

19. PROGRAMA COMUNICAÇÃO SOCIAL.....	1
19.1. INTRODUÇÃO E OBJETIVOS	1
19.2. METODOLOGIA	3
19.3. RESULTADOS E DISCUSSÃO	5
19.3.1. RESUMO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO ANO DE 2012.....	5
19.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	25
19.5. EQUIPE TÉCNICA.....	26
19.6. ANEXOS.....	26

19. Programa Comunicação Social

19.1. Introdução e Objetivos

O Programa de Comunicação Social do Plano Básico Ambiental (PBA) da obra de dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos tem sua importância em razão da comunicação ser um processo estratégico para as organizações e seus empreendimentos. Neste contexto, trata-se de trabalhar a comunicação como um processo relacional entre empreendedor e públicos envolvidos de forma que o diálogo seja constante.

A comunicação não deve ser um processo mecanicista, um ato estritamente de emitir mensagens, mas um processo comunicacional interpretativo e crítico que resulte na formação de relacionamentos e manutenção de seus diálogos. A organização (empreendedor) é fonte de informação para os mais diversos públicos e, dessa forma, deve garantir um efeito positivo por meio de sua comunicação. A complexidade do processo de comunicação consiste nos aspectos relacionais, nos contextos, na leitura das situações e nas estruturas de interpretação que cada indivíduo possui quando da recepção da mensagem.

No caso da obra de dragagem de aprofundamento e do seu Plano Básico Ambiental, há vários aspectos que podem gerar interpretações divergentes. O público é diversificado, as etapas do empreendimento são numerosas e com diferentes características, e o nível de impacto social e ambiental pode ser expressivo. Contudo, a dimensão do relacionamento do empreendedor com os públicos específicos é a que favorecerá ou não todo o contexto do empreendimento.

A comunicação constrói as bases para um processo relacional que garante a compreensão do público para a ação do empreendedor. Assim, a comunicação é base para o empreendedor mostrar seu compromisso com os públicos envolvidos direta e indiretamente.

A Codesp, por meio do Programa de Comunicação Social, objetiva criar um relacionamento de confiança embasado na transparência das ações, para que

todos os envolvidos - população regional, entidades e órgãos não governamentais, poderes públicos e representantes dos segmentos empresariais e de trabalhadores - possam ter completo conhecimento da obra e de seus reflexos no meio ambiente e no cotidiano da população. Todos os desdobramentos ambientais, sociais, econômicos e políticos que o projeto promoverá devem ser corroborados de forma que toda a população tenha conhecimento sobre as ações desenvolvidas.

Deve-se observar que a obra e o monitoramento ambiental oferecem um expressivo repertório de assuntos que dizem respeito tanto a um micro ambiente (regional) quanto a um macro ambiente (nacional e mundial) despertando e aguçando o interesse de todos. Nesse contexto, as organizações responsáveis pelo empreendimento constroem o diálogo por meio do processo comunicativo.

O conjunto de ações de comunicação deste programa faz referência às três áreas de conhecimento - Jornalismo, Publicidade e Relações Públicas e tem como principal resultado a construção da imagem conceitual da obra de dragagem de aprofundamento para os diversos públicos envolvidos. A identidade do empreendimento, ou seja, como ele se apresenta para o público-alvo, deve ser desenvolvida em bases concretas e honestas por meio de conceitos e ideias. Tal procedimento assegura a formação de opiniões e atitudes favoráveis ao empreendimento. O Programa de Comunicação Social busca promover informações organizadas construindo um sistema de comunicação fluido entre a Codesp e os públicos-alvo.

Para isto, os objetivos específicos do Programa são:

- Informar permanentemente a população direta e indiretamente afetada sobre o desenvolvimento das ações e intervenções ocasionadas pelo empreendimento;
- Organizar os conteúdos das informações relativas aos demais programas ambientais integrados ao projeto;
- Apoiar e realizar atividades como: palestras, eventos e reuniões para estimular a participação organizada da sociedade, com o intuito de

esclarecer os procedimentos técnicos associados ao empreendimento e suas implicações;

- Criar estratégias que alinhem o discurso de todos os colaboradores envolvidos no processo, a fim de firmar uma imagem institucional positiva e unificada quanto às questões como responsabilidade ambiental e social e os impactos que o empreendimento gerará, evitando ruídos de comunicação que comprometam o empreendimento;
- Dar continuidade aos meios e produtos adequados para cada segmento de público-alvo, utilizando linguagem coerente e acessível para propiciar que os formadores de opinião se tornem multiplicadores de informações;
- Fortalecer a imagem do empreendimento de forma que transmita confiança aos diferentes públicos, a fim de que consigam identificá-lo e apreciá-lo;
- Processar as informações provenientes dos diversos públicos-alvo, de modo que o projeto possa ser ajustado, seguindo os requisitos de ser ecologicamente exequível, economicamente adequado e socialmente aceito.

19.2. Metodologia

O desenvolvimento das ações de comunicação da obra de dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos e do Plano Básico Ambiental deu-se em quatro etapas. A primeira constituiu-se na pesquisa bibliográfica tendo como objetivo o conhecimento sobre a obra de dragagem e o monitoramento ambiental e todos os seus desdobramentos. A segunda, nas visitas técnicas ao empreendimento com o objetivo de adquirir conhecimento pela observação das ações no ambiente da obra e nas ações dos programas que integram o Plano Básico Ambiental. A terceira refere-se ao desenvolvimento dos produtos comunicativos. E a quarta etapa, na produção e veiculação das peças criadas e controle dos programas de ação.

A equipe técnica do programa é formada por especialistas das três áreas da comunicação social (jornalistas, publicitários e relações públicas) oferecendo, desta forma, a estrutura necessária para o planejamento das ações, a análise dos conteúdos, a organização, o desenvolvimento e o controle dos programas de ação. Esta estrutura privilegia a comunicação integrada.

O Porto de Santos é o maior porto da América Latina e sua importância ultrapassa as fronteiras nacionais, atendendo também às necessidades de comércio exterior de outros países da América do Sul. Levando-se em conta os aspectos ambientais do Projeto de Aprofundamento e do Canal de Acesso ao Porto, foram considerados como área de influência direta os municípios de Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente. Neste sentido, o Programa de Comunicação Social desenvolvido é direcionado para os seguintes públicos-alvo:

População diretamente afetada pelas obras e serviços relacionados à dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos:

- População que habita as adjacências do canal em ambos os municípios (Santos e Guarujá), com destaque para os moradores da Praia do Góes e do bairro da Ponta da Praia;
- Pescadores que atuam no estuário;
- Pessoas que utilizam o canal para circulação entre Santos e Guarujá e acesso aos terminais portuários internos ao estuário;
- Trabalhadores vinculados às operações de dragagem de aprofundamento, derrocamento, disposição do material dragado, transporte de materiais, equipamentos e explosivos da obra.

Esse público deverá obter um nível de informação diferenciado, que irá abranger detalhes relativos a possíveis interrupções ou desvio de tráfego decorrentes dos serviços de derrocamento das pedras Teffé e Itapema, interferências na atividade pesqueira e no tráfego marítimo, suspensão temporária de serviços públicos, riscos de acidentes com trabalhadores das obras, horários de trabalho permitidos, entre outros.

