de la inversión pública para construir y modernizar las infraestructuras diera paso a la búsqueda de inversión privada que no solo liberase fondos públicos, sino que también aportara una mejor gestión en la construcción y operación de servicios de infraestructuras de calidad.

2.1. Marco institucional y gobernanza

Primero a través del Decreto 727/2016, luego convalidado con la Ley 13.334/2016, se crea el PPI en el ámbito de la Presidencia de la República, con el objetivo explícito (artículo 1) de ampliar y fortalecer la interacción entre el Estado y la iniciativa privada a través de la celebración de contratos de asociación para ejecutar proyectos de infraestructuras.

Dichos contratos de asociación se consideran de forma amplia para incluir los contratos de concesión común, especial y sectorial, los permisos de servicio público, el arrendamiento de bienes públicos, los derechos ▷

reales y, en general, cualquier acuerdo público-privado que adopte una estructura jurídica semejante.

Las asociaciones público-privadas están reguladas de acuerdo con su propia ley de 2004 (Ley 11.079/2004), que las viene a considerar como una concesión especial, por la que el contratado presta un servicio público, el Estado mantiene la propiedad del bien y la remuneración puede recibirse de los usuarios y el Estado (modalidad patrocinada) o solo del Estado (modalidad administrativa). Esta ley ha tenido modificaciones relevantes a lo largo de los años, entre las que, sin ánimo exhaustivo, se encuentran las siguientes: modificaciones del régimen fiscal de las empresas contratadas, la regulación de las garantías de entes subnacionales, el ámbito de los entes que pueden celebrar estos contratos, la constitución del fondo de apoyo a concesiones y asociaciones de entes federados.

Por su parte, las concesiones mantienen su legislación específica (Ley 8.987/1995), que regula la forma común de concesión, en la que el Gobierno no contribuye financieramente a su sostenimiento. Es el caso de la concesión de autovías, en la que el concesionario asume el riesgo de explotación a cambio de los ingresos de los peajes que pagan los usuarios.

En esencia, el PPI tiene dos líneas de actuación: el propio programa compuesto de los proyectos público-privados y las estructuras de Gobierno para gestionarlo. La primera estructura es el Consejo del Programa de Asociaciones de Inversiones de la Presidencia de la República (en adelante, el Consejo), en el que están presentes el ministro jefe de Casa Civil, que lo preside, el secretario ejecutivo de PPI y los principales ministerios del área económica, además del presidente del BNDES. La segunda es la Secretaría Ejecutiva de PPI (SPPI), con la función de coordinar, supervisar y evaluar dicho programa.

Con el fin de identificar proyectos que sean de interés para las Administraciones y para los inversores privados, la SPPI ejerce el papel de articulador con el resto de agentes que intervienen en el proceso: ministerios sectoriales, agencias reguladoras, órganos estatales y municipales, órganos de control y poder legislativo; y con inversores, concesionarios, instituciones regionales y multilaterales. En muchas ocasiones los proyectos estaban ya contemplados en anteriores planes de desarrollo de infraestructuras y es potestad del órgano competente que formula la política sectorial valorar cuáles de ellos se someterán a valoración del Consejo, previa preparación y consulta jurídica coordinadas por la SPPI.

La selección de proyectos para ser incorporados a la cartera del PPI se sustancia en una reunión deliberativa del Consejo. Una vez tomada esta decisión, se inicia la fase de gestión de los proyectos que han sido cualificados, y que comprende, en todos los casos, las siguientes fases:

– Estudios. Esta fase finaliza cuando el ministerio sectorial correspondiente presenta a la agencia reguladora los estudios aprobados.

