



portalbenews.com.br

CÂMARA Após reunião com governadores, Arthur Lira prevê votação da Reforma Tributária até sexta-feira ▶ **p3**

OPINIÃO Flavia Bringhamti e Júlia Souza Luiz falam sobre desafios e soluções na análise jurídica de processos marítimos e portuários ▶ **p10**



Divulgação/Dnit

Goiás recebe R\$ 1 bi para revitalizar rodovias federais



Segundo o Ministério dos Transportes, a verba vai fortalecer o escoamento da safra no Estado ▶ **p7**

ENTREVISTA DE 4ª
Marcelo Neri, presidente da Fenamar: “O agente marítimo não sabe o poder que tem” ▶ **p4 a p6**

Divulgação



INOVAÇÃO
Codeba e Senai Cimatec lançam campus voltado à Economia do Mar ▶ **p8**

Jefferson Peixoto/Coperphoto/Sistema Fieb



BAHIA Luciano Bragagnolo assume presidência de CAP dos portos de Salvador e Aratu ▶ **p8**

SANTA CATARINA Porto de Imbituba faz operação para exportar 3,5 mil bois para a Turquia ▶ **p9**

PARANÁ Aeronave que desapareceu transportava servidores do Governo do Estado ▶ **p9**

EDITORIAL

Impulso à sustentabilidade e à inovação

O lançamento do campus Senai Cimatec Mar, na última segunda-feira, dia 3, em uma iniciativa conjunta do Centro Universitário Senai Cimatec e da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), representa um passo importante para fortalecer a pesquisa e a inovação voltadas à Economia Azul. Com foco no desenvolvimento de atividades marítimas, industriais e comerciais, essa nova unidade tem o potencial de impulsionar a sustentabilidade e atender às crescentes demandas desse setor estratégico.

A implantação do Senai Cimatec Mar trará consigo uma série de benefícios significativos para a economia marítima e o País como um todo. Com a instalação de um centro de controle de operações, serão elaborados protótipos para testes e embarque de equipamentos e robôs, impulsionando a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico. Além disso, a criação de um centro de excelência portuária contribuirá para a otimização das operações portuárias, buscando eficiência e segurança.

Uma das áreas de destaque é a Energia Oceânica, que se concentrará no aproveitamento energético dos oceanos, explorando recursos renováveis e sustentáveis. Essa iniciativa reflete o compromisso com a inovação e a busca por soluções energéticas mais limpas e eficientes. O Senai Cimatec Mar proporcionará um ambiente seguro e relevante para o teste e desenvolvimento dessas tecnologias, preparando-as para aplicação no meio operacional.

A parceria entre o Senai Cimatec e a Codeba, estabelecida por meio de um contrato de Cessão de Uso Não Onerosa, promove a troca de conhecimento tecnológico e científico, treinamentos e realização de serviços em cooperação. Essa colaboração entre instituições públicas e privadas é fundamental para impulsionar a pesquisa e o desenvolvimento na área da Economia Azul.

A implantação do Senai Cimatec Mar também trará benefícios socioeconômicos importantes. Além de fomentar a ciência e a inovação na Bahia, a criação desse campus contribuirá para a formação de profissionais nas Ciências do Mar, valorizará a área do Porto e Comércio de Salvador e incentivará a construção de embarcações. Além disso, estudos sobre a proteção e conservação da vida marinha serão impulsionados, fortalecendo a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente.

Diante desse contexto, é fundamental que o Governo Federal e o setor privado invistam em pesquisas destinadas à Economia Azul. Esses investimentos proporcionam a expansão do conhecimento científico, impulsionam a inovação tecnológica e promovem o desenvolvimento sustentável. A Economia Azul é um setor com grande potencial econômico e ambiental, e é necessário garantir que o Brasil esteja na vanguarda desse movimento, competitivo com os portos internacionais e aproveitando as oportunidades oferecidas pelos oceanos.

Portanto, é essencial que o Governo e o setor privado unam esforços para promover o investimento em pesquisas e desenvolvimento tecnológico voltados à Economia Azul. O Senai Cimatec Mar é um exemplo concreto de como parcerias entre instituições podem impulsionar a inovação e a sustentabilidade. Ao priorizar essa agenda, o Brasil estará fortalecendo sua posição como líder no desenvolvimento de soluções para os desafios e oportunidades oferecidos pelos oceanos, abrindo caminho para um futuro mais próspero e sustentável.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 7 Goiás recebe R\$ 1 bilhão para investir na revitalização de rodovias

HUB

- 3 Comissão do Senado aprova indicados para integrar diretoria do Dnit

NACIONAL

- 3 Reforma Tributária deve ser votada na sexta-feira, prevê presidente da Câmara

ENTREVISTA DE 4ª

- 4 “O agente marítimo não sabe o poder que tem”: entrevista com Marcelo Neri, presidente da Fenamar

REGIÃO NORDESTE

- 8 Codeba e Senai Cimatec lançam campus voltado à Economia do Mar

CAP dos portos de Salvador e Aratu tem novo presidente

REGIÃO SUL

- 9 Imbituba faz operação para exportar 3,5 mil bois para a Turquia

Avião que desapareceu no Paraná transportava servidores do Governo do Estado

OPINIÃO

- 10 “Desafios e soluções na análise jurídica de processos marítimos e portuários: rumo à especialização e uniformidade decisória”, por Flavia Fardim Antunes Bringhamti e Júlia Souza Luiz

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacynara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

(11) 91615.1200



LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Dnit 1

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou nessa terça-feira, dia 4, os quatro indicados pelo Governo Federal para integrar a diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério dos Transportes. Agora, seguem para o plenário em regime de urgência as indicações de Fabrício de Oliveira Galvão, para a função de diretor-geral; Carlos Antonio Rocha de Barros, para o cargo de diretor-executivo; José Eduardo Guidi, para diretor de Infraestrutura Ferroviária; e Fabio Pessoa da Silva Nunes, para diretor de Infraestrutura Rodoviária.