Públicos indiretamente afetados pela obra de dragagem de aprofundamento:

- População dos municípios da área de influência do empreendimento;
- Turistas e veranistas;
- Comerciantes, empresários e prestadores de serviços;
- Coordenadores, engenheiros, técnicos, chefes de pessoal e encarregados (equipe da Codesp, das empreiteiras e Fundespa).
- Entidades e órgãos não governamentais cuja área de atuação vincula-se, de alguma forma, ao empreendimento e/ou à área ambiental:
- Movimentos da sociedade organizada;
- Lideranças formais e informais: ONGs ligadas às questões ambientais, associações de moradores e pescadores, sindicatos relacionados à atividade portuária;
- Cooperativas, entidades religiosas, universidades de Santos e Guarujá e Imprensa.

Poderes Públicos:

- Políticos (prefeitos, secretários, vereadores dos municípios da área de influência do empreendimento, governador, deputados estaduais, federais e senadores);
- Técnicos de órgãos públicos e outras autoridades de atuação regional, municipal, estadual ou federal, em especial aqueles cuja área de atuação vincula-se, de alguma forma, ao empreendimento (Ibama regional e federal, Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros, Cetesb).

19.3. Resultados e Discussão

19.3.1. Resumo das atividades desenvolvidas no ano de 2012

O presente Relatório Técnico apresenta as atividades desenvolvidas no ano de 2012 e faz referência ao principal objetivo do Programa de Comunicação

Social que é o de promover a adequada divulgação de informações sobre a dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos.

Para cumprir o seu principal objetivo, o Programa de Comunicação Social, neste período, desenvolveu as atividades abaixo relacionadas com os seus devidos resultados:

19.3.1.1. Site dragagemdoportodesantos.com.br

As ações desenvolvidas foram:

- a) Manutenção de assessoria de imprensa para o site e o informativo impresso;
- b) Atualização noticiosa, compreendendo criação e inserção de textos e ações referentes ao monitoramento e dragagens resultando na postagem de 9 *clippings* – publicações do Jornal A Tribuna e duas matérias jornalísticas (Figura 19.3.1.1-1);
- c) Manutenção de suporte técnico;
- d) Manutenção de locação do site;
- e) Fornecimento de relatório semanal de acesso ao site.

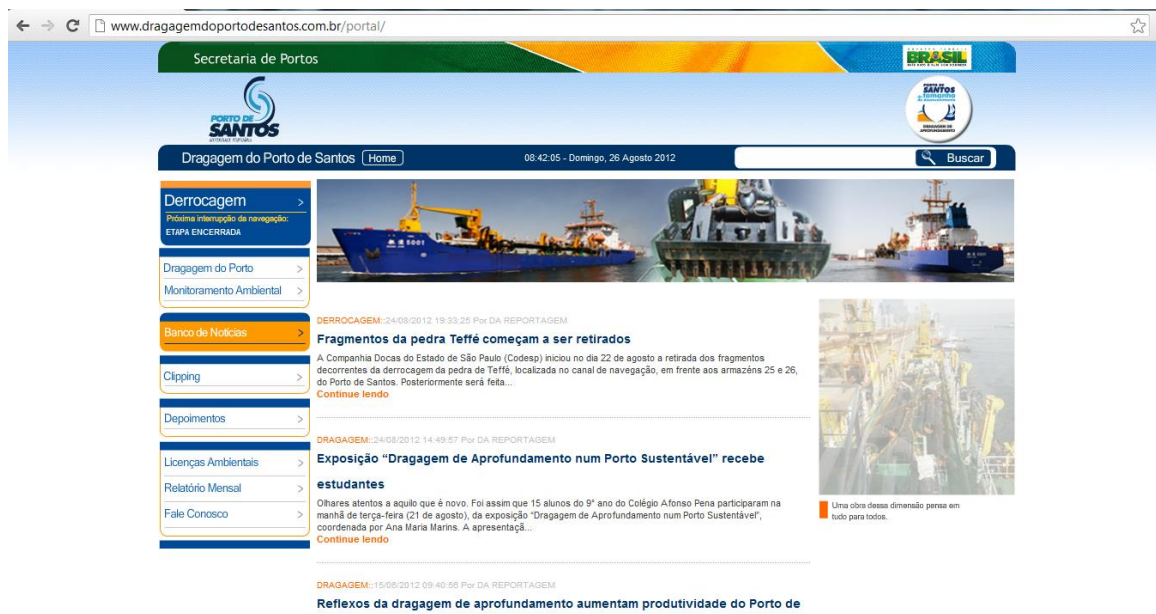


Figura 19.3.1.1-1. Página Home com destaque para as matérias jornalísticas publicadas na página Banco de Notícias.

A partir de março de 2013 a estrutura técnica do site assim como o seu domínio foram entregues à Codesp. A partir desta data e até o presente momento o site encontra-se temporariamente inacessível para o público.

19.3.1.2. Informativo Dragagem

Produção de uma edição do Boletim Informativo Dragagem, de cunho jornalístico, elaborada nos moldes da série original (impresso, papel reciclado, 4 x 4 cores, quatro páginas, formato fechado A4, 2.000 exemplares), com distribuição dirigida ao público-alvo já consolidado (Tabela 19.3.1.2-1). A peça gráfica se apresenta como mostrado nas Figuras 19.3.1.2-1 a 19.3.1.2-4.

O Programa de Comunicação Social realizou o trabalho conforme planejado:

- a) Elaboração de projeto gráfico;
- b) Elaboração de pauta;
- c) Elaboração de textos e fotos;
- d) Desenvolvimento do projeto gráfico e arte final;

- e) Revisão e aprovação;
- f) Impressão;
- g) Distribuição dirigida e personalizada em 577 endereços.



Dragagem de aprofundamento do Porto de Santos está na fase de finalização

Faltam apenas a retirada de partes do *Ais Giorgis* e dos fragmentos das pedras de Teffé e Itapema

Os 22,5 quilômetros de extensão do canal do Porto de Santos, da Barra até a Alemoa, já registram a profundidade de 15 metros e a largura de 220 metros em quase sua totalidade, com exceção apenas das áreas onde se encontram partes do navio *Ais Giorgis* e os fragmentos da derrocagem das pedras Teffé e Itapema. Assim que os dois espaços forem liberados, o que deve acontecer até o mês de outubro deste ano, a obra estará finalizada.

Para agilização do processo de homologação do novo calado do canal, a Secretaria de Portos (SEP) já encaminhou para o Centro de Hidrografia da Marinha, no Rio de Janeiro, a batimetria (técnica de medição de profundidade) do Trecho 1 (no empreendimento, o canal de navegação foi dividido em quatro etapas). As batimetrias dos Trechos 2, 3 e 4 também serão enviadas ao CHM, assim que forem finalizadas. No momento, o canal ainda passa por dragagem de manutenção. Após a confirmação da profundidade e largura do canal, a Carta Náutica será atualizada.

