



**ABTL**

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE  
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



**Clipping Diário**

**SEXTA-FEIRA 02.01.26**

## **Codeba realiza simulado de vazamento de óleo para situações de emergência**

PLATAFORMA: PORTUÁRIA EM FOCO | CADERNO: ONLINE | 02.01.26

O objetivo do exercício foi preparar a equipe da companhia para agir de forma rápida e eficiente em momentos de pressão

A Companhia das Docas do Estado da Bahia CODEBA – Autoridade Portuária Federal, realizou, no dia 18 de dezembro, um simulado de emergência no Porto Ilhéus.

A ação teve como cenário o combate de vazamento de óleo combustível de embarcação que, no cenário hipotético, teria colidido com o cais durante a atracação. O objetivo do exercício foi preparar a equipe da companhia para agir de forma rápida e eficiente em momentos de pressão.

O simulado foi desenvolvido com a participação das Gerências do Porto de Ilhéus (GPI), de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho (Gmast) e Guarda Portuária (GPort), das empresas OCEAN PACT e AIUKÁ, contratadas pela Companhia.

Ele também contou com as presenças dos observadores da Marinha do Brasil (MB) e da Universidade Estadual de Santa Cruz, que permitiu avaliar a efetividade dos protocolos de emergência, verificar o funcionamento dos equipamentos de segurança, testar a aplicação de técnicas de contenção e limpeza e comunicação, além de treinar a atuação integrada em situações de risco, previstos no PEI Plano de Emergência Individual, do Porto de Ilhéus.

Como parte do atendimento ao PAE Plano de Atendimento a Emergências do Porto de Ilhéus, durante o treinamento, também foi testada a capacidade de resposta da equipe de brigadistas frente a acidentes envolvendo vítimas.

Além do Porto de Ilhéus, outros dois simulados foram realizados nos portos públicos de Salvador e Aratu -Candeias, como parte das ações de prevenção de cenários relativos a riscos de acidentes e danos ao meio ambiente.

A nossa missão é manter informado àqueles que nos acompanham, de todos os fatos, que de alguma forma, estejam relacionados com a Segurança Portuária em todo o seu contexto (Safety/Security). A matéria veiculada apresenta cunho jornalístico e informativo, inexistindo qualquer crítica política ou juízo de valor.

## **Novas regras entram em vigor neste ano**

PLATAFORMA: BRASILIENSE | CADERNO: ONLINE | 02.01.26

**REFORMA TRIBUTÁRIA** Período de transição começa neste mês e vai até 2033, dependendo do tributo para dar lugar ao IVA dual sobre o consumo

A partir deste mês, a tributação sobre o consumo no Brasil ganha uma nova forma, com o início da fase de transição da reforma tributária. As mudanças foram discutidas pelo Congresso Nacional desde 2023 e a regulamentação foi aprovada no ano passado por deputados e senadores após anos de debate sobre qual seria a cara do novo sistema tributário. Neste ano, as mudanças ainda são pequenas, justamente para que os empresários e consumidores se adaptem à nova realidade.

Por ser ainda um ano de testes, todos os cinco tributos federais e regionais que serão extintos até o fim do processo de transição permanecem inalterados em 2026, são eles: Programa de Integração Social e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (PIS/Cofins), Imposto sobre o Consumo de Mercadorias e Serviços (ICMS), Imposto sobre Serviços (ISS) e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Por outro lado, entram em vigor os novos tributos: o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), para estados e municípios, substituindo o ICMS e o ISS, e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de natureza federal, substituindo IPI e PIS/Cofins. Esses dois tributos compõem o novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual.

As alíquotas finais da CBS e do IBS ainda estão indefinidas e dependem de uma resolução do Senado Federal. Estimam-se que, somadas, devem ficar entre 26, 5% e 28%, bem acima da média do IVA cobrado nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em torno de 19%. Se chegar a 28%, o Brasil pode ter a maior alíquota de IVA no mundo, superior aos 27% da Hungria e significativamente mais alta do que as do México (de 16%) e da Argentina (de 21%), na América Latina.