  En la estructuración de los proyectos ha adquirido especial importancia en los últimos años el BNDES, que ha puesto sus servicios técnicos de análisis y consultoría al servicio de los entes federativos y otros interesados para preparar adecuadamente estos contratos de asociación público-privada y así resolver una de las debilidades observadas en los primeros años de funcionamiento ▷

del programa: la baja proporción de proyectos seleccionados que acababan cerrando la financiación.
- Consulta pública. Termina con el envío de la documentación al Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU) por parte de la agencia reguladora.
- Acuerdo del TCU, que quedará publicado en el *Diario Oficial de la Unión* (DOU).
- Pliego de condiciones del concurso público, publicado también en el DOU.
- Licitación por subasta, que viene siendo conducida en la Bolsa de Valores de Brasil (B3).
- Firma del contrato.

2.2. Programa de Asociaciones e Inversiones. Proyectos y balance

De acuerdo con los informes presentados por la SPPI, se concluyeron entre 2016 y 2022 proyectos de asociaciones público-privadas con compromisos totales de inversión valorados al tipo de cambio actual en cerca de 200.000 millones de euros y con ofertas para su adjudicación de más de 40.000 millones de euros, ingresados en el tesoro nacional.

Desde 2016, el conjunto de proyectos concluidos en el marco de este programa se recoge en la Tabla 1. ▷

TABLA 1
PROYECTOS EN 2016-2022

Sector		Subsector	
Nombre del sector	**Número de proyectos**	**Nombre del subsector**	**Número de proyectos**
Agricultura y suministro	4	Suministro	1
		Terminal pesquero	3
Comunicación y tecnología	1	Comunicación	1
Energía	47	Privatización	8
		Generación	15
		Petróleo y gas	17
		Transmisión	7
Infraestructura hídrica	1	Riego	1
Infraestructura urbana	12	Iluminación pública	9
		Movilidad urbana	1
		Residuos sólidos	2
Medioambiente	4	Parques y bosques	4
Minería	7	Minería	7
Saneamiento	11	Agua y alcantarillado	8
		Aguas residuales	3
Transportes	106	Aeropuertos	38
		Ferrocarril	6
		Vía fluvial	1
		Portuarios	52
		Carreteras	9
Total de proyectos	**193**		

Fuente: Elaboración propia a partir de la SPPI.

TABLA 2
PROYECTOS EN DESARROLLO EN 2023

Sector		Subsector	
Nombre del sector	**Número de proyectos**	**Nombre del subsector**	**Número de proyectos**
Agricultura y suministro	6	Suministro	1
		Terminal pesquero	5
Defensa y seguridad	2	Prisión	2
Energía	12	Generación	8
		Petróleo y gas	2
		Transmisión	2
Financiero	1	Financiero	1
Infraestructura hídrica	8	Riego	7
		Trasvases	1
Infraestructura social	8	Educación	5
		Vivienda	2
		Salud	1
Infraestructura urbana	53	Iluminación pública	38
		Movilidad urbana	3
		Residuos sólidos	12
Medioambiente	27	Gestión forestal	9
		Administración de parques nacionales	18
Minería	7	Minería	7
Saneamiento	9	Agua y alcantarillado	8
		Aguas residuales	1
Transportes	100	Aeropuertos	27
		Ferrocarril	8
		Vía fluvial	1
		Portuarios	34
		Carreteras	30
Turismo	6	Turismo	6
Total de proyectos	**239**		
Fuente: Elaboración propia a partir de la SPPI.			

Y la cartera de proyectos en desarrollo[2] en 2023 se recoge en la Tabla 2.

Por su importancia no solo en valor, sino también en el desarrollo económico del país, se muestra a continuación una síntesis del proceso de inversión público-privada en ciertos sectores clave: electricidad, autovías y aeropuertos.

[2] Cartera de proyectos en desarrollo a septiembre de 2023. La información detallada y actualizada de los proyectos concluidos y en desarrollo se encuentra disponible en la web de la SPPI (www.ppi.gov.br).

Sector eléctrico: generación y transmisión

Los principales actores que supervisan y regulan el sector son los siguientes: vinculada al Ministerio de Minas y Energía, ANEEL es la agencia reguladora de la generación, transmisión, distribución y comercialización de energía; el Operador Nacional del Sistema (ONS) controla y coordina la operación de las instalaciones de generación y transmisión del sistema eléctrico nacional; y ▷

la Empresa de Investigación Energética (EPE) realiza la planificación indicativa del sector.