Para o diretor de Infraestrutura da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Vicente, o reconhecimento inicial do primeiro trecho é importante porque a comunidade portuária poderá receber embarcações de maior porte. Mesmo sem a oficialização do novo ca-

mais baixo." O resultado é a diminuição nos preços das mercadorias exportadas e importadas. Além disso, existe a previsão do aumento de 30% na capacidade operacional do cais santista.

Teffé e Itapema

Toda a logística para a retirada dos fragmentos da derrocagem das pedras de Teffé e Itapema está sendo estudada por técnicos da SEP, Codesp e da Ster Engenharia Ltda, executora da obra. Segundo Paulino Vicente, o material que será destinado às prefeituras de Santos e Guarujá, deve ser removido até a chegada do primeiro navio de passageiros ao Porto, no mês de novembro de 2012.

A dragagem de aprofundamento do canal de navegação foi iniciada no dia 21 de fevereiro de 2010. Coordenada pela Codesp, a obra está sendo realizada pelo Consórcio Draga Brasil (formado pelas empresas EIT – Empresa Industrial Técnica, DTA Engenharia, Equipav Pavimentação e Comércio e Chec Dredging), com o custo de R\$ 199,5 milhões. Esse montante, repassado pela Secretaria de Portos, faz parte do Programa Nacional de Dragagem (PND), mantido com verba do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

Capacidade operacional do Porto deve aumentar 30%

Figura 19.3.1.2-1. Capa do Boletim Informativo da Dragagem N° 6 com a matéria jornalística sobre a finalização da obra.

Destroços do navio *Ais Giorgis* são

Mais de 50% dos restos do navio *Ais Giorgis* (casa de máquinas e partes do casco), naufragado no Porto de Santos em 1974 em frente aos armazéns 15 e 16, próximos à margem esquerda (lado do Guarujá), já foram retirados do fundo do estuário. Para a remoção, iniciada em agosto de 2011, está sendo aplicada, pela primeira vez nesse tipo de empreendimento, uma tecnologia italiana de corte com fio diamantado. A técnica permite que as peças sejam cortadas verticalmente e depois içadas para a superfície. A transferência para o Armazém 8 é feita pela Cábrea Pará, guindaste flutuante com capacidade para movimentar cargas de até 250 toneladas.

Arquivo Codapp



A remoção da embarcação, necessária à dragagem de aprofundamento do cais santista, é realizada pela Dratec Engenharia Ltda., vencedora da concorrência pública e tem o custo de R\$ 17,9 milhões. Os trabalhos foram iniciados com o bombeamento da lama presente nos restos do navio. A intervenção foi acompanhada por técnicos ambientais. A partir daí iniciou-se a retirada dos destroços.

Em princípio, mergulhadores efetuaram os cortes das peças pela metodologia de oxi-arco. Porém, devido à baixa visibilidade do local, foi necessário o uso de uma nova tecnologia que permitisse otimizar e potencializar a segurança da operação, sendo escolhida a técnica italiana. Com essa opção, foi especialmente construído um equipamento parecido com uma trave de campo de futebol, fixado no fundo do canal, que sustenta o fio diamantado.



Guindaste retira parte da embarcação que, transferida para o cais (abaixo), é recortada para o transporte

Figura 19.3.1.2-2. Página 2 do Boletim Informativo da Dragagem N° 6 com a matéria jornalística sobre a retirada dos destroços do navio *Ais Giorgis*.

o retirados do canal de navegação



Sergio Coelho

No planejamento inicial dos técnicos da Dratec, as peças deveriam ser retiradas em quatro partes. Porém, após a constatação do peso real do material, foram definidas novas estratégias. Após a retirada dos pedaços do *Ais Giorgis* do canal de navegação e o transporte até o Armazém 8 do cais santista, as peças são cortadas em pedaços menores para serem transportadas, a cada três dias, por caminhões. Na execução do empreendimento a Dratec Engenharia atua com uma equipe de 30 pessoas no mar e mais 10 em terra.

Processo decisivo

Para o diretor de Infraestrutura da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Vicente, a metodologia utilizada para a remoção dos destroços do navio se mostrou muito positiva.

“Foi um dos trabalhos mais importantes das últimas décadas. Esse processo foi decisivo para o sucesso que estamos tendo.”

Vicente informou que a sequência dos trabalhos deve ser mais rápida. “O objetivo é flutuar o que resta do navio *Ais Giorgis*, porque estará muitíssimo mais leve, puxar para o lado do Guarujá, mais próxima a terra, onde será feito o corte do resto da embarcação com maior visibilidade”. A previsão é de que os trabalhos sejam encerrados no mês de outubro. A retirada do navio “para nós da Codesp e Secretaria de Portos, é uma questão de fundamental importância para o desenvolvimento e crescimento do Porto de Santos”, finaliza.

O incêndio e as tentativas de resgate

No dia 8 de janeiro de 1974, exatamente às 21h34, iniciou-se o incêndio no navio cargueiro *Ais Giorgis*, da armadora Shipmeyer, atracado entre os armazéns 30 e 31 do Porto de Santos. O fogo começou em um vagão de trem que estava ao lado do navio. O aquecimento do casco se alastrou pelos porões.

A embarcação descarregava leite em pó, óleo de pinho, resina, além de materiais químicos como o nitrato de sódio. O *Ais Giorgis* queimou durante três dias e três noites e suas chamas atingiram até 50 metros de altura.

Para não oferecer riscos, no dia 9 de janeiro de 1974, a embarcação foi levada até o meio do estuário e enclalhada na Margem Esquerda do Porto, próximo ao armazém 25. Após o acidente, a armadora Shipmeyer, recebeu uma indenização da seguradora e autorizou a venda dos destroços do navio. No ano seguinte, os restos do *Ais Giorgis* foram adquiridos pela empresa Lavre-Guarulhos e em 1978, compradas por Cr\$ 3.165.832,49, pela empresa Jommag.

No dia 6 de maio de 1979, a Jommag divulgou que em 30 dias, o cargueiro seria rebocado para um espaço no Guarujá. Entretanto, um violento vendaval quebrou as amarras que seguravam o navio e o arastou até o meio do estuário, onde acabou naufragando.

Em 1988, depois de quase nove anos sem qualquer mudança, a Marinha decidiu que a embarcação deveria ser retirada pela Secretaria Nacional dos Transportes, que delegou a responsabilidade à Codesp, por



Reprodução

O navio queimou durante três dias

intermédio da Portobrás. A determinação foi obtida devido o atual dono do *Ais Giorgis* não ter se manifestado sobre a retirada dos destroços.

No dia 13 de abril de 1989, um susto tomou conta do Porto de Santos. Carregado com 14 mil toneladas de álcool, o navio-tanque Ipanema raspou nos destroços do *Ais Giorgis*. A possibilidade de um grave acidente fez com que o presidente da Portobrás assinasse um termo de responsabilidade sobre o navio.

Entre os anos de 1991 e 1996, a Codesp tentou correr contra o tempo e conseguir um consórcio que participasse da licitação para a retirada do navio e da carga que ainda estava no interior da embarcação, sem prejuízos para a navegação e o meio ambiente. Mas de nada adiantou.