Apesar disso, as taxas cobradas pelos novos tributos neste ano de testes ainda será simbólica, de 0, 9% no caso da CBS, e de 0, 1% para o IBS, sendo 0, 05% para os estados e 0, 05% para os municípios. Durante os oito anos da transição, a PIS/Cofins será a primeira contribuição a ser extinta, em 2027. Enquanto isso, o ICMS e o ISS terão as alíquotas reduzidas a partir de 2029 até serem extintas em 2033.

No caso do IPI, o imposto deixa de ser cobrado no ano que vem, mas será mantido no caso de produtos que possuem os incentivos relacionados à Zona Franca de Manaus (ZFM), que foram prorrogados até 2073.

Produtos que integram a chamada Cesta Básica Nacional de Alimentos (CBNA) – termo criado na reforma tributária -serão isentos da tributação de IBS e CBS. O objetivo dela foi priorizar mais alimentos in natura e menos processados. Entre os favorecidos com a alíquota zero estão carnes, ovos, arroz, feijão, pão francês, leite, queijos, além de diversas frutas, verduras e legumes. Por outro lado, a reforma cria uma tributação extra sobre itens considerados nocivos à saúde e ao meio ambiente. Também chamado de “imposto do pecado”, o Imposto Seletivo (IS) deve incidir sobre bebidas alcoólicas, cigarros, refrigerantes, bets e outras casas de apostas, além de determinados veículos, entre outros.

Assim como os outros tributos, a alíquota do Imposto Seletivo ainda não foi definida e depende de decisão do Senado. A expectativa é que isso ocorra até o fim deste ano, já que, a partir de 2027, a CBS passa a ser cobrada integralmente em todo o território nacional, substituindo o PIS e a Cofins.

O relator da proposta da reforma tributária no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), disse ao Correio que espera começar o período de avaliação das medidas “sem pressa” e com cautela antes de se pensar em elevar os tributos. De acordo com o parlamentar, este ano será o momento ideal para testar as implementações dos dispositivos, antes da execução integral.

“Minhas expectativas para 2026 são claras: iniciar uma transição gradual e segura. Aplicaremos alíquotas simbólicas para calibração, sem aumento imediato da carga. Queremos garantir segurança jurídica, propondo o waiver (dispensa) de multas para adaptação intensa”, disse o senador, que considera ainda que o mais importante é testar a tecnologia dos novos sistemas, como o split payment – mecanismo feito para garantir a cobrança automática dos novos tributos e que deve começar a funcionar já em 2027.

“Se ele mostrar que a base de contribuição aumentou, teremos espaço para calibrar a alíquota padrão para baixo antes mesmo da implementação plena. Esperamos mais previsibilidade, confiança e investimentos a longo prazo”, acrescentou.

## Expectativas

O principal formulador da proposta da reforma tributária aprovada pelo Congresso e que acompanhou todas as discussões sobre o tema, tanto no Executivo quanto no Legislativo, o ex-secretário especial da reforma do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, conversou com o Correio e não escondeu as expectativas com o início da fase de transição.

“O grande desafio para este ano é ter bom senso, não pedir nada que não seja factível dos contribuintes se adequarem a fazer, mas ao mesmo tempo ter ideia do sentido de urgência de que todos os sistemas têm que estar operacionais até o final do ano”, disse. “A ideia é não cobrar os novos tributos em 2026, apenas exigir obrigações acessórias” acrescentou.

O especialista agora não faz mais parte do time que gerencia a aplicação dos novos tributos, mas reconhece que o prazo para que empresas e, até mesmo os municípios, se adequem ao IVA dual, é “bastante apertado”. Contudo, considera que é um período factível, desde que haja “bom senso” entre os reguladores. “Não vai ser exigido nada que não seja possível às empresas se adequarem para fazer e sempre com uma informação precisa do que precisa ser feito” tranquilizou.

