

## » Infraestructuras, un sector al alza en Brasil

São Paulo » 03 » 2019

La llegada de un nuevo Gobierno a Brasil ha traído consigo una agenda económica liberal que abre nuevas oportunidades de negocio tanto para empresas locales como internacionales. El presidente brasileño, Jair Bolsonaro, se enfrenta a grandes desafíos en distintos ámbitos. Y es en el sector de infraestructuras donde cuenta con más posibilidades de ofrecer noticias positivas en un periodo relativamente corto de tiempo. Esto se debe a la conjugación de diversos factores hasta ahora inéditos.

Por un lado, en este momento se reúnen en Brasil un número importante de proyectos listos para ser concedidos; por otro, el país cuenta con gobernantes con clara intención de sacarlos adelante de la mano de iniciativa privada, principalmente. Para lograr esta combinación de factores, se han necesitado 25 años y cuatro presidentes de la República, quienes, con más o menos intensidad, han ido reintroduciendo en la agenda los temas relativos a infraestructuras en el país latinoamericano.



Con el objetivo de dejar clara su intención de activar el Programa de Concesiones y Asociaciones Público-Privadas (PPPs, por sus siglas en portugués), el Gobierno ha anunciado que los proyectos relativos a infraestructuras son prioritarios. Se prevé que, durante los primeros meses de gestión, traten de otorgar concesiones de 25 proyectos, sumando casi 2 100 millones de dólares (R\$ 8.000 millones) en nuevas inversiones.

Las inversiones previstas se concretan en 193 proyectos incluidos en el “Programa de Asociación de Inversiones (PPI)”. Una cartera de emprendimiento del Gobierno que incluye todo lo que el Gobierno central ya ha concedido o pretende conceder pronto. De estos 193 proyectos, 124 ya han sido licitados, generando 12 mil millones de dólares (R\$ 46.000 millones) para la caja del Estado brasileño. Estos proyectos se encuentran actualmente en fase de inversiones, reformas, implantaciones y expansiones. Las inversiones pactadas alcanzan prácticamente los 66.000 millones de dólares (R\$ 253.200 millones) siempre que se cumpla lo acordado.

Sólo contando con los proyectos previstos en el PPI, en materia de transporte y logística, se esperan inversiones valoradas en 29.000 millones de dólares (R\$ 111.000 millones) en los próximos años. Están en el radar, por ejemplo, concesiones de aeropuertos y de carreteras; la construcción de nuevos ferrocarriles; y la oferta de terminales portuarias. En ese último segmento, Brasil va a poner a disposición del sector privado 59 proyectos diferentes.

Cabe mencionar el buen momento que vive el sector eléctrico, en el que se está impulsando la construcción de nuevas hidroeléctricas, termoeléctricas, parques eólicos y solares, y líneas de transmisión. La crisis económica redujo el Producto Interior Bruto del país durante dos años e hizo descender la demanda de energía. Sin embargo, la recuperación del país exigirá en un corto espacio de tiempo una mayor capacidad de producción y de transmisión.

Los programas para la concesión de infraestructuras no son exclusividad del Gobierno central. Varios Estados del país están preparando programas similares. Entre ellos,

São Paulo, gobernado por João Doria (PSDB), empresario alineado con el pensamiento liberal y de derecha. Doria quiere imprimir un nuevo ritmo al programa de concesiones, incidiendo en la velocidad y la amplitud de los contratos.

El Estado de São Paulo, principal centro financiero e industrial del país, busca acelerar los programas de concesión del metro de la ciudad, la renovación de las concesiones de carreteras y la privatización del Puerto de San Sebastián. En febrero, Doria anunció el lanzamiento de un nuevo lote de concesiones de autopistas. El plan del gobernador es entregar al sector privado 1 201 kilómetros de vías durante 30 años y obtener inversiones de casi 2 300 millones de dólares (R\$ 9.000 millones).