Para invertir en generación, ya sea para suministrar electricidad tanto para el mercado libre como para el mercado regulado, es necesario obtener una autorización de ANEEL. Para unidades de capacidad reducida se requiere solo comunicación previa. Para centrales eólicas, fotovoltaicas, térmicas de más de 5.000 kW o hidroeléctricas es preciso autorización previa de ANEEL, sujeta a la disponibilidad de los estudios que establece la normativa. Las subastas de energía que promueve ANEEL para contratar la energía que necesitan las distribuidoras están abiertas a la participación de empresas nacionales y extranjeras, previo registro en la EPE.

La vía para invertir en transmisión son las subastas que organiza periódicamente ANEEL para la adjudicación de una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de instalaciones que formarán parte del sistema eléctrico nacional. Estas subastas están abiertas a empresas nacionales y extranjeras.

En junio 2023 se resolvió la licitación anual para proyectos de nueva transmisión eléctrica, compuesta por nueve lotes en siete estados de la federación. Se adjudicó en total la construcción, operación y mantenimiento de 6.184 kilómetros de líneas de transmisión, con unas inversiones comprometidas de 3.000 millones de euros.

Sector de transporte: autovías y aeropuertos

El Ministerio de Transportes elabora la política pública de transporte por carretera y la ANTT es la agencia reguladora de los contratos de concesión de autovías. La red de carreteras que no es objeto de concesión es administrada por el Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT). La planificación le corresponde a la Empresa de Planificación y Logística (EPL).

La ANTT estructura y gestiona las licitaciones para adjudicar concesiones de autovías, con el criterio de menor tarifa de peaje y mayor oferta económica. La participación en el sector está abierta a empresas nacionales y extranjeras. El adjudicatario de la licitación habrá de constituir una sociedad o vehículo de propósito especial (SPV) para operar la concesión.

La infraestructura aeroportuaria ha sido una de las últimas que se han abierto a la gestión privada; hasta 2011 el gestor estatal, INFRAERO, fue en la práctica monopolista en la administración de los aeropuertos del país. El Ministerio de Puertos y Aeropuertos elabora la política pública de este ámbito y su planificación estratégica. ANAC es la agencia reguladora de las concesiones de aeropuertos y estructura las nuevas licitaciones por subasta.

El desarrollo de las concesiones aeroportuarias, llevado a cabo desde 2011, ha seguido un diseño por bloques, agrupando aeropuertos de mayor y menor rentabilidad para los inversores y estableciendo así un sistema de subsidios cruzados entre ellos. Las licitaciones están abiertas a la participación de empresas nacionales y extranjeras.

En 2023 se han retomado por el nuevo Gobierno las licitaciones en el ámbito de las autovías, con la adjudicación del lote 1 de un conjunto de carreteras federales y estatales en el estado de Paraná que suman cerca de 400 kilómetros. Es un proyecto que fue calificado para su incorporación al PPI en 2019 y que ha sido incluido por el actual Gobierno en el denominado Nuevo PAC, un conjunto de iniciativas para impulsar el desarrollo de infraestructuras a semejanza de los PAC previos ya comentados, pero en el que las asociaciones público-privadas tienen un papel destacado. Este lote 1 ▷

ha sido adjudicado a un grupo brasileño de inversión en infraestructuras, que se ha comprometido a realizar una inversión de 1.500 millones de euros.

3. La experiencia española

El PPI ha estado abierto a la participación de empresas de fuera de Brasil. En su informe al Congreso de 2021, la SPPI informaba de que empresas de veintidós países habían participado en las licitaciones y que en un 38 % de las adjudicaciones estaban presentes, solas o en consorcio, empresas extranjeras.