Em janeiro de 1998, a Codesp publicou um novo edital para a licitação, alterando as datas de concorrência internacional. Dois meses depois, foram abertos os envelopes e a vencedora foi à empresa Superpesa.

Em agosto do mesmo ano, a balsa Superpesa VIII chegou a Santos para iniciar a retirada do *Ais Giorgis* e somente em setembro, mergulhadores vieram para avaliar o estado do navio. Em 1998 até meados de 2001, fora retirado 80% da embarcação, partes referentes a passadiços, casarias e parte da proa e da popa. A remoção dos 20% iniciou em agosto de 2011.

Fonte: www.novomilenio.inf.br/santos/h0080.htm

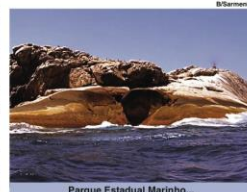
Expediente:

Publicação editada pelo Programa de Comunicação Social desenvolvida pela Universidade Católica de Santos – UniSantos - por exigência do processo de licenciamento do Plano de Dragagem de Aprofundamento de Acesso ao Canal de Navegação do Porto de Santos, através de convênio entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP e a Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas - FUNDESPA. Jornalista responsável: Marcelo Di Renzo (MTb 11.008). Colaboradores: Cristina Cavalleiro (MTb 11.397) e Juliana Marcello. Editoração: Bernardete Sarmento. Foto da página 3 é reprodução do jornal A Tribuna veiculada no site www.novomilenio.com.br. Permitida a reprodução total ou parcial, desde que citada a fonte. Tiragem 2.000 exemplares. Impressão: Gráfica Everest. Circulação dirigida. Contato: contato@dragagemportosantos.com.br.

Figura 19.3.1.2-3. Página 3 do Boletim Informativo da Dragagem N° 6 com a continuidade da matéria da página 2 e outra com o fato histórico do acidente.



PROCEDIMENTO adotado no Porto de Santos é exigência federal e beneficiará Serra do Mar e Laje de Santos



Dragagem de aprofundamento tem Compensação Ambiental

Com o objetivo de identificar e propor alternativas para possíveis danos ao meio ambiente, a obra de dragagem de aprofundamento também conta, entre os 25 Programas de Monitoramento, com o de Compensação Ambiental. A sua implantação é uma exigência Lei Federal nº 9.985/2000. Baseada especialmente no Artigo 36 (leia quadro), o Programa obedece aos critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação instituídas pelo Sistema Nacional de Unidade de Conservação da Natureza (SNUC).

O advogado da Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas (Fundespa), Elcio Patti Junior, que está atuando nesse Programa, explicou o que é o impacto ambiental, segundo a Resolução CONAMA 01/86. Trata-se de qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais.

A compensação ambiental, de acordo com Patti, "é um mecanismo financeiro de contrapartida pelos efeitos de impactos não mitigáveis ocorridos quando da implantação de empreendimentos, e identificados no Estudo de Impacto Ambiental. Os recursos financeiros da compensação são destinados para as Unidades de Conservação para a consolidação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC. A metodologia de cálculo da compensação ambiental está definida no Decreto Federal nº 6.848/09. O Grau de Impacto nos ecossistemas pode atingir valores entre 0 a 0,5%. O EIA/RIMA é o documento que contém as informações necessárias para o cálculo do Grau de Impacto", explica Patti.

De acordo com o advogado, não se pode confundir a compensação ambiental com a indenização por danos provocados ao meio ambiente. Esta visa ao dever de reparar o dano causado ao meio ambiente. A legislação ambiental prevê duas formas de ressarcimento de dano ambiental: em primeiro plano, a reparação ou substituição do

bem ambiental lesado; em segundo plano, pela indenização pecuniária. Desta forma, a compensação e a indenização podem coexistir.

Dragagem

No Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da obra de dragagem apresentado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) pela Secretaria de Portos (SEP), por intermédio da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), foi definida a aplicação da quantia correspondente a 0,5% do custo total do empreendimento para a compensação ambiental. Na aplicação dessa verba foram sugeridas duas alternativas: Regularização Fundiária do Parque Estadual da Serra do Mar (PESM) e anexação de novas áreas e, alocação de recursos financeiros no Parque Estadual da Laje de Santos (fotos acima).

"Fixado em caráter final o valor da compensação, o IBAMA definirá sua destinação, ouvido o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes (artigo 31-B, § 4º do Decreto nº 6.848, de 14 de maio de 2009)", explica Patti.

O cálculo da Compensação Ambiental, conforme esclarecimento do advogado, é baseado no resultado da seguinte fórmula: $CA = VR \times GI$, sendo que CA é o valor da Compensação Ambiental, VR é o somatório dos investimentos necessários para implantação do empreendimento, não incluídos os investimentos referentes aos planos, projetos e programas exigidos no procedimento de licenciamento ambiental para mitigação de impactos causados pelo empreendimento, bem como os encargos e custos incidentes sobre o financiamento do empreendimento, inclusive os relativos às garantias, e os custos com apólices e prêmios de seguros pessoais e reais, e GI é o grau de impacto nos ecossistemas, podendo atingir valores de até 0,5%.

Embora a obra de dragagem ainda não tenha sido finalizada e os resultados do monitoramento sejam parciais, Elcio Patti Junior afirma que "a título de compensação ambiental podemos dizer que pela metodologia de cálculo prevista no Decreto Federal nº 6.848/09 e, conforme as informações técnicas constantes do EIA, o grau de impacto do

empreendimento que nós calculamos foi pequeno (0,1285) quando comparado com o valor máximo da compensação ambiental que é de 0,5."

O que diz a Lei

No caso específico da obra de dragagem de aprofundamento, a diretriz do Programa de Compensação Ambiental apresentada ao IBAMA no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), foi apoiada no artigo 36 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que estabelece:

"Art. 36. Nos casos de licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente, com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral, de acordo com o disposto neste artigo e no regulamento desta Lei.

§ 1º O montante de recursos a ser destinado pelo empreendedor para esta finalidade não pode ser inferior a meio por cento dos custos totais previstos para a implantação do empreendimento, sendo o percentual fixado pelo órgão ambiental licenciador, de acordo com o grau de impacto ambiental causado pelo empreendimento.

§ 2º Ao órgão ambiental licenciador compete definir as unidades de conservação a serem beneficiadas, considerando as propostas apresentadas no EIA/RIMA e ouvido o empreendedor, podendo inclusive ser contemplada a criação de novas unidades de conservação.

§ 3º Quando o empreendimento afetar unidade de conservação específica ou sua zona de amortecimento, o licenciamento a que se refere o caput deste artigo só poderá ser concedido mediante autorização do órgão responsável por sua administração, e a unidade afetada, mesmo que não pertencente ao Grupo de Proteção Integral, deverá ser uma das beneficiárias da compensação definida neste artigo.

Figura 19.3.1.2-4. A matéria jornalística sobre a compensação ambiental da obra foi destaque da página 4 do informativo da Dragagem N° 6.

Tabela 19.3.2-1. Relatório de distribuição do Informativo da Dragagem N° 6.