Doria también busca persuadir al Gobierno de Bolsonaro para que este conceda los proyectos federales en su Estado. El gobernador ha pedido la inclusión, en la cartera de concesiones y privatizaciones del Gobierno de Brasil, de algunos activos importantes ubicados en São Paulo. Entre ellos, el CEAGESP (principal depósito de abastecimiento del país) y el Puerto de Santos (el mayor de América Latina), también administrado por el Gobierno central. La agenda de Doria incluye también la privatización de la Hidrovía Tietê-Paraná, principal corredor de exportación de las *commodities* agrícolas entre el Centro-Oeste brasileño y el Puerto de Santos.

Doria no es el único gobernador que ha adoptado una agenda económica más liberal. La plataforma de concesiones y privatizaciones también entra dentro de los planes de otros políticos elegidos durante las últimas elecciones. En el Estado de Minas Gerais, Romeo Zema, empresario que ha entrado recientemente en política, prepara el Plan de Movilidad Urbana. La idea del gobernador minero es poner en marcha un gran proyecto para activar la construcción del metro de la capital, Belo Horizonte, paralizado desde hace años. El gobernador de Río Grande do Sul, Eduardo Leite, también quiere reactivar un proyecto centrado en la construcción de un metro en la ciudad de Porto Alegre. Wilson Witzel, gobernador de Río de Janeiro, anunció que pretende iniciar un programa de concesiones de 12 carreteras en el Estado. El plan es poner en manos de iniciativa privada 719,2 kilómetros de carreteras.

Conviene subrayar, sin embargo, que el programa nacional de concesiones de infraestructura cuenta con una mayor madurez que los programas provinciales, con la excepción de São Paulo, que posee una tradición mayor en este campo. Esto significa que los proyectos provinciales que se concederán quizá no sean tan detallados como a nivel nacional. Sin embargo, aunque los niveles de madurez sean distintos, el cambio en la tendencia política es notorio.

## NUEVA AGENDA ECONÓMICA

La agenda liberalizadora que emergió en las elecciones de octubre de 2018 tiene como principal impulsor al “superministro” de Economía, Paulo Guedes, quien

“El Estado de São Paulo busca acelerar los programas de concesión del metro de la ciudad, la renovación de las concesiones de carreteras y la privatización del Puerto de San Sebastián”

ha amasado el poder con el que contaban figuras de ministerios extintos, contando con un amplio apoyo del presidente Bolsonaro. Guedes, figura vinculada a la Escuela de Chicago, promete reducir el tamaño del Estado, privatizando todo aquello que sea posible. El Gobierno de derechas salió victorioso de las últimas elecciones pregonando el lema “Más Brasil, menos Brasilia”.

La Administración cuenta con altas posibilidades de completar esta agenda, sobre todo si se consideran los proyectos centrados en infraestructuras y no se

limitan los planes a la privatización de compañías gubernamentales. El Gobierno Federal tiene 135 compañías oficiales, de varios tamaños y tipos. El 38 % de las empresas (51) no pueden privatizarse sin que antes lo apruebe el Congreso Nacional. De este modo, se exigen dos votaciones en la Cámara de Representantes y dos en el Senado, siendo necesario un gran apoyo político. Entre las empresas más complicadas para privatizar están Correos, Banco do Brasil y Caixa Econômica Federal.

A pesar de ello, Guedes ha anunciado que espera poder recaudar 20.000 millones de dólares con la activación del plan de privatizaciones de compañías gubernamentales durante 2019. Se trata de una apuesta ambiciosa que pondrá a prueba la capacidad del Gobierno de traducir en votos en el Congreso el apoyo a la agenda presentada durante las elecciones del 2018.