Si bien no se dispone de datos desagregados sobre las adjudicaciones a empresas españolas dentro del total del programa, su presencia es muy mayoritaria entre los operadores e inversores externos. De hecho, España es el segundo país inversor extranjero en Brasil[3], solo detrás de Estados Unidos, con el 7 % del capital del país. Este esfuerzo inversor, que tuvo su origen en la década de los noventa del siglo XX con la entrada de grandes empresas de los sectores financiero, de telecomunicaciones e industrial, ha aprovechado en los últimos años las oportunidades que han ofrecido las concesiones y las participaciones público-privadas (PPP) en Brasil para reforzar su presencia.

Con un enfoque sectorial se mencionan a continuación los casos más representativos de la presencia española en concesiones y PPP para la modernización y operación de infraestructuras en Brasil, a partir de la información de fuentes públicas. Si bien en la mayor parte de los casos la entrada se produjo a través de la adjudicación de un proyecto en licitación pública, ya estuviera en la cartera del PPI o fuera anterior, en otros se llevó a cabo a través de la adquisición de activos ya existentes.

Se mencionan en primer lugar los casos de dos empresas que, en su momento, fueron protagonistas del desarrollo de concesiones y PPP en Brasil y que ya no están en el mercado: Isolux Corsán y Endesa Brasil.

Isolux Corsán

Esta empresa fue una de las primeras contratistas y concesionarias en desarrollar un importante volumen de negocio en Brasil, en las décadas de 2000 y 2010, en el sector de energía y en el de carreteras. Entre sus activos de transmisión de electricidad se encontraban líneas singulares, como las que atravesaban parte del bosque del Amazonas. En 2009 entró en la concesión de autovías, con un primer proyecto en Bahía al que se sumarían más tarde otros hasta completar una cartera de 1.500 kilómetros. La empresa experimentó una serie de dificultades que la llevó a entrar, en 2017, en concurso de acreedores y a la enajenación de sus activos en Brasil.

Endesa Brasil

Esta filial de Endesa estuvo presente en Brasil entre 2005 y 2015, cuando fue adquirida por Enel en 2009 y pasó a denominarse Enel Brasil. En los años en que estuvo operativa tuvo importantes activos en concesión en Brasil en las áreas de distribución, en Ceará y Rio de Janeiro, y transmisión de electricidad, en Rio Grande do Sul.

Abengoa

Desde su entrada en el mercado en la década de 1990 y, sobre todo, a partir de su ▷

[3] Banco Central de Brasil. Estadística de «Inversión directa en el país, distribución por país del controlador final».

participación en las subastas de líneas de transmisión en los 2000, esta empresa fue una de las más activas en la construcción y operación de líneas de transmisión. Llegó incluso a entrar en el negocio hospitalario con una asociación público-privada para construir y operar el hospital de Manaos, con 300 camas.

Los problemas de solvencia que experimentó a partir de 2015 llevaron a que se desprendiera de la importante cartera de activos que gestionaba en el país.

Repsol

Esta empresa energética entró en 2010 en la exploración y explotación de activos de petróleo y gas en el denominado Pré-sal brasileño, un área extensa con reservas de crudo de alta calidad y de gas natural frente a la costa sur de Brasil, entre los estados de Santa Catarina y Espírito Santo. Para desarrollar el negocio en Brasil, constituyó en ese año 2010 una *joint venture* con Sinopec, una de las principales empresas petroleras de China, en una operación corporativa que valoraba los activos de Repsol Brasil en 9.400 millones de dólares.

Este consorcio explota activos de *upstream* en tres campos de producción y tiene derechos sobre otros bloques de exploración. Ya con el programa de PPI, viene participando activamente en las rondas de licitaciones de nuevos bloques de exploración de petróleo y gas natural.

Iberdrola

A través de su filial, Neoenergía, está presente en dieciocho estados de Brasil, además de en Distrito Federal. Es por capitalización la principal empresa privada de electricidad cotizada en la Bolsa de Brasil, B3.