Como novo sistema em vigor, Appy prevê uma redução significativa das fraudes e da sonegação, considerado um dos objetivos da reforma sobre o consumo. “O primeiro motivo é a própria base de dados que vai estar disponível em função do novo modelo de tributação.

Todas as operações, exceto talvez operações de MEI (microempreendedor individual), vão ter que ser acobertadas por documentos fiscais eletrônicos e que vão estar todos constando de uma mesma base”, explicou o economista. Ele afirmou ainda que esse cruzamento de informações deve ser uma ajuda importante para identificar padrões de fraude.

Outro benefício citado pelo ex-secretário é o próprio split payment, que deve começar a ser utilizado em operações do tipo B2B (de empresa para empresa). Com essa mudança e o crédito tributário vinculado ao recolhimento, ele espera que a evasão fiscal será reduzida significativamente, citando as chamadas “empresas laranja”.

“Elas operam em um nível baixo de operação, de repente emitem um volume muito alto de documentos fiscais e somem. Não têm nenhum responsável e geram um crédito para o adquirente. Você tem que ir lá provar que aquela operação não ocorreu, o que é extremamente difícil e, com o novo modelo, como o crédito é vinculado ao recolhimento, não vai mais existir esse tipo de fraude” destacou Appy.

Sobre os quase três anos de discussões e votações no Congresso, o ex-secretário destacou que “foi uma experiência muito gratificante de trabalho conjunto das três esferas da Federação”, mas lamentou o grande número de exceções na versão final, que devem manter o país com uma das alíquotas mais elevadas sobre o consumo no mundo. “Esse é o momento para se discutir os prós e contras do modelo que foi adotado e, talvez, se chegar à conclusão de que é melhor um modelo com menos exceções e mais cashback, por exemplo. E pessoalmente acho que seria um modelo melhor, mas o resultado final é bastante positivo” afirmou.

O economista-chefe da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Igor Rocha, ressaltou que a alíquota final poderia ser bem menor não fossem as exceções com descontos de 100%, 60% ou 30% para uma série de produtos. “É importante ressaltar que foram determinados grupos que distorceram a reforma. O país teria uma alíquota próxima à da OCDE, em torno de 20% a 21%, mantendo a Zona Franca de Manaus e mantendo o Simples, o que seria muito mais positivo para a nossa competitividade” considerou.

Apesar disso, o economista avaliou como positivo o fato de a reforma ter saído do papel e que o prazo de transição de oito anos deve ser suficiente para que todos os atores se adequem às mudanças. É importante lembrar que os reguladores dos novos tributos podem revisar a cada cinco anos os benefícios fiscais concedidos pela reforma, o que pode abrir possibilidades para mudanças na alíquota final, como destaca o representante da Fiesp. “Eu acho que fica a lição de casa de ter o aprendizado do que é o IVA e, da mesma forma que diversos países já estão fazendo a sua reforma de segunda ou de terceira geração, onde está reduzindo esses tratamentos diferentes, essas exceções, que a gente possa fazer algo igual no Brasil acrescentou Rocha.

‘O grande desafio para este ano é ter bom senso, não pedir nada que não seja factível dos contribuintes se adequarem a fazer’

# **Protagonismo privado e promessas para transporte marcam Novo PAC**

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 02.01.26

Quase metade do valor executado no programa veio da iniciativa privada; entidade aponta novo padrão de financiamento com fortalecimento de debêntures

SÃO PAULO Uma das principais bandeiras do novo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) chega a 2026, quarto ano de sua nova edição, sob protagonismo do setor privado e com investimentos concentrados em segmentos como habitação e rodovias.

Lançado em agosto de 2023, numa referência ao programa de 2007, o Novo PAC promete investir cerca de R\$ 1, 8 trilhão em todos os estados do país. Desse total, R\$ 1, 3 trilhão está previsto para até este ano, e outros R\$ 500 bilhões, para depois de 2026.