Dnit 2

A indicação de Fabrício Galvão recebeu 20 votos favoráveis e nenhum contrário. Ele entrou no Dnit em 2015 e, no órgão, já exerceu os cargos de diretor-geral, superintendente regional de Alagoas e de chefe dos serviços de manutenção e de construção. O parecer sobre sua nomeação foi elaborado pelo senador Marcelo Castro (MDB-PI).

Dnit 3

Respondendo a perguntas de senadores da CI, Galvão informou que o Dnit está pesquisando os projetos não concluídos por falta de recursos, mas com condições de continuidade. O foco do órgão tem sido os serviços de manutenção nas rodovias federais em situação crítica.

Dnit 4

A condução do engenheiro Carlos Antonio Rocha de Barros, que já foi chefe do Setor de Infraestrutura Predial do Dnit, teve 19 votos a favor e um contrário. Foi o mesmo resultado obtido por Fábio Nunes, atual diretor de Infraestrutura Rodoviária substituto. Já a nomeação de José Eduardo Guidi conseguiu 20 favoráveis e nenhum contrário.

Debêntures

Também nessa terça-feira, dia 4, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou o projeto que cria as debêntures de infraestrutura, que poderão ser emitidas por concessionárias de serviços públicos. O PL 2.646/2020 foi aprovado na forma de um substitutivo do relator na Câmara, deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), com emendas do relator na CI, senador Confúcio Moura (MDB-RO). O texto segue para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Reforma Tributária deve ser votada na sexta-feira, prevê presidente da Câmara

Arthur Lira e relator da proposta se reuniram ontem com governadores para debater mudanças no texto

Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil



Arthur Lira disse que está "ouvindo todos os setores da sociedade — governadores, prefeitos e empresários —, em busca de um consenso para votar a reforma tributária"

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O texto da Reforma Tributária foi amplamente debatido ontem (7), em Brasília. A expectativa, segundo o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP), é que a matéria seja votada até esta sexta-feira (7). O presidente da Casa ressaltou que está "ouvindo todos os setores da sociedade — governadores, prefeitos e empresários —, em busca de um consenso para votar a reforma tributária".

O presidente Arthur Lira e o relator da proposta, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-BA), receberam prefeitos e governadores para debater mudanças no texto. O Conselho de Desenvolvimento do Sul e o Consórcio de Integração Sul e Sudeste, junto com os governadores do Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, estiveram juntos ontem (4) em Brasília para articular as modificações.

Encabeçados pelo gover-

nador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), os dirigentes executivos estaduais receberam cerca de 193 parlamentares para os debates. A principal demanda deles é a definição de regras para o Conselho Federativo, o Fundo de Desenvolvimento Regional e um novo cálculo de transição para o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) entre o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Em conversa com jornalistas na Câmara dos Deputados, Aguinaldo Ribeiro confirmou que o Conselho Federativo e o Fundo de Desenvolvimento Regional "ficarão mais claros" e haverá um novo cálculo de transição para o IBS.

"Sugestões para o Conselho Federativo, o Fundo de Desenvolvimento Regional. Tem uma demanda política de deixar isso mais claro. No Conselho Federativo, vamos ter que ter paridade, estamos desenhando a melhor forma de fazer isso. A ideia é que tenhamos isso claro na PEC. A transição do IBS, estamos finalizando, estamos calculando e pactuando com to-

dos os estados", declarou o relator.

Aguinaldo Ribeiro disse acreditar que as divergências entre os governadores e os deputados serão sanadas hoje (5). "(Sobre) Esses pontos, já tínhamos um compromisso político de discutir. Vamos tentar fazer a convergência entre os estados no que for possível", afirmou Aguinaldo.

Segundo o relator, o Conselho Federativo será mantido, mas com mais transparência e detalhes para dar paridade aos estados em relação à União. O deputado apresentou opinião contrária à manutenção do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) que pode permitir a manutenção da guerra fiscal entre os estados.

O deputado destacou que o texto prevê um Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais, que garantirá incentivos concedidos pelos governadores até 2032, e o Fundo de Desenvolvimento Regional, com ajuda financeira da União de R\$8 bilhões em 2029 e que passarão para R\$ 40 bilhões anuais a partir de 2033.

Após a reunião entre os governadores, o chefe do Executivo do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, disse que há consenso pela aprovação do texto, mas admitiu que a tramitação pode demorar mais. "Vai conseguir votar nesta semana? Talvez não, talvez te-nha que jogar para a semana que vem, mas o importante é estar colocando na ordem do dia, estar colocado na agenda de cada um. Todo mundo está se forçando. Até quem está aqui dando atenção para algo que é transformador pro Brasil", disse.

Em um almoço na Frente Parlamentar do Empreendedorismo, o secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita, disse que São Paulo aceita perder "alguma coisa" em arrecadação, pela aprovação da Reforma Tributária.

O governador Tarcísio de Freitas reafirmou a fala do Secretário e disse que o estado paulista aceita "abrir mão" da arrecadação em curto prazo. "Eu não tenho dúvida disso. E o ganho no final é sintético, é o ganho para o país inteiro".

ENTREVISTA DE 4ª

MARCELO NERI

presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) e vice-presidente regional eleito das Américas da Federação das Associações Nacionais de Fretadores de Navios e Agentes de Navegação (Fenasba)

“O agente marítimo não sabe o poder que tem”

Divulgação



ESSA É MINHA PRINCIPAL META: ESTUDAR OS PROBLEMAS, VER O QUE OS PORTOS ESTÃO FAZENDO E LEVAR PARA A FONASBA, EM TERMOS DE AMÉRICAS, OS PROBLEMAS E AS MELHORES SOLUÇÕES”

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O agenciamento marítimo brasileiro volta a se destacar no cenário mundial. O presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri, foi nomeado para ocupar a vice-presidência regional das Américas

da Federação das Associações Nacionais de Afretadores de Navios e Agentes de Navegação (Fonasba, na sigla em inglês), a entidade que representa a categoria globalmente. Neri substituiu o brasileiro Waldemar Rocha Júnior, que teve de deixar a função na Fonasba por problemas de saúde.