La primera entrada de Iberdrola en este sector se produjo en la segunda mitad de los noventa, cuando en el marco del Plan Nacional de Privatizaciones se hizo posible la entrada de grupos privados para modernizar y operar los grupos de ámbito generalmente estatal de distribución de electricidad, en concesiones habitualmente a treinta años. Hoy en día, Neoenergía es la responsable de la distribución de electricidad a más de 37 millones de usuarios en los estados de Bahía (1997), Pernambuco (2000), Rio Grande do Norte (1997), São Paulo y Mato Grosso do Sul (1998) y Distrito Federal (2020).

Entre sus activos de generación más representativos se encuentra el complejo eólico Chafariz, operativo desde 2022, uno de los mayores proyectos de generación de la empresa, formado por quince parques eólicos con una potencia instalada de 471 MW, con la que el total de generación eólica instalada en Brasil es de 1,6 GW. Y en construcción se encuentra el complejo Oitis, con doce parques eólicos que añadirán 566 MW más. Cuenta también con energía hidroeléctrica, con la central de Baixo Iguaçu, operativa desde 2018, con una capacidad instalada de 350 MW.

En transmisión se adjudicó en 2022 la construcción y operación de una línea de 1.700 kilómetros que conectará los estados de Minas Gerais y São Paulo, en la que se invertirán 1.000 millones de euros y entrará en servicio en 2027.

Naturgy

En 1997 el Grupo Gas Natural se hizo con la privatización de una empresa histórica de venta de gas en Rio de Janeiro, CEG. Posteriormente, en 2000 ganó la licitación para desarrollar una concesión de distribución de gas ▷

natural canalizado en un área del sur del estado de São Paulo. A partir de ese momento, la empresa desarrolló una importante red de distribución de gas natural en ambos estados, en sus capitales y en numerosas ciudades de su interior, y hoy en día es la mayor distribuidora de gas natural de Brasil, con más de 1,1 millones de clientes en 61 municipios de Rio de Janeiro y São Paulo.

Elecnor

Una de las empresas con más antigüedad en el mercado brasileño, en donde tiene una larga trayectoria en el sector de energía, como contratista EPC y también como concesionaria.

A través de su filial para el segmento eólico, Enerfin, inició su actividad en 2006 con la construcción del parque eólico de Osório en Rio Grande do Sul y la comercialización de la electricidad producida, en licitaciones del Gobierno federal. En 2020 inició la operación de otro complejo eólico de 256 MW, Ventos de São Fernando, en Rio Grande do Norte. Otra empresa participada por Elecnor, Celeo, gestiona sus concesiones en el área de transmisión, donde tiene más de 4.000 kilómetros en concesión, además de una planta fotovoltaica, en São João do Piauí, con una potencia instalada de 224 MW.

Acciona

En Brasil desde 1997, donde ha ejecutado grandes proyectos de infraestructuras como contratista y adjudicatario en 2020 de uno de los mayores proyectos público-privados en transporte urbano de Iberoamérica: la Línea 6 del metro de São Paulo, que comprende la construcción y posterior operación y mantenimiento de un servicio que abarcará quince estaciones y se prevé que transporte a 630.000 personas diariamente. No será la primera concesión en transporte de la empresa en Brasil, donde durante diez años invirtió y operó la llamada Autovía del Acero, vendida en 2018. Recientemente ha incluido activos de generación renovable en su cartera de proyectos, con la adquisición de dos parques eólicos en desarrollo, Sento Se I y II, en el estado de Bahía, con una capacidad que llegará a los 850 MW.

Grupo Cobra y Cymi

Ambas empresas tienen una larga trayectoria en Brasil y en Iberoamérica, como contratistas en infraestructuras, comunicaciones y energía, y también como operadores de activos. Antes integradas en ACS Industrial, dicho grupo fue adquirido por la francesa VINCI en 2021 y mantiene sin cambios su marca diferenciada y su sede ahora dentro del grupo Cobra IS.