Segundo a Casa Civil, o PAC executou R\$ 944, 8 bilhões até agosto de 2025. Cerca de 46, 3% desse montante é de origem privada – a maior fatia. O restante do valor se divide em recursos do Orçamento Geral da União, de financiamentos e investimento estatal.

No total, são 34 mil empreendimentos (obras e equipamentos), distribuídos nos eixos de transporte, ciência e tecnologia, infraestrutura social, cidades, água, inclusão digital e conectividade, transição e segurança energética, educação e saúde.

Na opinião de Venilton Tadini, presidente da Abdib (Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base), a forte presença privada é reflexo de um novo padrão de financiamento.

Ele afirma que, além do apoio do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), empresas do setor agora têm mais acesso a capital externo e à emissão de debêntures (títulos de dívida emitidos por empresas para captar recursos).

O volume de ofertas de debêntures incentivadas disparou nos últimos anos e chegou ao valor mensal de quase R\$ 19, 7 bilhões em outubro, o maior patamar da série histórica, que teve início em 2012, de acordo com o monitoramento da Anbima (Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais).

Nos dez primeiros meses deste ano, o montante de debêntures incentivadas emitido foi de R\$ 133, 3 bilhões, aumento de 19, 2% em relação ao valor registrado no mesmo período de 2024.

“Temos um novo padrão de financiamento. É uma diferenciada água para o vinho. O PAC define a prioridade: entra às vezes via BNDES, mas o importante é que o setor privado também pode ir ao mercado, emitir debêntures, fazer investimentos e captar recursos externos”, afirma Tadini.

O protagonismo do setor privado diferencia o novo programa de sua versão anterior, que contou com forte participação estatal. Na época, os investimentos do PAC cresceram continuamente de R\$ 18, 1 bilhões em 2007 até o ápice em 2014 -ano de eleições e de Copa do Mundo no Brasil, quando foram usados R\$ 97, 4 bilhões. Foi nesse exercício que o país começou a registrar déficit nas contas públicas.

De acordo com a Abdib, do total de pouco mais de R\$ 1, 3 trilhão de investimentos do PAC previstos até 2026, a maior parte, de R\$ 531, 5 bilhões, é do segmento de cidades sustentáveis e resilientes, no qual está inserido o Minha Casa, Minha Vida.

Mas há outros destaques. Tadini cita avanços no segmento de transporte eficiente e sustentável, que prevê R\$ 217, 5 bilhões até 2026. A maior fatia é destinada a rodovias (R\$ 96 bilhões).

De acordo com a Abdib, no guarda-chuva de investimentos públicos, foram duplicados 180 km de rodovias e construídos outros 221 km, entre janeiro de 2023 e agosto de 2025.

Entre as obras que estão em execução, a entidade destaca a duplicação da BR-116/RS, que liga Porto Alegre a Novo Hamburgo (RS), e a construção da ponte sobre o rio Xinguna BR-230/PA, interligando os municípios de Anapu (PA) e Vitória do Xingu (PA).

No lado do investimento privado, a Abdib cita uma série de leilões nos três anos de programa.

No setor portuário, a associação registrou a conclusão de obras de 47 empreendimentos, totalizando R\$ 3, 6 bilhões de investimentos em portos.

Para Fernando Vernalha, advogado especialista em infraestrutura, o governo tem um desafio histórico de gerir os recursos públicos investidos no PAC, já que muitas obras são implementadas tanto pela administração federal quanto por entes subnacionais.

“Por exemplo, o município que vai receber o investimento de uma obra do PAC pode assumir a responsabilidade e o compromisso de dar sua contrapartida. Se o município tiver algum problema orçamentário e não conseguir viabilizar esse fluxo de recursos, o contrato pode parar”

Além disso, Vernalha afirma que um novo entrave da nova edição do PAC é a falta de espaço fiscal para o aporte da União.

Segundo projeção da Abdib, investimentos em infraestrutura baterão um novo recorde em 2025, com R\$ 280 bilhões em obras públicas e privadas. Os números também consideram projetos fora do PAC. Do total de investimentos previstos para este ano, 84% vêm do setor privado, e o restante é dinheiro público.

Apesar do recorde neste ano, o ritmo de crescimento interanual desacelerou. Depois de ter aumentado 19, 5% em 2023 e 15, 3% em 2024, os investimentos em infraestrutura devem crescer aproximadamente 3% em 2025, segundo a estimativa da Abdib. A estimativa é atualizada pelo IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) no período, ou seja, é um crescimento real.

# Diagnóstico da ATP propõe revisão em seguro portuário

Associação que representa terminais privados quer inclusão de risco climático e mais seguradoras no mercado

SABRINA PARRAL  
DE SÃO PAULO

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) propõe a revisão dos seguros portuários obrigatórios a partir de um estudo apresentado pelo setor, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPA), denominado Diagnóstico de Seguros em Terminais Portuários Autorizados.

O documento aponta entraves práticos, jurídicos e financeiros que dificultam a contratação, a manutenção e a efetividade das apólices no setor, além da ausência de coberturas para eventos climáticos extremos, como enchentes, vendavais, granizo, mareias de tempestade, secas e ondas de calor. Com base em questionários e entrevistas, o estudo identificou que os terminais de uso privado (TUPs) enfrentam uma combinação de riscos regulatórios, ambientais, operacionais, econômicos e, especialmente, climáticos.

O levantamento identificou os fatores que elevam os custos das apólices. Em entrevista para a Tribuna, o presidente da ATP, Murilo Barbosa

sa, disse que o principal fator para a redução de valores "é a realização de uma matriz de riscos detalhada para que a contratação de seguro não seja abrangente. Além disso, outro fator seria a existência de novas seguradoras no mercado, a fim de ampliar a concorrência, e, consequentemente, diminuir o custo. Por fim, temos o risco Brasil, que poderia ser reduzido caso houvesse maior segurança jurídica".

Barbosa afirmou que o alto custo das apólices decorre ainda do descompasso entre o valor do prêmio e das coberturas necessárias para proteger ativos portuários de grande porte e receitas elevadas. Segundo ele, a falta de conhecimento técnico das seguradoras

sobre as operações do setor leva à adoção de seguradoras conservadoras, coberturas excessivas e modelagens genéricas baseadas no risco Brasil, agravadas pela escassez de dados estatísticos sobre sinistros.

Ele destacou ainda que o processo de cotação é lento e burocrático, muitas vezes inviabilizando renovações dentro do prazo e criando risco de períodos descobertos. Barbosa acrescentou que o baixo apetite ao risco das seguradoras, somado à pouca concorrência no mercado especializado, especialmente no ramo de responsabilidade civil portuária, mantém preços elevados, condições rígidas e reduz a oferta de produtos mais adequados às necessidades dos terminais.

## PRÓXIMOS PASSOS

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murilo Barbosa, disse que o diagnóstico serve como ponto de partida com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPA) para próximos passos para ajustar a qualidade dos seguros, mas que a ATP também "conversará com os seguradores, com a Anvisa (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), com o SIF (Sistema Integrado de Informações de Seguros Privados) para definir o próximo encaminhamento".

## DIFERENÇAS

Adilson Teixeira, diretor comercial da empresa Seguros, explica que há diferenças relevantes entre os seguros obrigatórios a TUPs e seguros para terminais em portos organizados. "Os TUPs operam sob regime de autorização, com maior autonomia, mas também maior exposição direta a riscos ambientais, patrimoniais e de responsabilidade civil. Já nos portos organizados, parte dos riscos é compartilhada com a autoridade portuária e diluída em contratos de arrendamento". Para o executivo, a profissionalização do gestão de riscos e seguros será decisiva para a sustentabilidade dos terminais privados. "O setor portuário tem a infraestrutura crítica, de alto valor e baixa substituição. Tratar o seguro como commodity, e não como risco controlado, é fundamental para garantir sustentabilidade operacional e segurança jurídica".