Endereço/Endereçado	Quantidade
Assessoria de Comunicação da Codesp	100
Superintendência de Meio Ambiente, Segurança e Saúde da Codesp	100
Museu do Porto	50
Unisantos	60
Secretaria de Portos - SEP	30
Fundespa	10
CPEA	10
Instituto Geológico da USP	100
UNESP	100
Vila dos Pescadores	50
Sociedade Amigos do Perequê	10
Capatazia Z 4 – São Vicente	10
Colônia Z3 – Edson dos Santos Cláudio	20
Colônia Z23 – Enéas Xavier	20
Associação Extrativista da Pesca	20
20 exemplares Sociedade de Melhoramentos de Caruara	20
20 exemplares para a Associação dos Moradores da Ilha Diana	20
Senai	20
Sindicato dos Armadores de Pesca do Estado de São Paulo	20
Sindicato dos Pescadores e Trabalhadores Assemelhados - São Paulo	20
Aquário Municipal de Santos	30
Associação Comercial de Santos	30
Conselho Municipal de Entidades de Bairro	30
Museu do Café e Cafeteria	50
OGMO	50
Clube de Pesca – Ilha das Palmas	30
Restaurante Dona Flor	50
Instituto de Pesca	30
Federação dos Pescadores do Estado de São Paulo	30
Praticagem	20
Rotary do Porto	20
Consórcio Draga Brasil	40
Consórcio CHL/SEP	20
Museu de Pesca	30
Plataforma do Pescador (Ponta da Praia/Santos)	30
Travessia Santos/Guarujá	30
Pão de Açúcar – Ponta da Praia/Santos	50
Banca de Jornais - R. Trabulsi	50
Banca de Jornais - Praça Rebouças	30
Senai	40
Sindicato dos Armadores de Pesca do Estado de São Paulo	30
Sindicato dos Pescadores e Trabalhadores Assemelhados - São Paulo	30
Aquário de Santos	30

19.3.1.3. Assessoria de imprensa para o site e o informativo

O trabalho foi desenvolvido conforme o plano de comunicação:

- a) Manutenção de estrutura operacional para realizar a cobertura jornalística de eventos relacionados às obras descritas e dos monitoramentos.
- b) Elaboração de pautas específicas;
- c) Cobertura: apuração, entrevista e fotografia;
- d) Elaboração de textos;
- e) Revisão e aprovação de textos;
- f) Seleção de material fotográfico;

Houve o envio de 35 *clippings* de matérias jornalísticas publicadas pela mídia regional à Codesp e aos consultores dos programas de monitoramento ambiental. As Figuras 19.3.1.3-1 a 19.3.1.3-4 mostram exemplos de matérias enviadas. A Tabela 19.3.1.3-1 apresenta o *Clipping* produzido.

Tabela 19.3.1.3-1. Relação das matérias jornalísticas apresentadas no *Clipping*.

Data da publicação	Matéria jornalística
21.04.2012	Governo define novo presidente do CAP de Santos
24.04.2012	Tarifas e PDZ, as prioridades do novo presidente do CAP de Santos
24.04.2012	CODESP retira mais uma parte do navios Ais Giorgis
24.04.2012	Partes do 'Ais Giorgis' são retiradas
28.04.2012	Revitalização de meio bilhão de reais
06.05.2012	Porto ganhará centro de pesquisa
16.05.2012	Secretário quer parceria entre Porto e Centro de Trabalho e Emprego
20.05.2012	Um porto mais verde
22.05.2012	Dragagem de aprofundamento do canal termina hoje, anuncia Docas
23.05.2012	Docas vai testar nova profundidade do Porto de Santos
27.05.2012	BTP conclui 60% das obras de seu terminal em Santos
29.05.2012	Supernavios a caminho de Santos
01.06.2012	Prejuízos com protesto chegam a US\$ 5 milhões
14.06.2012	Nova profundidade do Porto será confirmada em 30 dias
19.06.2012	Serra deixa Codesp até sexta-feira. Docas terá presidente provisório
19.06.2012	Alinhamento de cais terá início em agosto, diz Cristino
20.06.2013	Diretor de Planejamento assumirá presidência da Codesp, diz Serra
21.06.2012	"O Portus não tem recursos para aguentar mais um ano"
21.06.2012	"Derrubamos o passivo em R\$ 1,2 bilhão"
22.06.2012	Docas retoma dragagem na entrada do canal do Porto
23.06.2012	Um novo canal, maiores navios
02.08.2012	Remoção das pedras de Teffé e Itapema começa no dia 15
14.08.2012	Santos Export – Codesp prepara retirada de pedras no canal de navegação
15.08.2012	Retirada de Teffé pode começar hoje
15.08.2012	Encalhe persiste após dragagem
16.08.2012	Porto de Santos prepara retirada da Pedra Teffé
19.08.2012	Um canal, várias profundidades
21.08.2012	CAP vai debater dragagem do canal
22.08.2012	CAP pedirá explicações à Praticagem de Santos
23.08.2012	Praticagem passará dados ao CAP
25.08.2012	Barco é confirmado na presidência da Docas e destaca obras
26.08.2012	Impasse na entrada de Santos
30.08.2012	Jornal A Tribuna – SEP entregará dados do canal do Porto à Marinha em 30 dias
30.08.2012	Remoção da Pedra Teffé chega a 7,5%
04.09.2012	Para cada solo, um tipo de draga
10.09.2012	Governo prepara mudança radical na gestão dos portos

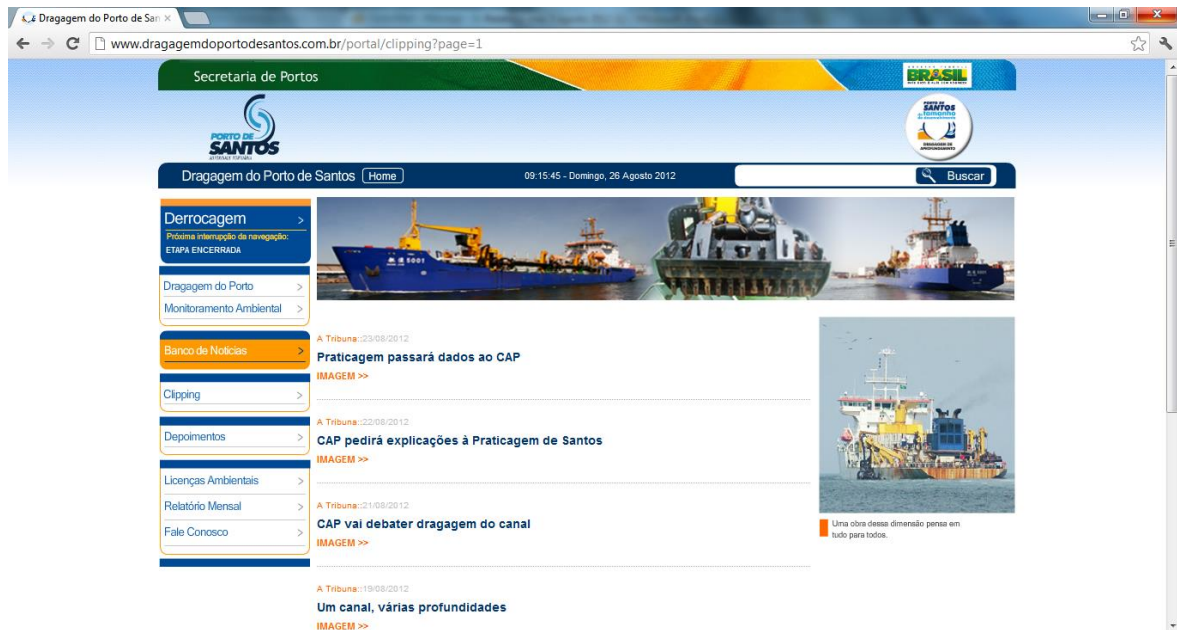


Figura 19.3.1.3.-1. Página *Clipping* do site dragagemdoportodesantos.com.br apresentando notícias publicadas pela mídia regional.