En los últimos años, Cobra Brasil ha ejecutado numerosos contratos EPC en líneas de transmisión y plantas de generación renovable y convencional, y en la actualidad gestiona una cartera de más de 2 GW de parques solares fotovoltaicos en operación o construcción. Cymi Brasil, por su parte, ha construido, operado y mantenido una importante cartera de líneas de transmisión en régimen de concesión en diferentes estados de Brasil, proyectos adjudicados en las subastas que organiza el regulador eléctrico brasileño ANEEL.

Cymi Brasil participa también en el consorcio que se adjudicó en 2021 un contrato de PPP para dar el servicio de saneamiento básico en el estado de Alagoas, con una inversión estimada de cerca de 200 millones de euros, en la que es la primera concesión de estas características que desarrollará una empresa española. ▷

Red Eléctrica de España (Redeia)

Red Eléctrica es uno de los principales operadores de transmisión de electricidad en Brasil. Su entrada se produjo ya en 2019 a través de la adquisición de Argo Energía, que poseía y operaba tres líneas de transmisión, junto con el Grupo Energía Bogotá. En 2022 incrementó notablemente su presencia en el mercado a través de otra operación corporativa, al adquirir, también a través de su participada Argo Energía, cinco nuevas líneas de transmisión que le han permitido completar una cartera de 4.125 kilómetros en transmisión en Brasil.

Abertis

Abertis entró en el mercado de concesiones de autovías en Brasil en 2012, con la adquisición de la filial de OHL de Brasil, que tenía una importante cartera de nueve concesiones con un total de 3.227 kilómetros. Esta operación corporativa se realizó a través de la sociedad Arteris, participada por Abertis y Brookfield. En 2017, Arteris se adjudicó una nueva concesión en el interior del estado de São Paulo, con 720 kilómetros.

Sacyr

Además de desarrollar como contratista importantes proyectos, sobre todo en el ámbito del transporte urbano, en 2021 se adjudicó durante treinta años la operación y mejora de un tramo de 204 kilómetros de la RSC-287, en el estado de Rio Grande do Sul.

Aena

El gestor aeroportuario ha sido uno de los protagonistas de las licitaciones de concesiones de aeropuertos en el marco del PPI en los últimos años. En 2019 se adjudicó la concesión de un grupo de seis aeropuertos en el nordeste de Brasil, de los que el aeropuerto internacional de Recife Guararapes-Gilberto Freyre es el más importante. Posteriormente, su posición en el mercado se ha visto muy reforzada con la adjudicación, en agosto de 2022, de la concesión de once aeropuertos más, entre los que destaca el aeropuerto brasileño con más tráfico aéreo y uno de los primeros de la región, el de Congonhas, en São Paulo. Con esta cartera de aeropuertos en concesión, Aena se ha convertido en el principal gestor privado de aeropuertos en Brasil.

Bibliografía

Inter-American Development Bank. (2020). *Brazil. Public-Private Partnership and Concessions Preparation Program.* https://ewsdata.rightsindevelopment.org/files/documents/49/IADB-BR-L1549.pdf

Lins, P. (26 mai 2017). O PAC valeu a pena? *Blog do Ibre.* FGV IBRE. https://blogdoibre.fgv.br/posts/o-pac-valeu-pena

Pillar Rosa, K. V. C. (2020). Programa de Parceria de Investimento (PPI) e as Parcerias Público-Privadas: Os Desafios da Nova Governança. *Coletânea de pós-graduação*, *5*(1). Tribunal de Contas da União. https://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A81881E78EC66CF0179B3F40D9B54E6

PPP Legal Resource Center. (2021). *Country Profile: Brazil*. World Bank Group. https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/country-profile-brazil

Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos. (2021). *Relatório de acompanhamento do andamento dos empreendimentos e demais ações no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI*. Ministério da Economia. https://www.ppi.gov.br/wp-content/uploads/ ▷

2023/01/relatorio-da-secretaria-especial-do-ppi-congresso-nacional-2021.pdf

The World Bank. (2023). *A Global Database of Inflation*. https://www.worldbank.org/en/research/brief/inflation-database

Página web

Programa de Parcerias de Investimentos. https://www.ppi.gov.br/