Las posibilidades de éxito son más claras en lo que respecta a otorgar concesiones de carreteras, terminales portuarias o aeropuertos. Muchos de los proyectos programados son parte del “Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC)”, y ya estuvieron considerados durante el Gobierno del expresidente Luiz Inácio Lula da Silva. La opinión de que deben considerarse la concesión de licencias viene dada por este motivo: el programa de concesiones ganó fuerza durante un Gobierno de izquierda y ha sido apoyado por el actual Gobierno de derecha. Es una de las peculiaridades típicas de un país que se ha cansado del eterno *gap* entre la oferta y la demanda en el sector de infraestructura.

En un país con dificultades históricas para crecer económicamente, las inversiones en infraestructuras pueden traducirse en un crecimiento económico del 2 % o el 3 %, y hasta de un 4 % al año en situaciones especiales.

## DEMANDA HISTÓRICA POR INVERSIONES

Invertir en infraestructuras no es una alternativa para Brasil, sino una necesidad ante la realidad del país. Por ejemplo, en el área de transporte y logística, esencial para transportar las cosechas obtenidas por el sector de los agronegocios brasileños, el 64 % de la carga aún va dentro de camiones, un medio caro y contaminante. Por otro lado, sólo el 18 % se transporta en ferrocarriles y un 5 % en hidrovías.

La infraestructura urbana de saneamiento es otro sector que requiere inversiones urgentes. En ese campo, hay diferencias abismales dentro del país, donde existen localidades con niveles de saneamiento de primer mundo y otras con indicadores similares a aquellos de los países menos desarrollados. Los siguientes datos nos permiten hacernos una idea: el 17 % de los brasileños aún no tienen acceso a agua tratada y el 38 % del agua potable que sale de las estaciones de tratamiento se pierde en la distribución y no llegan a las residencias de los brasileños. En total, el 56 % del alcantarillado no recibe ningún tipo de tratamiento.

A principios de la década pasada se produjo, en el sector eléctrico brasileño, un inédito periodo de racionamiento de energía derivada de la escasa planificación. Entonces, la industria, el sector comercial y los consumidores residenciales se vieron obligados a reducir un 20 % el consumo.

Las concesiones y alianzas público-privadas ya han sido criticadas en Brasil, por partidos de derecha y de centro-derecha. Hoy, ni partidos de izquierda o progresistas rechazan totalmente estos programas.

Las privatizaciones y concesiones han avanzado desde que el Gobierno del PSDB empezara con ellas a mediados de 1990. Aunque aún existen problemas regulatorios, se ha progresado mucho en materia legal. Los Gobiernos de los expresidentes Luis Inácio Lula da Silva y Dilma Rousseff, ambos del PT, impulsaron en el país un marco regulatorio que, aunque no es perfecto, ofrece una estabilidad razonable sobre la que trabajar para acelerar los cambios. Ambos mandatarios promovieron programas de concesión en subastas relacionadas con carreteras, aeropuertos, centrales hidroeléctricas o líneas de transmisión, entre otras áreas. Ahora, el Gobierno de Bolsonaro otorgará un nuevo ritmo a los proyectos, apoyándose en nuevos ajustes.

## QUIÉN SALE ADELANTE

Para aquellos inversores locales e internacionales que tengan interés en las oportunidades que ofrecen los programas de privatizaciones y concesiones en Brasil, el desafío que deberán enfrentar va más allá de hacerse con los proyectos.

Los procesos de apertura a la inversión privada implican para las compañías y fondos de inversión tener que cumplir con una serie de requisitos. En primer lugar, es necesario conocer el escenario brasileño (político, económico y sectorial). Brasil cuenta con una complicada red de regulaciones, cuestiones burocráticas y otras características peculiares en el campo de la infraestructura y la economía. No es un lugar sencillo para invertir ya que las condiciones cambian con relativa rapidez.

Además, en muchos casos, las inversiones en infraestructuras necesitarán complementarse con proyectos relacionados con la gestión de la reputación. Estos abarcan desde acciones de asuntos públicos y *advocacy*, a presentación de credenciales para la opinión pública con el objetivo de crear un ambiente favorable a los nuevos administradores privados.