Marcelo Neri foi anunciado como o novo vice-presidente regional das Américas em março deste ano, mas só tomará posse no cargo no próximo

mês de outubro, em reunião da entidade na Jordânia.

Para o executivo, sua indicação é uma prova da importância do Brasil na cadeia de suprimentos e na logística marítima mundial. Na nova função, ele pretende ampliar a presença da Fonasba no continente, quer resolver desafios crônicos da categoria no País - como o polêmico entendimento da Receita Federal de que o agente tem responsabilidade solidária sobre eventuais erros

do armador - e fomentar parcerias para programas de treinamento e qualificação profissional. Confira mais detalhes sobre os planos e as prioridades de Neri como integrante do comitê executivo da Fonasba na entrevista a seguir.

Presidente, o sr. foi eleito como vice-presidente regional das Américas da Fonasba, a Federação das Associações Nacionais de Fretadores de Navios e

ENTREVISTA DE 4ª
MARCELO NERI



O COMITÊ EXECUTIVO DA FONASBA NÃO QUERIA DEIXAR O BRASIL DE FORA”

Agentes de Navegação, o órgão mundial que representa essas categorias. Como foram essa indicação e escolha para o cargo?

A minha escolha ocorreu, primeiro, devido ao que eu venho fazendo (como presidente da Federação Nacional dos Agentes de Navegação Marítima, a Fenamar). Mas é principalmente porque, hoje, o Comitê Executivo da Fonasba não queria deixar o Brasil de fora (da direção da entidade), por ser um país importante nessa cadeia global de suprimentos, principalmente na parte do agronegócio. Então temos o País como um representante importante na cadeia do comércio exterior e havia uma substituição de nomes. O Waldemar (Rocha Júnior, que ocupava a função

de vice-presidente regional das Américas), que me antecedeu, estava saindo e teria de ser trocado. Eles poderiam ter trocado por um representante de outro país, mas decidiram continuar com o Brasil. E acharam que eu era propício, até por conta de ser uma pessoa jovem – tenho 51 anos – e que teria gás para representar as Américas no comitê.

O sr. foi indicado ao cargo e essa indicação foi aceita. Mas quando será a posse oficial?

Sim, eu fui indicado, meu nome foi sugerido, mas ainda tenho uma oficialização. Ela será em outubro, na reunião que faremos na Jordânia. O comitê executivo da Fonasba, que é quem toca as coisas da entidade, é formado pelo presidente, o vice-presidente e os vice-presidentes regionais. E são todos juntos que decidem dar o aval para a escolha (de um novo integrante do órgão), que depois é oficializada por todos os membros associados da Fonasba e nossos parceiros institucionais. Eu já estou atuando, já estou no cargo. Será mais uma formalidade.

Atualmente, qual o principal papel da Fonasba? Por que é tão importante ter o Brasil



AFINAL TEM UMA FEDERAÇÃO MUNDIAL AQUI PEDINDO URGÊNCIA. NÃO É MAIS UMA ENTIDADE NACIONAL FALANDO SOZINHO, MAS É UMA ENTIDADE NACIONAL TENDO AO LADO UM ORGANISMO INTERNACIONAL, LIGADO A OUTROS ÓRGÃOS INTERNACIONAIS”

no comitê dirigente dessa federação internacional?

As entidades de classe têm um papel estratégico. Eu costumo dizer que elas auxiliam muito na produção de riquezas. Cada empresa, especialmente as de médio e grande porte, sempre investem em seus quadros. E as entidades de classe fazem isso em um âmbito coletivo, liderando toda a categoria. Elas trazem os empresários, os gesto-

res, os líderes, as empresas para um mesmo espaço, para troca de informações, para o network. E as federações têm sempre uma maior presença perante um governo. Quando a gente leva uma questão a um governo, ele sempre vai te perguntar da sua representatividade, sobre quem é você e quantas empresas você representa. E a gente tem de demonstrar nossa força. Por isso mesmo uma das minhas funções enquanto RVP (sigla de vice-presidente regional em inglês) é angariar novos associados. E a Fonasba, enquanto entidade de classe, não é apenas uma federação. Ela também integra órgãos mundiais e continentais, como a IMO (a Organização Marítima Internacional, agência da Organização das Nações Unidas) e a Cianam (a Câmara Interamericana das Associações Nacionais de Agentes Marítimos). Por exemplo, agora uma ação que tive foi ajudar a associação peruana. Eles me pediram ajuda pois estão com um sério problema de roubo e pirataria no Porto de Callao. Muito roubo e muita pirataria de navios na barra do porto. Então nós fizemos uma carta em conjunto para que eles levassem ao governo, pedindo que algo fosse feito o mais rápido possível, afinal tem uma



SOU UM POUCO CÉTICO EM RELAÇÃO A MUDANÇAS NAS ATIVIDADES APENAS POR QUESTÕES AMBIENTAIS. NÃO ACREDITO QUE O SETOR DE NAVEGAÇÃO VAI MUDAR ALGO APENAS POR UM CRITÉRIO AMBIENTAL”

federação mundial aqui pedindo urgência. Não é mais uma entidade nacional falando sozinho, mas é uma entidade nacional tendo ao lado um organismo internacional, ligado a outros órgãos internacionais. Isso já toma uma outra dimensão. Veja que a minha missão aqui na América, enquanto vice-presidente regional, também é proteger os interesses profissionais dos brokers de navios e dos agentes marítimos, é garantir que a visão



Divulgação

ENTREVISTA DE 4ª

MARCELO NERI

deles chegue nos altos escalões da indústria marítima.

E quais seus principais planos como vice-presidente regional das Américas?

O sr. já identificou quais as demandas que tentará resolver?

Tem algumas. Primeiramente, eu tenho algumas reuniões marcadas com alguns países membros. Minha primeira ação é escutar os membros, escutar as federações das associações e conhecer seus problemas. E aí vou fazer minha lista de prioridades. Fora isso, a minha plataforma é formar um benchmarking internacional para um benchmarking mundial, de melhores práticas. Na Fonasba, nós temos uma plataforma, um banco de dados com mais de 200 portos, onde você tem informações de todos os portos para os agentes marítimos. Todos os membros podem acessar essa plataforma. E você tem lá (informações sobre) problemas e também as melhores práticas. E uma das ações que quero desenvolver é melhorar essa plataforma, especialmente com as melhores práticas. Com isso, vamos ver o que cada país tem. Eu já estou nesse ramo há algumas décadas. E eu vejo que os problemas (dos portos) não são muito diferentes, tanto no âmbito de agenciamento marítimo, quanto no âmbito de shipbrokers. E quando a gente fala de agenciamento marítimo, de shipbroker, a gente fala também de logística portuária. A gente observa que o mesmo problema que a gente tem no Brasil, a gente vê em outros países. É lógico que se vê soluções mais modernas. Então essa é minha principal meta: estudar os problemas, ver o que os portos estão fazendo e levar para a Fonasba, em termos de Américas, os problemas e as melhores soluções. E assim fazer um combinado disso tudo para chegar num denominador comum de benchmarking das melhores práticas. A divisão é um dos grandes sofrimentos do ser humano. Eu acho que a unidade, a união é o que se tem de melhor.

Para conhecer as demandas dos outros países americanos, o sr. disse que fará reuniões com as entidades dessas nações. Mas os problemas brasileiros o sr. já conhece. Que



NO BRASIL, EU VEJO O PORT COMMUNITY SYSTEM EM UMA ÁREA COM UM PONTO DE INTERROGAÇÃO”

demandas do agenciamento brasileiro o sr. pretende levar para debater na Fonasba?

Há algo que já temos observado, estudado e que, para o agenciamento marítimo, é o nosso calcanhar de Aquiles. É a questão da Receita Federal, das multas da Receita em cima da categoria (por supostas irregularidades cometidas pelo transportador marítimo ou pelo armador que representa). Ainda se confunde muito a pessoa jurídica do agente de carga com a do agente marítimo. E eu venho trabalhando nisso muito. Com a Fonasba, quero trazer como os países europeus tratam os agentes marítimos. Se não me engano, só a Itália tem a figura do agente marítimo como uma categoria regulamentada. Então eu começo a pensar se, aqui no Brasil, não seria o momento de se regulamentar a categoria. Seria como ocorreu com a entidade estivadora com a Lei 8.630, de 1993 (a então Lei de Modernização dos Portos). Só com a regulamentação conseguida com a lei, a gente traz a entidade estivadora para a luz do governo e então se forma o operador portuário. Mas o agente marítimo ainda é uma figura na “gray area” (área cinza). Mas ele é uma figura muito participativa (na operação portuária). Tanto é que alguns atores aí me procuram para debater o Port Community System, dado o conhecimento que o agente tem da operação, de estar presente em todos os momentos. Eu costumo dizer que o agente não sabe o poder que tem.

Como assim?

Por muitos anos, a gente talvez tenha sido uma categoria subvalorizada. Na verdade, nós não somos tão importantes em termos monetários na cadeia de suprimentos, no comércio exterior. Mas é um ator no comércio exterior muito impor-

tante em termos de informação, porque assume um papel catalisador. Então, com o agente, você tem as informações desde a origem da carga até o destino do comprador. E dessas informações, você pode produzir muita riqueza. O agente marítimo passa por uma transformação. Eu tenho dito isso dentro da Fenamar. E esse é um dos pontos da minha plataforma. E tenha a questão midiática – eu tenho levado o agente para a mídia. E com a tecnologia com que a gente está vivendo, você deixa de ser um pouco aquele ator que ficava no costado do navio, liberando serviços com as autoridades, e passa a ser um consultor de inteligência de mercado.

Considerando alguns desafios atuais do setor de navegação, há várias legislações, especialmente na Europa, determinando uma redução na emissão de poluentes, a partir da queima do combustível da embarcação durante a navegação. Como está essa questão no continente americano? Os projetos envolvendo, no Brasil, o hidrogênio verde e o gás liquefeito de petróleo (GLP), já utilizado como combustível naval no continente europeu, podem ter qual impacto nesse cenário?

Eu tenho a missão de reportar essas questões para o comitê executivo. E veja que o comitê não é formado por europeus, mas ele praticamente tem um olhar europeu. E a gente discute lá que essas questões ainda vão demandar um tempo no Brasil. Aqui, esse será um debate de longo termo. E mesmo nos Estados Unidos, também não será algo rápido. É nós, como federação mundial, estamos totalmente a favor dessas restrições e da redução das emissões de poluente.

A partir do momento em que a Europa determina prazos para que essa legislação seja efetivada, a adoção dessas regras no continente europeu não acaba afetando e levando essas regras para outros países?

Eu acho que sim, principalmente quando a gente trata de convenções internacionais. E nesse



INFELIZMENTE, NÓS NÃO TEMOS UMA GRANDE TRADIÇÃO EM CURSOS PARA O MERCADO DE SHIPPING”

parte dos projetos foi interrompida. A Fonasba pode ajudar a desenvolver esse sistema?

No Brasil, eu vejo o Port Community System em uma área com um ponto de interrogação. O Governo sem capital para investir, algumas entidades privadas tentando fazer alguma coisa. Enfim, eu vejo a coisa ainda bastante solta.

Solta ou quase abandonada?

Vamos dizer solta para não utilizar abandonada. Às vezes, um ou outro vêm querendo pegar o PCS como uma oportunidade particular. Mas está claro que precisamos de capital para a implantação do sistema.

Diante da demanda de recursos para esse projeto, qual a melhor forma de implantá-lo então? É ter à frente o poder público, para custear o desenvolvimento da plataforma? Ou organizar a comunidade portuária e essas empresas assumirem os custos?

Eu nunca me dediquei a isso, a refletir sobre isso. Mas eu não vejo uma solução melhor do que uma parceria público-privada. E temos de ter o agente público envolvido. Ele tem de estar no projeto, seja uma autoridade portuária ou outro órgão. E também deve ter a iniciativa privada, o agente marítimo, o operador portuário. E ainda deve ter o capital financeiro, uma vez que sabemos que o poder público não tem recursos para isso. Mas ele pode tomar a dianteira, ser o líder.

Dos projetos desenvolvidos pela Fonasba, qual você pretende desenvolver nos países americanos?

Lá temos o Maritime Educational and Training Course Search, um banco de dados sobre cursos e treinamentos desenvolvidos para o setor. Eu sou muito adepto a programas de profissionalização e evolução dos quadros das agências. No Brasil, infelizmente, nós não temos uma grande tradição em cursos para o mercado de shipping (navegação). Então vejo que seria uma grande oportunidade trabalhar com a Fonasba e desenvolver parcerias, mesmo internacionais, com esses programas de treinamento.

momento, você começa a ter de adotar essas novas práticas ou, caso contrário, você pode ser retirado do mercado global. Mas isso ainda vai demandar um tempo para acontecer. E será como as certificações. O Governo não irá te obrigar a ter essa certificação. Mas o mercado vai te obrigar e, no domínio da cadeia corporativa, o seu cliente vai exigir que você tenha. Eu sou um pouco cético em relação a mudanças nas atividades apenas por questões ambientais. Não acredito que o setor de navegação vai mudar algo apenas por um critério ambiental. Mas certamente isso ocorrerá quando a parte econômico-financeira perceber que algumas medidas ambientais reduzem custos ou ampliam a eficiência. Aí sim, essas medidas vão ser implantadas. Não sou ingênuo de achar essa questão de que o lucro vai ser minimizado por uma questão ambiental mundial.

Então as regras ambientais são implantadas a partir do momento que elas são incorporadas ao modelo de negócios?

Exatamente. Quando você tem a justificativa econômico-financeira, aí você assimila com maior facilidade.

Durante a entrevista, o sr. citou o Port Community System, plataforma digital que busca reduzir o tempo das operações portuárias, principalmente o tempo necessário para o despacho das cargas de comércio exterior. A implantação desses sistemas é uma bandeira da Fonasba, que até participa da Associação Internacional dos Port Community System. No Brasil, chegou a ser estudada a instalação dessas plataformas, mas

NACIONAL

Goiás recebe R\$ 1 bilhão para investir na revitalização de rodovias

Verba direcionada pelo Ministério dos Transportes tem como objetivo fortalecer o escoamento da safra no Estado

MARÍLIA SENA
marília@portalbenews.com.br
Da Redação
redacao@portalbenews.com.br



Vosmar Rosa/MT

Renan Filho e representantes de Goiás participaram ontem, em Brasília, da solenidade de assinatura das ordens de serviço e de entrega de rodovias revitalizadas

O Ministério dos Transportes anunciou o repasse de R\$ 1 bilhão para intervenções em trechos de rodovias federais em Goiás. A verba, segundo a pasta, vai fortalecer o escoamento da safra no Estado, considerado um importante corredor logístico para o agronegócio brasileiro.

Ontem, dia 4, foi realizada em Brasília a solenidade de assinatura de duas ordens de serviço e de entrega de 88 quilômetros de rodovias que puderam ser revitalizadas com parte desse valor.

“Diferentemente do passado, hoje nós temos recursos para executar obras durante todo o

ano. Com aprovação do arcabouço fiscal, teremos capacidade de investir ainda mais nas rodovias brasileiras, para ajudar a fortalecer o agronegócio e a economia, pelo desenvolvimento do nosso país”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Também participaram da solenidade o vice-governador de Goiás, Daniel Vilela (MDB), deputados da bancada federal do Estado no Congresso Nacional e prefeitos dos municípios atendidos.

Uma das ordens de serviços aprovadas foi a da recuperação

de 88 quilômetros da BR-060/GO. As intervenções serão feitas entre os municípios de Acreúna e Rio Verde.

Já para a BR-080/GO foi aprovada a elaboração dos estudos básicos para obras de pavimentação em 28 quilômetros da rodovia. Os trabalhos fazem parte do lote 2 e vão beneficiar oito municípios goianos. Segundo o Ministério dos Transportes, essas cidades são consideradas importantes para a integração nacional, já que permitem o acesso às regiões Norte e Nordeste do país.

Juntas, as iniciativas somam R\$ 91,6 milhões em investimentos federais.

Obras na BR-070

Também foram realizadas intervenções na BR-070/GO, considerada um dos principais

eixos de ligação do Centro-Oeste para as demais regiões do Brasil. A rodovia, entre os municípios de Itaberaí e Itaguari, teve 28 quilômetros de pista recapeada. De acordo com a pasta, equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) concluíram os trabalhos nos trechos entre os quilômetros 162,5 e 190,8. Foram investidos R\$3,6 milhões na rodovia.

A BR-070/GO é conhecida por interligar cidades onde há predominância do agronegócio. A rodovia começa em Brasília e passa por Goiás e finaliza em Cáceres, cidade do Mato Grosso que faz fronteira com a Bolívia. Por essa via são transportados grandes volumes de laranja, soja e tomate, que saem do Centro-Oeste com destino às demais regiões do país.

SUL EXPORT 2023

11 DE JULHO - 12H
CURITIBA - PR

Painel: Acessos terrestres aos portos da região Sul

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News



Mayhara Chaves
Gerente de Regulação da Rumo Logística



Beto Martins
Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina



Marcelo Fonseca
Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT



Sandro Alex Cruz de Oliveira
Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:
forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/



PATROCÍNIO



INICIATIVA

REALIZAÇÃO



PRODUÇÃO

MÉDIA OFICIAL



REGIÃO NORDESTE

Codeba e Senai Cimatec lançam campus voltado à Economia do Mar

Unidade prevê implantação de centro visando soluções para otimizar operações portuárias

Jefferson Peixoto/Coperphoto/Sistema Fieb

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Centro Universitário Senai Cimatec, junto com a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), lançou um novo campus projetado para apoiar atividades e pesquisas marítimas, industriais e comerciais. Denominada de Senai Cimatec Mar, a nova unidade tem como objetivo fortalecer a inovação e a sustentabilidade, atendendo às demandas crescentes da Economia do Mar. O início da implantação do campus está previsto para o segundo semestre deste ano e a unidade deve entrar em operação em 2025.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Senai Cimatec Mar instalará um Centro de Controle de Operações. Nesta base serão elaborados os protótipos para testes e embarcarão os equipamentos e robôs.

Está prevista a implantação de um Centro de Excelência Portuária, que se dedicará ao desenvolvimento de soluções para otimizar as operações portuárias, com foco em eficiência e segurança. Já a área de Energias Oceânicas trará tecnologias voltadas para o aproveitamento energético dos oceanos, explorando recursos renováveis e sustentáveis.

A área foi cedida pela Codeba para o Senai Cimatec em abril deste ano, após assinatura de um contrato de Cessão de Uso Não Onerosa, que prevê



A cerimônia de lançamento do Cimatec Mar foi realizada na última segunda-feira, no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador, e reuniu várias autoridades

uma parceria entre as empresas para troca de conhecimento tecnológico e científico, treinamentos e realização de serviços em cooperação.

A Estação Científica do Senai Cimatec Mar ficará localizada em uma área afastada da costa marítima, fora de rotas de navegação, numa profundidade em torno de 25m, com solo de areia, em águas abrigadas e com baixo índice de turbidez.

De acordo com o Gerente de Desenvolvimento de Negócios do Senai Cimatec, Leonardo Nardy, o Cimatec Mar vai proporcionar um ambiente rele-

vante e seguro para que essas tecnologias possam ser testadas e ter o seu desenvolvimento garantido, permitindo que cheguem em condições adequadas para aplicação no meio operacional.

“Nós não temos nenhuma instalação similar no país. Considerando toda nossa vocação e toda a extensão da Amazônia Azul, é importantíssimo que nós tenhamos uma infraestrutura que permita o desenvolvimento de pesquisas voltadas para a proteção e para o uso responsável dos oceanos”, analisou.

Para a presidente da Com-

panhia das Docas do Estado da Bahia, Ana Paula Calhau, a chegada do novo campus vai contribuir com incremento tecnológico das atividades portuárias em setores, tais como, operações, logística e segurança.

“Acreditamos que nossos portos (Salvador, Ilhéus e Aratu) ganharão maior eficiência e efetividade em suas ações. Nossa parceria vai impulsionar a busca por novas ferramentas, sistemas de inovação e de automação dos portos. Com isso, estaremos em competitividade com os portos internacionais”, analisou.

A implantação do Senai

Cimatec Mar trará benefícios para diversos setores que atuam na economia marítima. Entre eles: fomento à ciência e inovação na Bahia; formação de profissionais nas ciências do mar; valorização da área do Porto e Comércio de Salvador; incentivo à construção de embarcações; estudos sobre proteção e conservação da vida marinha; e parcerias para impulsionar a economia azul.

O lançamento do programa ocorreu em solenidade no Terminal de Passageiros do Porto de Salvador na última segunda-feira (3).

CAP dos portos de Salvador e Aratu tem novo presidente

Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo foi empossado ontem

Divulgação/Codeba

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A reunião de posse do novo presidente do CAP foi acompanhada pela diretora-presidente interina da Codeba, Ana Paula Calhau, a diretora administrativa e financeira, Gilmará Temóteo, e outros membros da diretoria da Autoridade Portuária.

Em seu currículo, Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo acumula diversas funções no Governo Federal, tais como no Ministério de Segurança Pública, na Secretaria Especial de Relações Institucionais da Secretaria de Governo, no Ministério da



Mulher, da Família e dos Direitos Humanos e no Ministério da Justiça.

O Conselho de Autoridade dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias é formado por repre-

Da esquerda para a direita: o agora ex-presidente do CAP, Julio Cesar de Sousa Dias; a presidente interina da Codeba, Ana Paula Calhau; e o novo presidente, Luciano Bragagnolo

sentantes do Poder Público, da classe empresarial e da classe dos trabalhadores, além de convidados da comunidade portuária.

Em nota, a Codeba também agradeceu ao agora ex-presidente do CAP, Julio Cesar de Sousa Dias, pelo trabalho prestado durante seu mandato.

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) empossou ontem (4) o novo presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) dos portos de Salvador e Aratu-Candeias, Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo.

REGIÃO SUL

Imbituba faz operação para exportar 3,5 mil bois para a Turquia

Esta é a primeira exportação de cargas vivas no terminal portuário desde 2019

Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, realizou na última sexta-feira, dia 30 de junho, uma operação de embarque de gado vivo no navio Shorthorn Express. De acordo com a Autoridade Portuária, foram exportados 3.595 bois vivos com destino à Turquia. Sendo o único porto que opera cargas vivas em Santa Catarina, Imbituba realiza o embarque de terneiros desde 2016, e a última exportação desta carga havia ocorrido em novembro de 2019.

A operação, que foi realizada ao longo da sexta-feira, foi acompanhada por servidores da SCPAR Porto de Imbituba e também pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A Agência Marítima Imbituba (AMIL) agenciou o navio e fez o despacho aduaneiro da carga e a empresa Simetria Logística foi a responsável pelo embarque no terminal portuário.



Imbituba é o único porto que opera cargas vivas em Santa Catarina, e a última exportação desse tipo havia ocorrido em novembro de 2019

Os animais que vão abastecer o mercado euroasiático vêm de propriedades rurais dos três estados da região Sul do Brasil. De acordo com a Autoridade Portuária, antes de serem embarcados, os gados ficaram em quarentena durante 21 dias no Estabelecimento Pré-Embarque (EPE), localizado no município de Capão Alto, em Santa Catarina. Além de questões sa-

nitárias, também é fiscalizado o cumprimento de pré-requisitos de bem-estar animal.

Segundo Fúlvio Rosar Neto, superintendente do Mapa em Santa Catarina, os animais aptos para exportação têm todos o seu Certificado Zoossanitário Internacional (CZI), que atesta a procedência e o atendimento das condições sanitárias exigidas.

“Esse trabalho é realizado pelo Ministério da Agricultura. Nós acompanhamos o embarque e estava tudo dentro das normas legais. Então, avaliamos que foi um sucesso essa operação”, explicou.

Especializado no transporte do animal, o navio Shorthorn Express tem viagem estimada de 18 dias até o desembarque.

“Esta operação foi planeja-

“
ESSE TRABALHO É REALIZADO PELO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. NÓS COMPANHAMOS O EMBARQUE E ESTAVA TUDO DENTRO DAS NORMAS LEGAIS. ENTÃO, AVALIAMOS QUE FOI UM SUCESSO ESSA OPERAÇÃO”

FÚLVIO ROSAR NETO
superintendente do Ministério da Agricultura em SC

da e teve atenção e cuidados dobrados, mesmo antes de o navio atracar. Nossa equipe atuou para que o atendimento no Porto fosse o mais rápido possível, desde o acesso ao complexo portuário, e o trabalho conjunto e responsável com os agentes envolvidos fizeram com que o trabalho ocorresse tranquilamente, conforme programado”, disse Luis Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Avião que desapareceu no Paraná transportava servidores do Governo do Estado

Aeronave sumiu do radar na manhã de segunda-feira durante voo entre Umuarama e Paranaguá

Divulgação/BPMOA

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O avião que desapareceu na região da Mata Atlântica na última segunda-feira (3) transportava dois servidores estaduais do Governo do Paraná. A aeronave partiu do município de Umuarama, no noroeste do Estado, com destino a Paranaguá, no litoral. As buscas estão sendo feitas por equipes do Corpo de Bombeiros com auxílio do Batalhão de Operações Aéreas da Polícia Militar no Paraná (BPMOA) e equipes de resgate da Força Aérea Brasileira.

A aeronave sumiu do radar, segundo o Corpo de Bombeiros, pouco depois das 10h de segunda-feira (3). Inicialmente, a previsão de chegada do avião em Paranaguá era de 10h24. A primeira solicitação para as equipes de emergência sobre o desaparecimento da aeronave ocorreu por volta das 14h.



As equipes de resgate dos ocupantes do avião vêm lutando contra o mau tempo na região da Mata Atlântica, que causa baixa visibilidade pelo ar

Segundo o BPMOA, três pessoas estavam na aeronave. O piloto Jonas Borges Julião, e os passageiros Felipe Furquim e

Heitor Guilherme Genowei, ambos servidores do Governo do Paraná. A assessoria de imprensa do Executivo Estadual con-

firmou a presença dos dois funcionários na aeronave.

Os trabalhos de busca estão sendo feitos por equipes de

INICIALMENTE, A PREVISÃO DE CHEGADA DO AVIÃO EM PARANAGUÁ ERA DE 10H24. A PRIMEIRA SOLICITAÇÃO PARA AS EQUIPES DE EMERGÊNCIA SOBRE O DESAPARECIMENTO DA AERONAVE OCORREU POR VOLTA DAS 14H

resgate da Força Aérea Brasileira, que deslocou uma aeronave do Mato Grosso do Sul para auxiliar nos trabalhos. Estão sendo utilizados os mais diversos equipamentos tecnológicos, tais como câmeras infravermelho, para detectar possíveis sinais de calor na mata.

As equipes de resgate vêm lutando contra o mau tempo na região da Mata Atlântica, que causa baixa visibilidade pelo ar. Equipes se deslocaram também, em grupos, para buscas por terra.

**FLÁVIA FARDIM**

Sócia do Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e assessora jurídica da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Espírito Santo

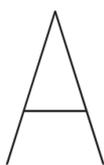
opinio@portalbenews.com.br

**JÚLIA SOUZA LUIZ**

Advogada no Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e pós-graduanda em Governança Pública na Escola Brasileira de Direito

► DIREITO

Desafios e soluções na análise jurídica de processos marítimos e portuários: rumo à especialização e uniformidade decisória



A análise de processos com matéria relativa a Direito Marítimo e Portuário exige aplicação de conhecimentos específicos do setor. Justamente em função da necessidade de especialização e aprofundamento no tema, é comum observar entendimentos jurisprudenciais que não aplicam idoneamente os preceitos desses ramos jurídicos. Isso pode gerar certa ineficiência das decisões e do tratamento adequado dos processos relativos aos setores marítimo e portuário, gerando até mesmo insegurança jurídica.

Frente a este problema, foi criada a Vara da Fazenda Pública e Marítima de Ipojuca, cidade em que se localiza o Porto de Suape, em Pernambuco (1). Situação semelhante ocorreu no Rio de Janeiro, que em todo o estado determinou que os processos relativos a Direito Marítimo fossem julgados pela vara especializada em Direito Empresarial (2). A expectativa é que, a partir desses mecanismos de atribuição de competências, a análise processual poderá ser realizada com atenção à complexidade e à especificidade do Direito Marítimo e Portuário.

É importante ressaltar, entretanto, que a criação de uma única vara específica para Marítimo e Portuário, como no caso de Pernambuco, pode condicionar o entendimento jurídico sobre todos os processos da região ao ponto de vista de apenas um magistrado. E essa questão merece especial atenção, porque se de um lado há aqueles que pensam que isso é positivo pela possibilidade de uniformização de decisões, de outro lado, há os que acreditam que isso é negativo porque dificulta o amplo debate sobre lides semelhantes, porém com peculiaridades que não podem ser consideradas adequadamente.

Já no caso do Rio de Janeiro, por exemplo, diferentes decisões podem advir de diferentes varas especializadas em Direito Empresarial. Isso suprime a limitação ao entendimento de apenas um juiz e, ao mesmo tempo, mantém o grau de compreensão sobre a matéria marítima. Assim, concilia-se o grau de especificidade no julgamento das varas de Direito Empresarial com a diversidade de entendimentos, posto que não há apenas uma única vara especializada.

O debate sobre a competência em matéria marítima e portuária advém do século XIV, quando na Inglaterra foram criadas cortes especializadas sobre o tema (3). Até os dias atuais, esse debate tem se mantido em evidência, como se percebe na recente decisão do Presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo nos autos do Processo nº 2022/00132753, que submeteu, ao parecer da Corregedoria Geral de Justiça do Estado, a proposta de criação do “Núcleo para Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro” (4).

O estabelecimento desse núcleo tem sua origem no artigo 1º da Resolução CNJ nº 385, datada de 06/04/2021, que concede autorização aos tribunais para criar “núcleos de

Justiça 4.0” especializados em uma determinada área, com competência abrangendo toda a região territorial sob a jurisdição do tribunal. Os principais objetivos da criação do núcleo para Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro no Estado de São Paulo envolvem a busca por previsibilidade, eficiência, qualidade e uniformidade nas decisões que envolvem os portos do estado, dentre eles o maior porto do Brasil, localizado em Santos.

No estado do Espírito Santo, os processos em matéria marítima e portuária estão distribuídos entre varas cíveis, varas da fazenda pública e varas únicas em cidades interioranas. Apesar da relevância dos portos capixabas – como o Porto de Vitória, que movimenta o mercado local, nacional e internacional com o transporte de cargas como minérios, granéis sólidos, fertilizantes e cargas em contêineres; e o Porto de Barra do Riacho, que tem ganhado relevância no setor de petróleo e gás –, as decisões que envolvem o tratamento de conteúdo relacionado a Direito Marítimo e Portuário ficam dispersas, variando conforme o entendimento do juiz encarregado, que muitas vezes pode não possuir o necessário conhecimento aprofundado sobre as complexidades e especificidades do ramo de portos.

Em suma, a especialização e a criação de varas ou núcleos especializados em Direito Marítimo e Portuário são medidas importantes para lidar com a complexidade e a especificidade desse ramo jurídico. Essas iniciativas visam a promover previsibilidade, eficiência, qualidade e uniformidade nas decisões relacionadas aos portos, garantindo um tratamento adequado aos processos e evitando a insegurança jurídica.

No entanto, é necessário encontrar um equilíbrio entre a especialização e a diversidade de entendimentos especializados. A concentração de todos os processos em uma única vara especializada pode limitar o debate e o amplo entendimento das questões, enquanto a distribuição em diferentes varas especializadas permite a diversidade de perspectivas. Cada abordagem tem suas vantagens e desafios e é fundamental avaliar qual é a mais adequada para cada contexto jurídico.

Em qualquer localidade, faz-se necessário ponderar cuidadosamente a criação de varas especializadas ou núcleos de justiça voltados para o Direito Marítimo e Portuário, com averiguação de medidas benéficas para promover a eficiência e a qualidade das decisões judiciais nessa área.

Notas

(1) A Vara da Fazenda Pública e Marítima de Ipojuca/PE foi criada pela Lei Complementar nº 71/2005, que alterou a Organização Judiciária do Estado de Pernambuco. Disponível em: Acesso em: 19 maio 2023.

(2) ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei nº 6956, de 19 de maio de 2023. Dispõe sobre a organização e divisão judiciárias do Estado do rio de Janeiro e dá outras providências. [S. I.], 2015.

(3) Conselho Nacional de Justiça. Justiça Pesquisa - Formas Alternativas de Gestão Processual: A Especialização das Varas e a Unificação de Serventias, 2020, p. 18.

(4) RICARDO MAIR ANAFE. 02 de maio de 2023. Processo nº 2022/00132753, São Paulo, 2 maio 2023.

É IMPORTANTE RESSALTAR, ENTRETANTO, QUE A CRIAÇÃO DE UMA ÚNICA VARA ESPECÍFICA PARA MARÍTIMO E PORTUÁRIO, COMO NO CASO DE PERNAMBUCO, PODE CONDICIONAR O ENTENDIMENTO JURÍDICO SOBRE TODOS OS PROCESSOS DA REGIÃO AO PONTO DE VISTA DE APENAS UM MAGISTRADO. E ESSA QUESTÃO MERECE ESPECIAL ATENÇÃO, PORQUE SE DE UM LADO HÁ AQUELES QUE PENSAM QUE ISSO É POSITIVO PELA POSSIBILIDADE DE UNIFORMIZAÇÃO DE DECISÕES, DE OUTRO LADO, HÁ OS QUE ACREDITAM QUE ISSO É NEGATIVO PORQUE DIFICULTA O AMPLO DEBATE SOBRE LIDES SEMELHANTES