## Antaq: contratação é obrigatória

■ A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tornou obrigatória a contratação de seguros em instalações portuárias a partir de fevereiro de 2024, alterando a norma da Resolução 75-Antaq, de 3 de junho de 2023, por meio da Resolução 104, de 23 de junho de 2023.

Segundo o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, o TUP que não contratar os seguros obrigatórios fica sujeito a uma multa no valor de R\$ 100 mil.

### PROPOSTAS

O estudo da ATP apresenta propostas para aproximar as exigências regulatórias da Antaq da realidade do mercado segurador, corrigindo o descompasso entre as coberturas disponíveis e as necessidades dos terminais.

A principal sugestão

é um modelo escalonado de conformidade, que inclui identificar e quantificar riscos, definir plano de ação e contratar seguro só quando não houver alternativa mais eficiente. A ideia é evitar a contratação automática de apólices inadequadas e estimular inovação entre seguradoras.

Outra recomendação é flexibilizar o cumprimento da obrigação, permitindo mecanismos equivalentes, como captivos, resseguro internacional e autogestão, desde que comprovem eficácia.

O estudo também propõe segmentar riscos e exigir mapas de risco conforme padrões ISO, restringindo a obrigatoriedade aos riscos realmente insubstituíveis. Para aumentar a concorrência, sugere-se uma cláusula de proporcionalidade, condicionando a obrigatoriedade a pelo menos três ofertas.

O recorte climático

mostra desigualdade de acesso a seguros entre terminais, com alguns contando com programas robustos e outros enfrentando escassez e custos altos.

Diante disso, o setor vê a chance de avançar em padronização de informações e em uma agenda regulatória que fomente competição, soluções parametrizadas e parcerias internacionais, reduzindo lacunas de cobertura e fortalecendo a segurança jurídica e a eficiência na gestão de riscos dos TUPs.

### RECOMENDAÇÕES

Para melhor endereçar soluções reivindicadas pelo setor, a pesquisa apresenta um conjunto de recomendações urgentes como realização de workshops técnicos, revisão da regulação, elaboração de um guia técnico, de um banco de dados de sinistralidade e de um questionário de riscos. (BF)

## Especialista explica entraves do mercado

■ A falta de regulação específica, bem como riscos ambientais e climáticos e a falta de dados históricos confiáveis para quantificação atuarial, são entraves que dificultam uma maior adesão ao mercado de seguros no setor portuário.

"A inexistência de um marco específico aumenta a percepção de insegurança jurídica e exige soluções contratuais mais sofisticadas", afirma Adilson Teixeira, diretor comercial da Unima Seguros, empresa que atende Terminais de Uso Privado (TUPs).

Teixeira salienta que atuação da empresa junto aos TUPs ultrapassa a contratação de apólices. "Nosso relacionamento envolve desde a modelagem de programas de seguros patrimoniais e de responsabilidade civil até análises técnicas de risco operacional, ambiental e climático, sempre com foco em mitigação, transferência adequada de risco e aderência regulatória", explica.

Apesar desse escopo, o executivo reconhece que muitos terminais ainda re-

sistem as estruturas mais completas de seguro. Entre os fatores, ele aponta a subavaliação histórica dos riscos, especialmente os climáticos e ambientais, além da percepção do custo das apólices de forma isolada.

"Muitas vezes o seguro é analisado sem considerar o custo total do risco, o chamado total cost of risk (TCOR)", afirma. A complexidade técnica dos programas e a capacidade cada vez mais seletiva do mercado segurador, sobretudo para ativos costeiros, também pesam.

No entanto, para Teixeira, a tendência é de mudança: "O aumento da exigência regulatória pela Antaq deve acelerar a maturidade do setor".

O diretor comercial da Unima acrescenta que a empresa aposta em uma atuação consultiva, oferecendo diagnóstico completo de riscos, estruturação de programas de seguros sob medida, interlocução técnica com seguradoras e resseguradoras, análises de engenharia de riscos, gestão estratégica de sinistros e apoio em compliance regulatório. (BF)