Después de obtener una concesión, el siguiente paso es obtener los apoyos y relaciones esenciales para seguir adelante con el proyecto. Las carreteras, los ferrocarriles, los puertos o los aeropuertos afectan a innumerables grupos (comunidades, colaboradores, representantes sindicales, políticos o medios de comunicación, entre otros). Iniciar un proyecto en este entorno requiere entender el contexto local y los posibles desafíos a los que se deberá hacer frente, así como establecer una relación fluida con los distintos grupos de interés involucrados en el día a día de la operación.

En definitiva, Brasil cuenta actualmente con grandes oportunidades en el sector de las infraestructuras. Quien esté preparado podrá sacar réditos de las mismas.

# PROYECTOS QUE SE ESPERAN



# 59

Proyectos en marcha en el sector del transporte y logística

## INVERSIONES PREVISTAS



# US\$ 29.400

millones (R\$ 111.800 millones)

## CONCESIONES EN AEROPUERTOS



# 17

 proyectos

US\$ 1.000 millones  
(R\$ 3.520 millones)

## SECTOR FERROVIARIO



# 12

 proyectos

US\$ 14.500 millones  
(R\$ 55.390 millones)

## SECTOR PORTUARIO



# 22

 proyectos

US\$ 1.000 millones  
(R\$ 3.600 millones)

## SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE



# 8

 proyectos

US\$ 13.000 millones  
(R\$ 49.340 millones)

Fuente: Programa de Alianzas de Inversión (PPI)



**Cleber Martins** es Director General de LLORENTE & CUENCA en Brasil. Es periodista y abogado, con vasta experiencia en el sector de la comunicación en Brasil. Durante 15 años, ocupó diferentes cargos en el periódico Folha de São Paulo, incluyendo editor de Negocios y editor adjunto de Economía. Con trayectoria ejecutiva en el área de Comunicación Corporativa, ha actuado en proyectos, nacionales e internacionales, para las principales empresas del sector privado del país, en la construcción de reputación, prevención y gestión de crisis, innovación, entrenamientos y consultoría de reputación. Formado por USP (Periodismo y Derecho), también posee un MBA en Información Económico-Financiera y extensión en Ciencias Políticas y Relaciones Gubernamentales.

[clebermartins@llorenteycuenca.com](mailto:clebermartins@llorenteycuenca.com)



**Aginaldo Brito** es Gerente de Comunicación de Infraestructura de LLORENTE & CUENCA en Brasil. Formado en Comunicación Social con especialización en Energía por el Laboratorio de Periodismo de la Universidad Estadual de Campinas (Labjor/Unicamp). Trabajó por más de 20 años en las principales redacciones de la prensa brasileña, entre ellas Gazeta Mercantil, El Estado de São Paulo y Folha de São Paulo. Como periodista cubrió temas vinculados al sector de infraestructura en Brasil y en el exterior. Es especialista en varios segmentos de la infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos, movilidad urbana y energía. En comunicación corporativa ha actuado como especialista en la comunicación estratégica para el sector de infraestructura.

[abrito@llorenteycuenca.com](mailto:abrito@llorenteycuenca.com)

## **d+i** desarrollando ideas

LLORENTE & CUENCA

**Desarrollando Ideas** es el Centro de Liderazgo a través del Conocimiento de LLORENTE & CUENCA.

Porque asistimos a un nuevo guión macroeconómico y social. Y la comunicación no queda atrás. Avanza.

**Desarrollando Ideas** es una combinación global de relación e intercambio de conocimiento que identifica, enfoca y transmite los nuevos paradigmas de la sociedad y tendencias de comunicación, desde un posicionamiento independiente.

Porque la realidad no es blanca o negra, existe **Desarrollando Ideas**.

[www.desarrollando-ideas.com](http://www.desarrollando-ideas.com)  
[www.revista-uno.com](http://www.revista-uno.com)

