PINHEIRO NETO
ADVOGADOS

Boletim

Infraestrutura | Nº 24

Este boletim traz conteúdo relevante sobre a área de Infraestrutura e está disponível em português e em inglês. Nesta edição, o destaque vai para a notícia "Estado de São Paulo busca implementar projetos de mobilidade urbana via parcerias público-privadas"

03/07/2023

Sócio responsável:
• Ricardo Simões Russo

Colaboradores:
• Andrey Vishnevsky Fortes
• Gabriel Gomes Mercante
• Rodrigo de Almeida Manso Vieira

Periodicidade: Trimestral Número da edição: 24

Este boletim traz conteúdo relevante sobre a área de Infraestrutura e está disponível em português e em inglês. Nesta edição, o destaque vai para a notícia "Estado de São Paulo busca implementar projetos de mobilidade urbana via parcerias público-privadas"

Editais e Leilões

Conglomerado espanhol Aena faz movimentações visando assumir o aeroporto de Congonhas

Considerando a incerteza relacionada ao uso de precatórios para o pagamento de outorgas de infraestrutura, o conglomerado espanhol Aena optou por liquidar suas obrigações em dinheiro, e agora está apto a iniciar os procedimentos para assumir o controle da administração de Congonhas e outros dez aeroportos no bloco SP/MS/PA/MG. Os terminais foram arrematados por R$ 2,45 bilhões durante a 7ª Rodada de Concessões, em agosto do ano passado. Aproximadamente metade do valor da taxa seria paga por meio de requisições judiciais, porém, o processo foi interrompido pela burocracia governamental.

Além de Congonhas, mais dez aeroportos fazem parte do bloco adquirido no ano passado pela empresa: Campo Grande (MS), Ponta Porã (MS), Corumbá (MS), Uberlândia (MG), Uberaba (MG), Montes Claros (MG), Carajás (PA), Santarém (PA), Altamira (PA) e Marabá (PA).

A Advocacia-Geral da União (AGU) instruiu os órgãos governamentais a aguardarem uma decisão final sobre o uso de requisições judiciais em pagamentos de outorga. “Diante da perspectiva de definição das regras para o uso desses recursos em alguns meses, a concessionária optou por liquidar em dinheiro, a fim de manter o cronograma de investimentos planejado no Brasil”, informou a concessionária em comunicado.

Em vista disso, após a validação do contrato, um prazo de 40 dias é estabelecido para que a concessionária apresente os planos de transição operacional dos terminais à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Após essa etapa, a agência tem 40 dias para avaliar. De acordo com a legislação, após todo esse processo, será necessário um período adicional de duas semanas para que a concessionária assuma a administração dos aeroportos de menor porte, seguido por mais 45 dias para completar a transição.

Para saber mais, clique aqui.

Estado de São Paulo busca implementar projetos de mobilidade urbana via parcerias público-privadas

O governo de São Paulo tem planos de viabilizar pelo menos quatro novas Parcerias Público-Privadas (PPPs) de mobilidade urbana até 2026, de acordo com o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini. O primeiro projeto será o Trem Intercidades (TIC) que visa ampliar o percurso entre São Paulo e Campinas, atualmente atendido apenas por trens de carga. O leilão para o TIC está marcado para 28 de novembro, com um investimento previsto de R$ 13 bilhões em obras.

O próximo projeto previsto é uma PPP que envolverá as linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade da CPTM. O objetivo é lançar o edital até o final de 2024 e realizar o leilão no início de 2025. A intenção é estender a linha 13 até Bonsucesso, em Guarulhos, e estudar a viabilidade da extensão até a Mooca.

Para 2025, o governo planeja lançar uma terceira PPP, que incluirá a linha 10-Turquesa da CPTM e a construção da Linha 14-Ônix, um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de 33 km que ligará Guarulhos ao ABC Paulista. Esse projeto é considerado importante, pois todas as linhas existentes são radiais, enquanto a Linha 14 será perimetral, melhorando a mobilidade urbana e evitando que as pessoas sejam deslocadas para áreas mais distantes do centro. Além disso, a equipe do governo está buscando lançar uma quarta PPP, em 2025, para um novo Trem Intercidades. Estudos serão contratados para avaliar três possíveis rotas: Sorocaba, São José dos Campos e Santos.

O governo de São Paulo tem como prioridade o setor de mobilidade urbana e considera esses projetos como parte de seu programa de desestatização. O valor total dos investimentos dependerá da avaliação do IFC (InternationalFinance Corporation). Para garantir a segurança dos investidores privados, o governo pretende utilizar recebíveis do Estado como garantias, como multas de trânsito, outorgas de concessões e dividendos da Sabesp. Além disso, pode ser criado um novo órgão regulador específico para trilhos, a fim de garantir uma regulação independente e adequada para o setor de transporte sobre trilhos em São Paulo.

O governo também está trabalhando na criação de um novo órgão regulador exclusivo para trilhos, que deve ser estabelecido antes do leilão do TIC, em novembro. A intenção é criar uma agência independente de regulação para o setor de transporte sobre trilhos em São Paulo, ou por meio da criação de uma nova agência ou de uma diretoria na Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo).

Para saber mais, clique aqui.

Regulação

Presidente promove mudanças no marco do saneamento

Em decreto assinado no dia 5 de abril de 2023, visando revisar o marco do saneamento, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva incluiu uma disposição que permite que as companhias estaduais prestem serviços sem a necessidade de licitação. Durante o evento, o Presidente defendeu os decretos, destacando que o problema do saneamento no Brasil é um problema crônico, e pediu confiança nas empresas públicas que atuam nessa área.

A revisão do marco inclui a possibilidade de as estatais estaduais prestarem serviços diretamente em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou microrregiões (subdivisões das áreas estaduais), sem a necessidade de licitação, uma vez que, nesses casos de agrupamentos, o estado pode ser considerado como o titular do serviço, assim como o município. Portanto, as empresas estaduais poderiam fornecer serviços de saneamento sem a realização de licitação.

O marco do saneamento, sancionado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, em julho de 2020, originalmente previa que, em casos de compartilhamento com municípios das instalações operacionais de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o estado poderia ser considerado como o titular do serviço. No entanto, há um processo em andamento no Supremo Tribunal Federal (STF) que discute essa questão. Em fevereiro deste ano, a Advocacia-Geral da União (AGU) defendeu um contrato assinado sem licitação pela Companhia de Água e Esgotos da Paraíba, estatal estadual, para a prestação de serviços de saneamento em uma microrregião do estado, que inclui cerca de 30 municípios, incluindo a capital João Pessoa, sob o argumento de que o estado é o titular do serviço, o que permitiria a prestação direta, sem necessidade de licitação.

O decreto assinado por Lula ratificou a posição da AGU, abrindo a possibilidade de prestação direta de serviços sem a necessidade de licitação. Outra mudança prevista é a remoção do limite de 25% dos contratos do setor de saneamento para Parcerias Público-Privadas (PPPs).

No caso da falta de plano técnico e financeiro, os decretos flexibilizam as regras para as comprovações necessárias, permitindo que as empresas mantenham seus contratos de prestação de serviços. Essas comprovações são exigidas para garantir que as empresas públicas tenham condições de investir na expansão do saneamento básico. O governo federal tem a meta de universalizar o acesso até 2033. No que diz respeito à regionalização, o prazo deverá ser prorrogado até o final de 2025.

Neste contexto, o presidente destacou: “Estamos chamando o Brasil à responsabilidade para resolver um problema crônico no país. Não temos o hábito de cuidar do saneamento básico. Não temos o hábito de tratar o esgoto”. Ainda, Lula afirmou que essa nova política traz credibilidade para a relação entre os entes federativos: “Esta é uma política que traz muita credibilidade para a relação entre os entes federativos, entre o governo federal, governadores e prefeitos, entre o governo e os empresários. E, também, confia nas empresas públicas que prestam serviços à população brasileira.”

Para mais informações, clique aqui.

Governo federal divulga projeto de nova política no ramo das concessões rodoviárias

A nova proposta de política de concessões rodoviárias do Governo Federal tem como principais objetivos tornar os contratos seguros e sustentáveis economicamente, além de impulsionar os investimentos e garantir tarifas justas de pedágio. Elaborada pelo Ministério dos Transportes, a nova política de concessões rodoviárias estabelece quatro parâmetros principais para orientar os contratos: redução das tarifas para os usuários, aumento da execução e dos investimentos em infraestrutura, melhoria da segurança viária e otimização dos parâmetros de desempenho e qualidade de serviço para os usuários.

Com base nesses parâmetros, o Ministério dos Transportes realizou uma revisão dos contratos existentes, buscando garantir que atendam aos critérios estabelecidos pela nova política. A intenção é promover uma redução das tarifas cobradas dos usuários, garantir que os investimentos sejam efetivamente realizados para melhorar a infraestrutura rodoviária, aumentar a segurança nas estradas e garantir melhor desempenho e qualidade de serviço aos usuários.

Essa revisão dos contratos é uma medida importante para garantir que as concessões rodoviárias estejam alinhadas com os objetivos da nova política e possam atender às necessidades dos usuários de forma mais eficiente e adequada.

A apresentação da proposta ocorreu durante o evento Brasil Road Invest (BRI), em São Paulo, e contou com a presença de investidores, representantes do mercado financeiro e operadores de infraestrutura. A proposta agrega inovações e boas práticas às diretrizes e aos procedimentos de políticas públicas para os novos projetos de parceria privada em rodovias, aproveitando a experiência adquirida ao longo das últimas três décadas, desde as primeiras concessões.

O Ministério dos Transportes identificou a necessidade de otimizar o modelo de concessão de rodovias devido a desafios como: o baixo desempenho dos contratos de concessão, a demora no processo de relicitação e nos novos estudos, além da insatisfação dos usuários com a baixa execução de obras em relação ao valor das tarifas.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou que a parceria entre setor público e privado será fundamental para destravar projetos significativos nas rodovias. A meta é proporcionar um transporte rodoviário de qualidade, com tarifas justas, que não comprometam a mobilidade dos cidadãos devido a atrasos e interrupções nas obras, e que também sejam sustentáveis para as empresas envolvidas.

Para mais informações, clique aqui.

Novas medidas anunciadas pelo tesouro no âmbito das parcerias público-privadas

Em 20.4.2023, o Tesouro Nacional anunciou quatro medidas estruturais para impulsionar as parcerias público-privadas (PPP) por estados e municípios. Essas medidas visam incentivar projetos em áreas estratégicas, como infraestrutura educacional e saneamento básico, compondo parte de um conjunto de 13 medidas estruturais lançadas pelo Ministério da Fazenda para estimular os investimentos em infraestrutura e melhorar os mercados de crédito e seguros do país.

Conforme destacado pelos secretários do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, e de Reformas Econômicas, Marcos Pinto, as medidas fornecerão mais segurança jurídica e financeira, contribuindo para o aumento dos investimentos, da geração de empregos e da renda no país. Além disso, o objetivo é reduzir os custos de transação bem como as ineficiências e burocracias que limitam o crescimento econômico de longo prazo no Brasil. Das 13 medidas, nove serão submetidas ao Congresso Nacional, incluindo três projetos que já estão em tramitação e seis novas propostas. As demais medidas entrarão em vigor por meio de normas como decretos ou portarias.

Uma das medidas anunciadas é o apoio da União para acelerar a realização de novos projetos por meio do mecanismo de PPP, o que deve estimular os investimentos em infraestrutura no Brasil. Também serão feitas melhorias na legislação para incentivar o financiamento de projetos de infraestrutura com benefícios ambientais e sociais. No setor de crédito, as medidas se concentram na eliminação de barreiras e ineficiências, modernização da legislação, facilitação do acesso ao crédito e redução dos custos de financiamento e juros cobrados do consumidor final.

No caso das PPPs, os estados e municípios que estruturarem esses projetos poderão contar com a garantia da União para financiar a operação por meio de instituições financeiras internas ou externas. Essa garantia reduzirá os custos, tornando o crédito mais acessível. Além disso, diminuirá os riscos para os parceiros privados, que terão menos necessidade de alavancagem financeira para executar os projetos. Segundo informações do Governo, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) já possui uma linha de crédito pronta para operar com estados e municípios dentro desses novos parâmetros.

Outra medida diz respeito ao financiamento de projetos de infraestrutura por meio de debêntures incentivadas. A legislação será aprimorada para permitir que setores como, educação, saúde, segurança pública, parques urbanos, equipamentos culturais e esportivos, habitação social e requalificação urbana obtenham financiamento por meio da emissão dessas debêntures. As debêntures incentivadas contarão com incentivos tributários, de modo a fomentar a captação de recursos privados para projetos de infraestrutura social e ambiental.

As novas medidas anunciadas visam impulsionar os investimentos em infraestrutura, melhorar os mercados de crédito e seguros, assim como promover o crescimento econômico de longo prazo no Brasil. O objetivo é criar um ambiente mais favorável para investimentos, gerando empregos, renda e promovendo o desenvolvimento do país.

Para mais informações, clique aqui.

Financiamentos

Parceria entre o BNDES e o China Development Bank pode captar até R$ 5 bilhões em investimentos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o China Development Bank (CDB), instituição de fomento da China, firmaram um acordo para captação de até US$ 1,3 bilhão. Esse acordo estabelece condições gerais que serão detalhadas em dois documentos distintos: um, para destinar US$ 800 milhões a investimentos de longo prazo e outro, para alocar US$ 500 milhões em aplicações de curto prazo.

A assinatura desse acordo com o CDB é reflexo do crescente protagonismo do Brasil no cenário mundial. Um país respeitado internacionalmente abre novas oportunidades de captação e diversificação das fontes de recursos para o BNDES, o que poderá gerar mais empregos e renda no futuro, conforme destacou o presidente do banco, Aloizio Mercadante.

No âmbito da linha de financiamento de longo prazo, com um prazo total de até 10 anos, o foco será direcionado para projetos relacionados a infraestrutura, energia, manufatura, petróleo e gás, agricultura, mineração, saneamento, agenda ASG (ambiental, social e de governança), mudança climática, desenvolvimento verde, prevenção de epidemias, economia digital, alta tecnologia, gestão municipal e outros setores no Brasil. Investimentos de longo prazo frequentemente representam um desafio para o desenvolvimento do país, por isso a maior parte dos recursos será destinada a essas áreas, conforme explicou o presidente do BNDES.

Por outro lado, na linha de financiamento de curto prazo, com um prazo de 3 anos, o montante será utilizado como parte do orçamento de investimentos do BNDES, possibilitando, por exemplo, o apoio a operações que promovam o comércio bilateral entre China e Brasil, além de outras frentes de financiamento.

As linhas de financiamento mencionadas visam atender potencialmente empresas privadas e entidades públicas que necessitem de crédito do BNDES para apoiar investimentos nos setores mencionados, seguindo as condições estabelecidas nas políticas operacionais do banco.

Mercadante ressaltou que a China se tornou o maior parceiro comercial do Brasil e lidera os investimentos estrangeiros diretos no país. Com o intuito de aprofundar as relações com o CDB no campo do financiamento, a ideia é acelerar os investimentos em setores estratégicos, como, transição energética, mobilidade urbana e infraestrutura.

O relacionamento entre os bancos teve início em 2007, quando foi negociado o financiamento destinado à construção do Gasoduto Sudeste-Nordeste. Esse marco culminou na celebração de um contrato de empréstimo externo, formalizando a captação de recursos pelo BNDES no valor de US$ 750 milhões. Nos anos subsequentes, foram firmados memorandos de entendimento e acordos de cooperação entre as instituições, estabelecendo o compromisso de buscar novas oportunidades de cooperação em projetos de interesse mútuo entre os países.

Para mais informações, clique aqui.

BNDES reabre protocolo para operações de financiamento no âmbito do plano Safra

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) reabriu o protocolo para novas operações de financiamento no âmbito do Plano Safra 2022/2023, que está em vigor até o próximo dia 30. O anúncio foi feito durante a abertura da Bahia Farm Show, uma feira de agronegócios realizada em Luís Eduardo Magalhães, na Bahia.

Com a reabertura, o BNDES disponibilizou um total de R$ 3,6 bilhões em recursos para dez programas de crédito agrícola do Governo Federal, incluindo o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf), o Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA) e o Programa de Modernização da Frota de Tratores Agrícolas e Implementos Associados e Colheitadeiras (Moderfrota).

Essa reabertura foi possível devido a atualizações nos saldos de operações canceladas anteriormente, bem como a uma portaria do Ministério da Fazenda que permitiu a suplementação de recursos para o período restante. As novas solicitações de crédito podem ser feitas por meio de agentes financeiros credenciados no BNDES, como, agências de fomento, cooperativas de crédito e bancos.

Além do Plano Safra, o BNDES também oferece outras linhas de crédito para o setor agrícola, como o BNDES Crédito Rural, que financia projetos de investimento, aquisição de máquinas e custeio. No caso do BNDES Crédito Rural, o banco anunciou a possibilidade de custo financeiro com taxa fixa em dólar, visando oferecer condições mais competitivas para o setor.

No Plano Safra 2022/2023, o BNDES anunciou um total de R$ 25 bilhões em crédito para o setor agropecuário brasileiro. Até o momento, já foram financiados 55 mil beneficiários da agricultura familiar e 23 mil beneficiários da agricultura empresarial.

Para mais informações, clique aqui.

Novos projetos no âmbito dos transportes são tratados como prioridade para investimentos e emissão de debêntures

Por meio do Ministério dos Transportes, o Governo Federal estabeleceu nove projetos de infraestrutura de transportes como de alta prioridade para angariar recursos no setor privado por meio de debêntures e obter alívio fiscal. Sete propostas de ferrovias e duas de rodovias receberam autorização.

Dentro do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), foram aprovados sete projetos. A empresa Caminhos da Serra Gaúcha recebeu autorização para executar obras e explorar os serviços de operação, manutenção, conservação, melhorias e expansão da capacidade da infraestrutura de transporte em vários trechos da concessão do bloco 3 de rodovias do Rio Grande do Sul.

Os seis projetos restantes envolvem ferrovias. A empresa Petrocity Ferrovias Ltda. obteve aprovação no Reidi para três projetos de grande relevância: a Estrada de Ferro Minas Espírito Santo, conectando a Barra de São Francisco (ES) a Ipatinga (MG) em uma extensão de 242 km; a Estrada de Ferro Planalto Centro, ligando Unaí (MG) a Campos Verdes (GO) em uma extensão de 530 km; e a Estrada de Ferro Juscelino Kubitschek, unindo São Mateus (ES) a Santa Maria (DF), atravessando os estados de Espírito Santo, Minas Gerais e Distrito Federal em uma extensão de 1.310 km.

A Vale S.A. terá permissão para utilizar os incentivos fiscais a fim de realizar intervenções obrigatórias, tais como, duplicação de segmentos ferroviários, demolição de Obras de Arte Especiais e redução de conflitos urbanos, tanto na concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que atravessa Espírito Santo e Minas Gerais, quanto na concessão da Estrada de Ferro Carajás, presente nos estados do Maranhão e Pará.

Por fim, a empresa Suzano poderá beneficiar-se desse incentivo para estabelecer uma plataforma ferroviária que integrará um sistema logístico intermodal para transportar a produção de celulose da unidade fabril até o Porto de Santos por meio da Malha Ferroviária Norte/Paulista, localizada no Mato Grosso do Sul.

Em relação às ferrovias, a Rumo S.A. obteve aprovação para emitir debêntures incentivadas no projeto de construção da Ferrovia Estadual Senador Vicente Emílio Vuolo, parte do Sistema Ferroviário Rondonópolis/Cuiabá/Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, com uma extensão aproximada de 730 km.

A Ecovias do Cerrado, por sua vez, foi autorizada a emitir títulos para explorar e fornecer serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, monitoramento, conservação, implementação de melhorias e expansão da capacidade do amplo sistema rodoviário que abrange diversas rodovias federais em Minas Gerais e Goiás.

As debêntures incentivadas são instrumentos de dívida emitidos por empresas que atuam no setor de infraestrutura. Contam com isenção de imposto de renda para incentivar mais pessoas a comprarem esse tipo de título, ampliando o dinheiro arrecadado pelas empresas para a execução de obras ou serviços de infraestrutura no país.

Para mais informações, clique aqui.

Artigos

Projetos de Lei de Hidrogênio Verde no Brasil

Seja pela corrida internacional para o cumprimento das metas de descarbonização definidas no Acordo de Paris, seja pelos impactos gerados pela prolongada Guerra entre Rússia e Ucrânia, o debate sobre o uso de fontes alternativas de energia vem ganhando destaque. Nesse contexto, o hidrogênio verde desponta como um elemento importante a ser considerado. O Brasil, ainda que timidamente, já tem movimentações para regular e incentivar o seu uso.

O que é o Hidrogênio Verde

Se, na física, cada cor está associada à frequência e aos comprimentos de onda, no mundo energético, as cores servem para classificar o hidrogênio de acordo com suas diferentes formas de produção. Isso, porque, embora seja um elemento químico abundante em nosso planeta, o hidrogênio, em sua forma molecular e possuidora de grande potencial energético, tem que ser produzido. E é justamente nesta produção que se distinguem as diferentes cores: cinza, azul, verde, turquesa...

No meio desse arco-íris energético, destaca-se o hidrogênio verde – também chamado de H2V. Nele - e por isso a alcunha de combustível no futuro - toda a cadeia de produção é realizada sem que haja liberação de carbono. Por meio da eletrólise da água, cuja energia necessária deve advir de fontes renováveis, as moléculas de hidrogênio são separadas das de oxigênio, resultando em um hidrogênio limpo e sustentável, fato que pode acabar dando significado literal para a expressão “o verde é a cor da esperança”.

Regulamentação no Brasil

O Brasil possui um Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2), lançado em 2021 pelo Ministério de Minas e Energia, com o objetivo de desenvolver o mercado local. A produção e o uso do hidrogênio verde no Brasil, contudo, ainda dependem de regulamentação. Duas Comissões - uma instaurada na Câmara dos Deputados (a Comissão Especial de Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde) e uma no Senado Federal (a Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde) - angariam, juntas, informações técnicas, com o objetivo de contribuir no diagnóstico das necessidades e na definição das pretensões do País.

Ademais, existem alguns Projetos de Lei em tramitação que buscam regulamentar a matéria. Entre eles, destacamos:

- Projetos de Lei nos 1.878/22 e 1880/22: Ambos, ainda em análise no Senado Federal (casa originadora) e de iniciativa da Comissão de Meio Ambiente, visam: *(i)* o primeiro, a criação de política que regule a produção e os usos para fins energéticos do Hidrogênio Verde, consagrando a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) como órgão regulador responsável, a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) como fiscalizadora das unidades que produzam H2V com recursos hídricos e a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) como responsável pelas unidades de H2V que produzam energia elétrica; e *(ii)* o segundo, a criação de programas de incentivo à produção em larga escala de células de combustível, com aproveitamento do potencial das cadeias de valor do hidrogênio, etanol e biogás.