“O grande desafio de todos os meus colegas é dar continuidade a esse trabalho (na direção da Codesp), com processos lícitos, buscando a eficiência e o bem do Porto e do País”

portomar@tribuna.com.br

Porto & Mar

Barco é confirmado na presidência da Docas e destaca obras

VTMIS, dragagem e construção de novos berços são prioridades

LYNE SANTOS

Após pouco mais de dois meses atuando como presidente interino da Codesp, o engenheiro Renato Barco foi oficializado no cargo ontem, durante reunião do Conselho de Administração (Conсад) da Docas. A decisão partiu do ministro-chefe da Secretaria de Portos (SEP), Leônidas Cristino, e transmitida pelo secretário-executivo da pasta federal, Mário Lima, que preside o Conсад.

“Os parâmetros que definiram a escolha levaram em conta alguns fatores fundamentais, que são a questão do mérito e da experiência portuária. Além disso, dentro da própria diretoria executiva, ele foi um consenso. Um caminho natural seria a presidência. Ele parte com condições muito boas de fazer uma boa administração, devido a todos esse elementos”, destacou Lima, satisfeito. Barco substituiu José Roberto Correia Serra, que deixou a Docas em junho último. Ele ficará a frente da estatal até 8 de novembro de 2012, data em que expira o segundo mandato de três anos da atual diretoria. Depois disso, caberá ao ministro a decisão de prorrogar o prazo pelo mesmo período, como feito em 2010.

Além da presidência, Barco acumulará a função de diretor de Planejamento Estratégico e Controle, cargo que já exercia antes de ser designado presidente da empresa. Inicialmente,

Cais reforçado

Marca da para a manhã de ontem, a reunião para a abertura dos envelopes com as propostas de preço das empresas participantes da licitação para as obras de reforço do Cais de Outeirinhos, entre os armazéns 12A e 23, foi suspensa. São cerca de 1,7 quilômetro de estada que terá de ser suas fundações em 48 horas para garantir a estabilidade após as obras de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos. O motivo da suspensão não foi informado pela Codesp até o fechamento da edição.

chegou a ser cogitada a indicação do assessor da presidência Fausto Figueira para o posto.

Até que seja definido um novo nome para a cadeira, Barco permanecerá em ambas funções. A chance de outro diretor da Docas exercer simultaneamente dois cargos também foi cogitada por Lima, logo após a breve cerimônia de posse do presidente.

A solenidade ocorreu imediatamente após a reunião do Conсад, por volta das 12h30 na sede da Codesp, em Santos. Entre os convidados, estavam o presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos, Bechara Abdala Neves, e o presidente do Sindicato dos Empregados na Administra-

ção Portuária (Sindaport), Evrandy Cirino dos Santos.

“Com certeza, foi uma decisão acertada do ministro. Barco é um funcionário de carreira, da casa, com vasto conhecimento do Porto de Santos. Esse perfil técnico que será mantido na empresa é fundamental para esse momento que o Porto está atravessando”, afirmou Abdala, que também atua como secretário municipal de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos.

Por já estar integrado à Autoridade Portuária e conhecer de perto todas as questões que envolvem o complexo, Barco garante estar preparado para dar continuidade aos planos que estão em andamento. Essa, inclusive, é sua prioridade.

Entre os projetos destacados, estão a implantação do VTMIS (sistema de monitoramento e informações de tráfego de navios), a homologação das novas profundidades do Porto, após a dragagem de aprofundamento do canal marítimo, o alinhamento dos cais de Outeirinhos e a construção dos berços de atracação na Alemanha.

“O grande desafio de todos os meus colegas é dar continuidade a esse trabalho, com processos lícitos, buscando a eficiência e o bem do Porto e do País. São muitas ações que precisam ser tomadas e, de repente, se tornaram corriqueiras no nosso dia a dia. Todos que aqui estão incorporaram essas medidas como meta”, disse.



Entre Bechara Abdala Neves e Mário Lima, Renato Barco tomou posse do cargo de presidente ontem

Codesp e Marinha firmam parceria

Uma parceria entre a Codesp e a Marinha poderá agilizar a homologação das novas profundidades do trecho 1 (da Barra ao entreposto de pesca) do canal de navegação do Porto de Santos. O acordo entre as partes foi firmado na última quarta-feira, durante reunião entre representantes da Autoridade Marítima, da Codesp e da Secretaria de Portos (SEP) no Rio de Janeiro.

Entre os assuntos debatidos, esteve a oficialização da profundidade da calha central do complexo santista em 15 metros. De acordo com o presidente da Codesp, Renato Barco, que participou do encontro, a expectativa é de que até o final do ano todo o canal tenha suas novas profundidades homologadas. Para isso, estão sendo feitas entregas para a Marinha as batimetrias de todos os trechos. Ao todo, são quatro.

O primeiro material encaminhado refere-se ao trecho 1. Após ser analisado, ele foi devolvido à estatal para que sejam feitos ajustes, devida à verificação de pontos com profundidade inferior aos 15 metros.

“No trecho 1, foram detectados uns pontos não-conformes em razão de problemas externos, como resaca. Eles vão ser reparados imediatamente e o processamento dessas informações será elaborado juntamente com a Marinha. Ao tomar essa atitude, a Marinha vai nos auxiliar a ter ganho de tempo e há uma expectativa maior de obter a homologação”, explicou o presidente da Docas.

A batimetria do trecho 2 (do entreposto de pesca até o Armazém 6) também já foi enviada à Marinha, afirmou Barco. O próximo passo, agora, é providenciar a dos trechos 3 (do Armazém 6 ao Paqueta) e 4 (do Paqueta à Alemanha). Com o andamento das novas profundidades homologadas, ele espera que, em breve, tudo esteja homologado.

Incluso de equipamentos de segurança no Regime aconteceu em abril, com a publicação da MP 563. Com a medida provisória, a compra dos materiais poderá ser feita por um valor até 50% menor. O problema é que, para ser transformada em lei, a MP precisa ser votada na Câmara dos Deputados, no Senado Federal e, por último, passar por sanção presidencial. Segundo o secretário-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Matheus Miller, o processo está na última fase.

Figura 19.3.1.3-2. Clipping enviado à Codesp e consultores dos programas de monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento.