- PL 576/21: Em tramitação na Câmara dos Deputados (câmara revisora) e de iniciativa do então senador Jean Paul Prates (atual presidente da Petrobras), tem por escopo disciplinar a outorga de autorizações para aproveitamento de potencial energético *offshore* (amplamente conectado com a produção de H2V).

- PL 725/22: Em tramitação no Senado Federal e igualmente de iniciativa do então senador Jean Paul Prates, visa disciplinar a inserção do hidrogênio como fonte de energia no Brasil, estabelecendo parâmetros de incentivo ao uso do hidrogênio sustentável.

Ainda não está claro, contudo, se e quando os referidos Projetos de Lei virão a ser aprovados e, se e quando isso acontecer, qual será a configuração final da proposta e o seu efetivo impacto na sociedade.

Projetos de H2V

Segundo dados do Instituto Nacional de Energia Limpa (INEL), embora ainda carente de regulamentação, os investimentos em projetos de H2V no Brasil já somam mais de 30 bilhões de dólares. Entre esses projetos, destacam-se: *(i)* planta de produção de hidrogênio no Polo Petroquímico de Camaçari (BA), pela Unigel; *(ii)* usinas no Complexo Industrial e Portuário de Suape (PE), pela Qair Brasil; *(iii)* Complexo Portuário Industrial do Pecém (CE), pela Qair Brasil; *(iv)* Complexo Industrial e Portuário de Suape (PE), pela White Martins; e *(v)* Porto do Açu, pela Shell. Ressalva-se, porém, que dos mais de 300 projetos existentes, apenas 5% já foram implementados – como resultado de investimentos em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) sem, necessariamente, uma preocupação dos seus operadores com o retorno do investimento.

O investimento em H2V gera uma efervescência econômica não só na produção desse elemento, mas também em todo um arcabouço de infraestrutura que serve como motor dessa transição energética. Em estudo do BNDES, apresentado em junho de 2023, apontou-se a necessidade de investimentos na ordem de R$ 3,7 trilhões em infraestrutura, ao longo dos próximos dez anos, para fazer a transição para uma economia de baixo carbono, sendo R$ 1 trilhão apenas para projetos de hidrogênio verde. Com isso, o prognóstico atual é de que, dentro dos próximos anos, veremos uma injeção considerável de investimentos em infraestrutura ligadas a esse elemento químico. Uma projeção do banco de investimento Goldman Sachs indica que o mercado de hidrogênio global ultrapassará US$ 11 trilhões até 2050.

Conclusão

Tendo em vista o cenário atual da transição energética no Brasil, o futuro no mercado do hidrogênio verde é promissor, e estamos no caminho para trocar a cortina e apresentar o próximo ato do teatro do futuro energético. Todavia, para isso, é importante que as regras do jogo estejam claras, visando, assim, que ainda mais projetos sejam destravados.

Bibliografia:

Brasil, M. (16 de junho de 2023). *Investidores estão cobrando marco legal para hidrogênio, não subsídios, diz Rollemberg*. Fonte: epbr: https://epbr.com.br/investidores-estao-cobrando-marco-legal-para-hidrogenio-nao-subsidios-diz-rollemberg/

Chiappini, G. (16 de junho de 2023). *Hidrogênio verde: conheça 10 projetos promissores em desenvolvimento no Brasil*. Fonte: epbr: https://epbr.com.br/hidrogenio-verde-conheca-10-projetos-promissores-em-desenvolvimento-no-brasil/

Neder, V. (16 de junho de 2023). *Brasil precisa de R$ 3,7 tri em investimento em infraestrutura 'verde' nos próximos 10 anos*. Fonte: O Globo - Economia : https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/06/brasil-precisa-de-r-37-tri-em-investimento-em-infraestrutura-nos-proximos-10-anos.ghtml