O operador de terminais de contêineres Dubai Ports World registrou um lucro (sem o pagamento de impostos) de US\$ 310 milhões no primeiro semestre, 1,5% a mais do que o obtido no mesmo período do ano anterior.

portomar@atriuna.com.br

Porto & Mar



Parte implodida da Pedra de Teffé é recolhida por uma draga nas proximidades dos silos do Armazém 26

Remoção da Pedra de Teffé chega a 7,5%

■ Cerca de 7,5% – o equivalente a 1.500 metros cúbicos – dos fragmentos implodidos da Pedra de Teffé já foram removidos, afirmou o presidente da Codesp, Renato Barco. O restante permanece espalhado no fundo do canal do estuário entre o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, no Armazém 25 do Porto de Santos, e os silos do Armazém 26, na Margem Direita do complexo. Ao todo, serão recolhidos 20 mil metros cúbicos da rocha.

Os trabalhos para a retirada dos pedaços da Pedra de Teffé começaram no último dia 16. O primeiro passo, após a demarcação da área com boias de sinalização, foi o "afrouxamento" da rocha, para soltá-la do fundo do mar e facilitar o processo de recolhimento do material. Em seguida, foi iniciada a remoção efetiva, que é feita por uma draga do tipo clamshell (com garra em forma de concha).

O serviço conta ainda com o apoio de batelões, que realizam o transporte dos pedregulhos até o

cais do Valongo. Lá, são colocados em caminhões e levados a locais previamente autorizados pelo Ibama. Alguns fragmentos são depositados em cavas profundas no próprio estuário.

"Cada barcaça tem capacidade para retirar 600 toneladas e nós retiramos, até agora, cinco barcaças, algo em torno de 3 mil toneladas ou 1500 metros cúbicos. A expectativa é de que o trabalho esteja concluído até o final de setembro", afirmou o presidente da Docas.

Entre os locais para onde são encaminhados os restos da pedra, estão Morrinhos, no Guar-

já, e a Vila Pantanal, em Santos. As áreas foram acertadas com as respectivas prefeituras. "Uma parte também será usada para cobrir o Canal da Mortona, no Cais da Marinha (no Porto)", destacou Barco.

Depois de Teffé, será a vez de remover a parte implodida da Pedra de Itapema, que está submersa em frente ao Forte de Itapema, na Margem Esquerda (Guarujá), na direção do Armazém 12. Neste caso, serão recolhidos apenas 11 mil metros cúbicos, até o final de outubro.

Com a retirada das rochas e, em paralelo, a conclusão da extração dos restos do navio Ais Giorgis, a Codesp poderá concluir o aprofundamento do canal para 15 metros e o alargamento para 220 metros. "Já tiramos seis peças (do Ais Giorgis) muito pesadas e o serviço continua. Esse pedaço de navio, ele está enterrado. Então, além do corte, tem que fazer uma espécie de uma cava e ir retirando peça por peça sem causar dano ambiental".

Figura 19.3.1.3-3. *Clipping* enviado à Codesp e consultores dos programas de monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento.

C-6	ATRIBUNA www.tribuna.com.br	Quinta-feira 30 agosto de 2012
O operador de terminais de contêineres Dubai Ports World registrou um lucro (sem o pagamento de impostos) de US\$ 310 milhões no primeiro semestre, 1,5% a mais do que o obtido no mesmo período do ano anterior.	portomar@atribuna.com.br	Porto & Mar

SEP entregará dados do canal do Porto à Marinha em 30 dias

DA REDAÇÃO

Os resultados da nova batimetria (exame que verifica a profundidade de uma área) do trecho 1 do canal de navegação do Porto de Santos serão entregues em 30 dias, prometem a Secretaria de Portos (SEP) durante a reunião com a Marinha realizada na última semana, no Rio de Janeiro.

O envio dos dados será necessário pois a Autoridade Marítima identificou alguns pontos nesse trecho com profundidade inferior aos 15 metros previstos no projeto de dragagem. A par-

te 1 do canal vai da Barra (região da costa, na direção da Baía de Santos, onde os navios permanecem enquanto aguardam uma vaga para atracar no Porto) até o entreposto de pesca.

A análise da batimetria é feita pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e leva cerca de um mês. Para que o novo material esteja adequado às exigências do órgão e a profundidade da área possa ser homologada, o trecho passa por dragagem de manutenção. A intenção da Codesp é que haja maior agilidade na liberação desta parte do canal. Para isso, a estatal firmou uma parceria com a Marinha, de forma que ambas processem juntas as informações.

Além dos dados do trecho 1, serão entregues os resultados do exame no trecho 2 (do entreposto de pesca até o Armazém 6). O passo seguinte é providenciar os dos trechos 3 (do Armazém 6 ao Paquetá) e 4 (do Paquetá à Alemoa). A expectativa é de que, até o final do ano, todo o canal esteja homologado para 15 metros.

Figura 19.3.1.3-4. *Clipping* enviado à Codesp e consultores dos programas de monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento que destaca o procedimento para liberação do canal de navegação.

19.3.1.4. Cobertura Jornalística

O programa de comunicação social realizou a cobertura jornalística da exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável” promovida pelo Programa Conscientização Ambiental da População Envolvida na Obra da Dragagem (Figura 19.3.1.4-1), do curso de capacitação da tripulação da draga *Xin Hai Feng* (Figura 19.3.1.4-2) e participou da coletiva jornalística com o presidente da Codesp, Renato Barco, em 29 de agosto de 2012 (Figura 19.3.1.4-3).



Figura 19.3.1.4-1. Cobertura jornalística da exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável” com a participação de estudantes do Ensino Médio.



Figura 19.3.1.4-2. Cobertura jornalística do curso de capacitação na draga *Xin Hai Feng*.



Figura 19.3.1.4-3. Renato Barco, presidente da Codesp, na coletiva jornalística realizada pela própria empreendedora.

19.3.1.5. Banco de fotojornalismo

O trabalho foi desenvolvido conforme o plano de comunicação:

- a) Manutenção do arquivo de imagens fotográficas dos eventos da obra e dos monitoramentos;

- b) Seleção do material fotográfico;
- c) Edição do material de qualidade para CD;
- d) Encaminhamento aos gestores autorizados.

Foi realizada a produção do Banco de fotojornalismo – CD9, com 104 fotografias resultantes do trabalho desenvolvido entre 11 de abril a 29 de agosto de 2012 pelo programa, conforme Tabela 19.3.1.5-1.

Tabela 19.3.1.5-1. Relação dos arquivos constantes do CD9 do Banco de fotojornalismo.

DATA	PASTAS	ARQUIVOS MB	
11.04.2012	Curso de Capacitação para tripulação da Xin Hai Feng	23	117
06.06.2012	Entrevista com o Superintendente de Infraestrutura da Codesp, Paulino Vicente	7	40
19.06.2012	Cobertura jornalística do processo de retirada do navio Ais Giorgis do canal de navegação	9	65
29.06.2012	Reunião mensal Fundespa/Codesp	15	65
21.08.2012	Visita monitorada da exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável”	15	77
29.08.2012	Entrevista coletiva com o presidente da Codesp, Renato Barco	9	41
29.08.2012	Equipamentos utilizados na retirada dos fragmentos da pedra de Teffé	20	107
29.08.2012	Equipamento utilizado na retirada de peças do navio Ais Giorgis	6	26
TOTAL	8	104	539

19.3.1.6. Relatórios

Em relação a este item, foram realizadas as seguintes atividades:

- a) Elaboração de relatório mensal contendo atividades realizadas;
- b) Elaboração de relatório final contendo as ações realizadas, resultados alcançados e encaminhamentos.

19.3.1.7. Reuniões estratégicas

Os consultores do programa realizaram reuniões técnicas semanais para o acompanhamento dos fatos que envolveram a finalização da obra de dragagem de aprofundamento, a retirada dos fragmentos das rochas Teffé e Itapema e a retirada dos destroços do navio *Ais Giorgis*.

19.3.1.8. Cartilha Dragagem de Aprofundamento e o Monitoramento Ambiental

O projeto da cartilha sobre o empreendimento foi apresentado em 24 de janeiro de 2011 e houve uma reformulação do projeto para que constasse do material gráfico a obra da derrocagem das pedras Teffé e Itapema. O desenvolvimento do projeto já concluiu a fase de aprovação da arte final pela Codesp e no momento, encontra-se em reprodução gráfica. A cartilha tem os seguintes objetivos:

- Informar a importância da dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos;
- Informar os aspectos históricos, econômicos e sociais do Porto de Santos; (C) a obra de engenharia e o monitoramento ambiental;
- Informar alguns resultados do monitoramento ambiental.

A cartilha é uma peça de comunicação com perfil pedagógico e de linguagem acessível a qualquer público sobre determinado assunto. Seu formato e conteúdo apresentam textos sobre a dragagem e o monitoramento ambiental com fotografias e ilustrações. O material gráfico foi aprovado pela Codesp e encontra-se na fase de reprodução (Anexo 19.6-1).

Esta peça de comunicação foi uma solicitação da Superintendência de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Codesp.

19.3.1.9. Bâneres Dragagem de Aprofundamento e o Monitoramento Ambiental

O projeto “24 Bâneres do Monitoramento Ambiental da Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso ao Porto de Santos” foi apresentado por solicitação da Codesp, e passou por reformulação para que o projeto contemplasse melhor as exigências do empreendimento. No segundo semestre de 2012, um novo projeto foi apresentado e aprovado com a estrutura de 11 bâneres, conforme a Tabela 19.3.1.9-1 apresenta. O material gráfico foi aprovado pela Codesp e encontra-se na fase reprodução (Anexo 19.6-2).

Tabela 19.3.1.9-1. Projeto dos bâneres do Programa Básico Ambiental da dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos:

Banner 01 – Introdução, abordando área, obra e programas.

Contextualização da obra, com Mapa da área, definição dos trechos, fotos dos equipamentos...Objetivo e Resultados (GERAL)

Banner 02 – Gerenciamento da Obra e do PDO

- Gestão Ambiental e Controle da Dragagem

- Gerenciamento da Área de Descarte
- Disposição Oceânica de Material Dragado
- Monitoramento Ambiental da Área de Disposição Oceânica de Materiais Dragados na Região do Porto de Santos
- Modelagem Operacional da Pluma de Sedimentos

Banner 03- Derrocagem

- Mitigação dos Impactos da Derrocagem

Banner 04- Unidades de Conservação e Ecossistemas

- **Compensação Ambiental**
- **Monitoramento dos Manguezais**

Banner 05- Arqueologia

- Gestão do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural das Obras de Dragagem

Banner 06- Dinâmica Costeira

- **Monitoramento do Perfil Praia**
- Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos e Oceânicos

Banner 07 – Qualidade Ambiental

- Monitoramento da Qualidade da Água
- Monitoramento da Qualidade Físico-Química dos Sedimentos
- Monitoramento da Qualidade Ecotoxicológica dos Sedimentos
- Qualidade dos Organismos Bioindicadores

Banner 08 – Monitoramento da Biota

- Monitoramento da Comunidade Fitoplanctônica, Zooplanctônica e Macrofauna Bentônica
- **Monitoramento dos Quelônios**

Programas Sociais

Banner 09 - Educação Ambiental (Diagnóstico, Capacitação e Informação)

- Conscientização Ambiental da População Envolvida na Obra da Dragagem (02 subprogramas)
- Capacitação Continuada dos Trabalhadores das Obras
- Comunicação Social

Banner 10 – Manchas Órfãs

- Manchas Órfãs – Conscientização da Comunidade Pesqueira e Náutica

Banner 11 – Apoio à Comunidade de Pesca

- Apoio às Comunidades de Pesca (04 subprogramas)

19.4. Considerações Finais

Todas as atividades previstas para o ano de 2012 para o Programa de Comunicação Social foram realizadas e finalizadas.

O programa de Comunicação Social realizou seu trabalho dentro do transcorrer da obra de dragagem de aprofundamento e do monitoramento ambiental, fazendo a cobertura dos fatos e mantendo atualizados os setores envolvidos quando do surgimento de notícias na mídia regional, como se configura o trabalho de *Clipping*. Alinhado ao processo de aprovação das ações pela Codesp, foi produzido, impresso e distribuído o Boletim Informativo da Dragagem N° 6.

O programa de comunicação social atendeu ao principal objetivo que é manter informado todos os públicos envolvidos, demonstrado na distribuição dos 2 mil exemplares da edição 6 do informativo para 577 endereços.

O trabalho de manutenção técnica do site garantiu que sua estrutura de navegação fosse ágil e manteve uma eficaz organização de conteúdos, favorecendo a dinâmica da leitura e a compreensão da obra de dragagem e seus desdobramentos.

O trabalho de construção da mensagem e envio da informação caracteriza o propósito de se manter a transparência de todo o processo da obra e seu monitoramento ambiental. A constância da equipe na busca de novos fatos e da prontidão quanto à divulgação dos mesmos reflete na qualidade da comunicação exercida pelo empreendedor.

A finalização dos projetos Cartilha e Bâneres e o encerramento das atividades do site dragagem do porto de Santos, demonstram a conclusão dos trabalhos do Programa de Comunicação Social, que cumprindo com seus objetivos, garantiu o diálogo do empreendedor com os públicos envolvidos direta e indiretamente com a obra de dragagem de aprofundamento e seu monitoramento ambiental.

19.5. Equipe técnica

Coordenação geral: Kátia Maria Gomes Machado e Lélío Kolhy.

Coordenador: Marcelo Di Renzo

Jornalista: Cristina Maria Cavalleiro de Fontes Rocha

Publicitária: Maria Bernardete Caetano de Paiva Sarmento

Assistente: Juliana Marcelo

19.6. Anexos

- Anexo 19.6-1. Versão Final da Cartilha da Dragagem de Aprofundamento e o Monitoramento Ambiental.
- Anexo 19.6-2. Versão Final dos banners do Programa Básico Ambiental da dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos.

ANEXO 19.6-1. VERSÃO FINAL DA CARTILHA DA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO E O MONITORAMENTO AMBIENTAL

ANEXO 19.6-2. VERSÃO FINAL DOS BÂNERES DO PROGRAMA BÁSICO AMBIENTAL DA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS.