

PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

**Dragagens de Aprofundamento e Manutenção do Canal de
Navegação do Porto Organizado de Santos**

(Jan/2012-Jul/2013)

Companhia Docas do Estado de São Paulo

Equipe Multidisciplinar

Santos, 22 de Julho de 2013

Identificação

Empresa

Razão social: Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP

CNPJ: 44.837.524/0001-07

Inscrição Estadual: 738010853117

Inscrição Municipal: 057531-5

Endereço: Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº - Macuco – Santos – SP

CEP: 11015-900

Telefone e fax: (13) 3202.6565

Representante legal

Nome: Eng^o Renato Ferreira Barco

CPF: 733.570.308-53

Endereço: Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº - Macuco – Santos – SP

CEP: 11015-900

Telefone e fax: (13) 3202.6565

E-mail: dpsec@portodesantos.com.br

Pessoa de Contato

Nome: Alexandra Sofia Grotta - CPF: 172.580.698-36

Endereço: Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº - Macuco – Santos – SP

CEP: 11015-900

Telefone: (13) 3202.6429 / Fax: (13) 3202.6657

E-mail: dcgsuper@portodesantos.com.br

Sumário

1. Introdução e Objetivos.....	4
2. Metodologia	6
3. Resultados e Discussão	8
3.1. Site da Dragagem	8
3.2. Clippings	16
3.3. Cobertura Jornalística de Eventos e Entrevistas	22
3.4. Banco de Fotojornalismo	25
3.5. Informativo nº 6	26
3.6. Cartilha e <i>Banners</i>	32
3.7. Realização de Oficina para Replicação do Programa Manchas Órfãs	33
3.8. Reuniões estratégicas.....	36
3.8.1. Participação no Conselho Gestor da APA Marinha Litoral Centro	36
4. Considerações Finais	37

1. Introdução e Objetivos

O Programa de Comunicação Social do Plano Básico Ambiental (PBA) da obra de dragagem de aprofundamento (Licença de Instalação Nº 666/2009) e manutenção (Licenças de Instalação Nº 852/2011, Nº 861/2012 e Nº 910/2013) do canal de navegação do Porto de Santos tem sua importância em razão da comunicação ser um instrumento estratégico e de gestão para as organizações e seus empreendimentos. Neste contexto, trata-se de trabalhar a comunicação como um processo relacional entre empreendedor e público envolvido, de forma que o diálogo seja constante.

A comunicação não deve ser um processo mecanicista, estritamente um ato 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, desta 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, o nível de impacto social e ambiental pode ser expressivo. Contudo, a dimensão do relacionamento do empreendedor com os públicos específicos é 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 a ela associado, 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. Neste 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 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.

2. Metodologia

O desenvolvimento das ações de comunicação da obra de dragagem e de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos e do Plano Básico Ambiental se deu em quatro etapas. A primeira se constituiu na pesquisa bibliográfica tendo como objetivo o conhecimento sobre a obra 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 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:

1) População diretamente afetada pelas obras e serviços relacionados à dragagem de aprofundamento e manutenção do canal de navegação 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 disposição do material dragado, no transporte de materiais e na derrocagem das pedras Teffé e Itapema.

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 derrocagem 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.

2) Públicos indiretamente afetados pela obra de dragagem:

- População dos municípios da área de influência do empreendimento;
- Turistas e veranistas;
- Comerciantes, empresários e prestadores de serviços;
- Profissionais envolvidos na obra de dragagem e no monitoramento ambiental (coordenadores, engenheiros, técnicos, chefes de pessoal e encarregados) formados pela equipe da CODESP e das empresas envolvidas com a obra.
- 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.

3) 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).

3. Resultados e Discussão

No presente relatório serão apresentadas e discutidas as atividades realizadas no âmbito do Programa de Comunicação Social entre Janeiro/2012 e Julho/2013.

3.1. Site da Dragagem

Entre os meses de abril e maio de 2012, foi analisada e apresentada uma proposta para reestruturação do site: substituição da Página “Boletim Meteoceanográfico” pela Página “CLIPPING”, haja vista ao o encerramento do Programa Modelagem Operacional da Pluma de Sedimentos.

Esta reestruturação visou aprimorar a principal função do site que é a manutenção do relacionamento do empreendedor com os públicos de interesse, informando sobre a obra e tornando transparente o processo em todas as etapas da dragagem e seu monitoramento ambiental.

O site www.dragagemdoportodesantos.com.br como principal veículo de comunicação, pela sua característica de atualização constante e acesso sem restrição, precisa acompanhar os fatos que fazem referência à obra. Em razão disto, tornava-se importante a alteração proposta, prevalecendo o objetivo de um veículo de comunicação que oferece ao usuário acesso à informação mais premente podendo ser fonte para o noticiário da mídia impressa regional.

A respectiva adequação foi aprovada pela CODESP, sendo efetivamente executada no mês de julho de 2012. Com a substituição, o site passou a apresentar as seguintes ferramentas:

1. Home: apresentação do botão CLIPPING na barra de assuntos/páginas (Figura 1);
2. Botão CLIPPING: ao clicar no botão, apresenta-se, no centro da página, a relação de títulos de matérias jornalísticas, a data de publicação e o veículo de comunicação (Figura 2);
3. Página CLIPPING: ao clicar no título da notícia, abre-se o documento no formato PDF (Figura 3).



Figura 1 - Home com o botão CLIPPING.

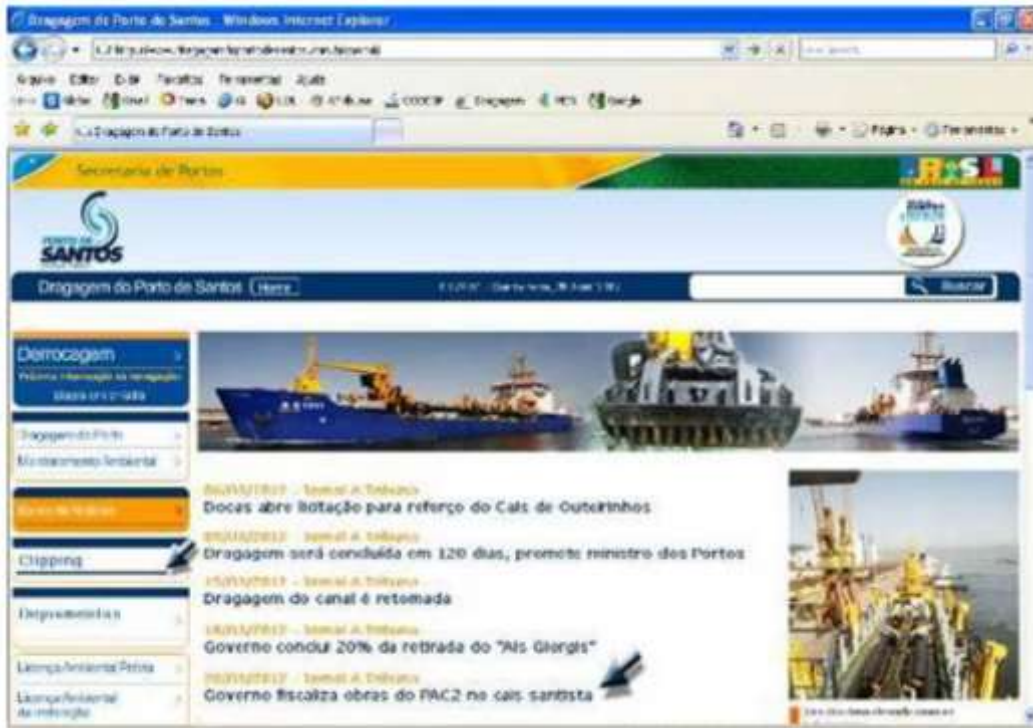


Figura 2 - Página CLIPPING e a relação dos títulos das notícias.



Figura 3 - Documento no formato PDF com a notícia selecionada.

No mês de junho de 2012, foram realizadas atualizações na página “Depoimentos”, sendo inserida a entrevista com o presidente do Conselho da Autoridade Portuária (CAP), Bechara Abdala Pestana Neves (Figura 4).

Outrossim, entre os meses de abril e setembro de 2012, foi efetuada a postagem de um total de 12 (doze) *clippings* no site. Outrossim, no respectivo período, foram inseridos 07 (sete) textos jornalísticos no site oficial da dragagem de aprofundamento do Porto Organizado de Santos, a saber:

- 20.04.2012: Nova tripulação da Xin Hai Feng participa de curso de capacitação (Figura 5);
- 04.05.2012: Xin Hai Feng retoma serviços de manutenção no Trecho 1 (Figura 6);
- 06.06.2012: Marinha deve homologar aprofundamento do Trecho 1 nos próximos dias (Figura 7);
- 15.06.2012: Reflexos da dragagem de aprofundamento aumentam produtividade do Porto de Santos (Figura 8);
- 24.08.2012 – Exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável” recebe estudantes (Figura 9);
- 24.08.2012 – Fragmentos da pedra Teffé começam a ser retirados
- 03.09.2012 – Retirada dos fragmentos da pedra de Teffé deve terminar em setembro (Figura 10).

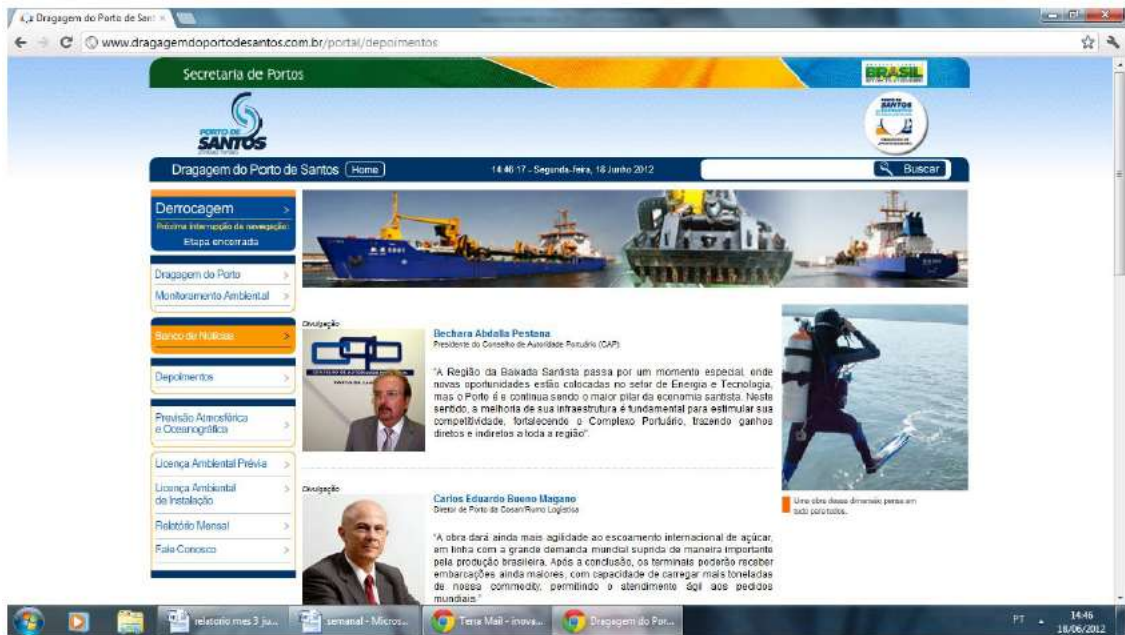


Figura 4 - Página “DEPOIMENTOS” e a postagem da entrevista com o presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Bechara Abdala Pestana Neves.



Figura 5 - Página Banco de Notícias com a cobertura jornalística do curso de capacitação dos tripulantes da *Xin Hai Feng*.



Figura 8 - Página “Banco de Notícias” com a matéria jornalística sobre o aumento da produtividade do Porto de Santos em razão da dragagem de aprofundamento.



Figura 9 - Página Home com destaque para as matérias jornalísticas publicadas na página Banco de Notícias (Exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável” recebe estudantes/ Fragmentos da pedra Teffé começam a ser retirados).



Figura 10 - Página Banco de Notícias com a postagem da notícia sobre a retirada dos fragmentos da pedra Teffé.

A partir do dia 01.07.2013, o site www.dragagemdoportodesantos.com.br tornou-se inacessível em decorrência dos andamentos pertinentes ao processo de transferência de domínio entre a UNISANTOS e a CODESP. Por motivos atrelados diretamente ao respectivo processo, prevê-se que o sítio eletrônico oficial das obras de dragagem do Porto Organizado de Santos volte a funcionar normalmente a partir do mês de agosto de 2013.

Não obstante, deve-se ressaltar que em 18.07.2013, houve a publicação, por parte da Assessoria de Imprensa da CODESP, de um *press-release* (Figura 11) no site www.portodesantos.com.br, tratando do Curso de Capacitação do Programa de Conscientização da comunidade pesqueira e náutica sobre o manejo adequado de óleos lubrificantes e combustíveis usados nas embarcações – Projeto Manchas Órfãs, ministrado do Centro de Treinamento da Autoridade Portuária, em parceria ao Conselho Gestor da APA Marinha do Litoral Centro.



Figura 11 – Press-release “**CODESP promove ampliação de programa ambiental - Oficina propõe disseminar programa “manchas órfãs” para cidades do litoral**”.

3.2. Clippings

As atividades de clipping do Programa de Comunicação Social consistiram nas seguintes ações:

- Manutenção de acompanhamento do noticiário regional sobre a obra e assuntos correlatos;
- Acesso diário aos veículos regionais disponíveis;
- Seleção de noticiário;
- Distribuição do material selecionado aos gestores autorizados.

Nesse âmbito, durante o período foram desenvolvidas as seguintes atividades:

Março/Abril 2012

Dois clippings foram produzidos e enviados à Codesp e aos consultores dos programas de monitoramento ambiental, conforme listagem atualizada enviada pelos gestores. O primeiro contendo sete matérias jornalísticas e o segundo, uma matéria, todas publicadas no Jornal A Tribuna.

Abril/Maio 2012

Houve o envio de 4 clippings à Codesp e as equipes dos programas de monitoramento ambiental sobre os seguintes assuntos:

- Nova direção do Conselho de Autoridade Portuária (CAP);
- Retirada do Ais Giorgis do canal de navegação;
- Instalação dos centros de pesquisas da USP e da Unifesp nos armazéns 7 e 8;
- Apresentação de aplicativo que permite acesso a dados sobre oceano – Agência USP de Notícias.

Maio/Junho 2012

Envio de 7 *clippings* à Codesp aos consultores dos programas de monitoramento ambiental sobre os seguintes assuntos:

- 02.05.2012 – Jornal A Tribuna - Nossa inteligência portuária cuida do céu.
- 22.05.2012 – Jornal A Tribuna – Dragagem de aprofundamento do canal termina hoje, anuncia Docas.
- 23.05.2012 – Jornal A Tribuna – Docas vai testar nova profundidade do Porto de Santos.
- 27.05.2012 – Jornal A Tribuna – BTP conclui 60% das obras de seu terminal em Santos.
- 29.05.2012 – Jornal A Tribuna – Supernavios a caminho de Santos.
- 01.06.2012 – Jornal A Tribuna – Prejuízos com protesto chegam a US 5 milhões.

- 14.06.2012 – Jornal A Tribuna – Nova profundidade do Porto será confirmada em 30 dias.

Junho/Julho 2012

Houve o envio de 7 *clippings* à CODESP e aos consultores dos programas de monitoramento ambiental sobre os seguintes assuntos:

- 21 de junho de 2012 – Jornal A Tribuna – Derrubamos o passivo em R\$ 1,2 bilhão;
- 21 de junho de 2012 – Jornal A Tribuna – O Portus não tem recursos para aguentar mais um ano;
- 21 de junho de 2012 – Jornal A Tribuna – Docas retorna a dragagem na entrada do canal do Porto;
- 24 de junho de 2012 – Jornal A Tribuna – Um novo canal, maiores navios.

Julho/Agosto 2012

Houve o envio de nove *clippings* à Codesp e aos consultores dos programas de monitoramento ambiental, matérias jornalísticas publicadas pela mídia regional (Figura 3.2-1). A seguir, o *Clipping* produzido:

- 02.08.2012 – Jornal A Tribuna – Remoção das pedras de Teffé e Itapema começa no dia 15
- 14.08.2012 – Jornal A Tribuna – Santos Export – Codesp prepara retirada de pedras no canal de navegação
- 15.08.2012 – Jornal A Tribuna – Retirada de Teffé pode começar hoje
- 15.08.2012 – Jornal A Tribuna – Encalhe persiste após dragagem
- 16.08.2012 – Jornal A Tribuna – Porto de Santos prepara retirada da Pedra Teffé
- 19.08.2012 – Um canal, várias profundidades
- 21.08.2012 - CAP vai debater dragagem do canal



Figura 12 - Página Clipping do site dragagemdoportodesantos.com.br apresentando as quatro últimas notícias publicadas pela mídia regional.

Agosto/Setembro 2012

Houve o envio de três *clippings* à Codesp e aos consultores dos programas de monitoramento ambiental de matérias jornalísticas publicadas pela mídia regional (Figuras 3.2-1 a 3.2-3). A seguir, os *Clippings* produzidos:

- 25.08.2012 – Barco é confirmado na presidência da Docas e destaca obras
- 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%

C-6

ATRIUNA
www.atriuna.com.br

Quinta-feira 20
Abril 2012

O operador de terminal de contêineres Dubai Ports World registra 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 angulada da Pedra de Teffé é recolhida por uma draga nas proximidades dos pilões do Armazém 26.

Remoção da Pedra de Teffé chega a 7,5%

Com 7,5% – o equivalente a 1.800 metros cúbicos – dos fragmentos insubmersíveis da Pedra de Teffé já foram removidos, afirmou o presidente da Codesp, Renato Barco. O restante permanecerá espalhado no fundo do canal do estuário entre o Terminal de Passaportes Cláudio Santini, no Armazém 25 do Porto de Santos, e os pilões do Armazém 26, na Margem Direita do complexo. Anualmente, serão recolhidos 20 mil metros cúbicos de areia.

Os trabalhos para a retirada dos pedregulhos da Pedra de Teffé começaram no último dia 16. O primeiro passo, após a demarcação da área com boias de sinalização, foi o "afundamento" da pedra, para levá-la ao fundo do mar e facilitar o processo de recolhimento do material. Em seguida, foi iniciada a remoção em si, que é feita por uma draga de tipo clamshell (com ganchos formados costado).

O serviço costea ainda com o apoio de barcos, que realizam o transporte das pedregulhas para o

canal de Vilongo. Lá, são colocados em caminhões e levados a locais previamente autorizados pelo Ibama. Alguns fragmentos são depositados em áreas profundas no próprio estuário.

"Cada barreira tem capacidade para retirar 500 toneladas e nos retiramos, até agora, cinco barragens, algo em torno de 3 mil toneladas ou 1800 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 Miritiba, no Guarujá,

e a Vila Pampulha, em Santos. As áreas foram autorizadas pelas respectivas prefeituras. "Uma parte também será usada para cobrir o Canal do Morroton, no Cais de Marinha (do Porto)", destacou Barco.

Depois de Teffé, será a vez de remover a parte insubmersível da Pedra de Ilupema, que está distribuída em frente ao Porto de Ilupema, na Margem Esquerda (Guarujá) na direção do Armazém 12. Nesse 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 naufrágio do Alti Glorgio, a Codesp poderá concluir o aprofundamento do canal para 13 metros e o alargamento para 220 metros. "Já tiramos seis peças do Alti Glorgio e mais pesadas esse serviço continua. Esse pedaço de naufrágio, ele está enterrado. Então, além do corte, tem que fazer uma espécie de uma cruz e ir retirando peça por peça sem causar dano ambiental".

Figura 14 - Clipping enviado à Codesp e consultores dos programas de monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento.



Figura 15 - 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.

3.3. Cobertura Jornalística de Eventos e Entrevistas

No dia 11 de abril de 2012, o programa de comunicação social realizou a cobertura jornalística do curso de capacitação da tripulação da draga *Xin Hai Feng* (Figura 16), ministrado no âmbito do Programa de Capacitação Continuada dos Trabalhadores da Obra.

No dia 21 de agosto de 2012, 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 17). Ademais, a equipe do respectivo programa participou da coletiva jornalística com o presidente da CODESP, Renato Barco, em 29 de agosto de 2012 (Figura 18).



Figura 16 - Tripulação da *Xin Hai Feng* durante curso de capacitação realizado pelo programa de Capacitação Contínua dos Trabalhadores.



Figura 17 - Cobertura jornalística da exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável” com a participação de estudantes do Ensino Médio.



Figura 18 - Renato Barco na coletiva jornalística realizada pela CODESP.

Em 18 de julho de 2013, a Assessoria de Comunicação Social da CODESP promoveu a cobertura jornalística do Curso de Capacitação do Programa de Conscientização da comunidade pesqueira e náutica sobre o manejo adequado de óleos lubrificantes e combustíveis usados nas embarcações – Projeto Manchas Órfãs, ministrado do Centro de Treinamento da Autoridade Portuária, em parceria ao Conselho Gestor da APA Marinha do Litoral Centro. A cobertura culminou na publicação de um *press-release* no site www.portodesantos.com.br.



Figura 19 - Cobertura Jornalística do Curso de Capacitação do Programa Manchas Órfãs.

No que tange à realização de entrevistas para a coleta de informações para a produção de conteúdo jornalístico, houve contato com os seguintes profissionais:

- Elcio Patti Junior, advogado, sobre o programa Compensação Ambiental.
- Luiz Alberto Costa Franco, Coordenador Técnico do Consórcio CHL, para a obtenção de informações sobre a dragagem;
- Paulino Vicente, Diretor de Infraestrutura da CODESP, sobre a atual fase da dragagem.
- Márcia Jovito, Gerente de Controle Ambiental da CODESP, sobre o Curso de Capacitação do Programa Manchas Órfãs.
- Marcos Buhner Campolim, Gestor da APA Marinha do Litoral Centro, sobre o Curso de Capacitação do Programa Manchas Órfãs.

3.4. Banco de Fotojornalismo

O Programa de Comunicação Social, entre 11 de abril a 29 de agosto de 2012, promoveu a produção do Banco de Fotojornalismo (Anexo I), com 104 fotografias resultantes do trabalho desenvolvido, conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Relação dos arquivos constantes 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	39,5
19.06.2012	Cobertura jornalística do processo de retirada do navio Ais Giorgis do canal de navegação	9	65,4
29.06.2012	Reunião mensal Fundespa/Codesp	15	64,7
21.08.2012	Visita monitorada da exposição “Dragagem de Aprofundamento num Porto Sustentável”	15	76,7
29.08.2012	Entrevista coletiva com o presidente da Codesp, Renato Barco	9	41,3
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	26,3
TOTAL	8	104	539

3.5. Informativo nº 6

Em abril de 2012, iniciaram-se as tratativas acerca da produção do Informativo de Dragagem Nº 06 (Anexo II), cuja previsão de publicação versava desde o começo do processo para os meses de junho e julho de 2012.

Em decorrência do respectivo informativo, foram realizadas diversas reuniões para fazer acertos quanto às pautas que comporiam o material a ser produzido. Após a decisão dos gestores da CODESP, ficou estabelecido que o produto abordaria os seguintes temas:

- 4) Andamento da Obra de Dragagem de Aprofundamento do Canal de Navegação do Porto Organizado de Santos;
- 5) Andamento da Obra de Retirada dos Destroços do Navio *Ais Giorgis*;
- 6) Programa de Compensação Ambiental, componente do Plano Básico Ambiental da Dragagem de Aprofundamento do Porto de Santos.

Uma vez definidas as pautas, procedeu-se com o processo de desenvolvimento do conteúdo jornalístico, realização de entrevistas junto aos consultores técnicos e gestores, e diagramação da peça gráfica.

No final de julho de 2012, o Informativo da Dragagem nº 6 foi impresso e 2.000 exemplares distribuídos conforme a mesma listagem utilizada nas

edições anteriores, totalizando 577 endereços (Tabela 2). A peça gráfica se apresenta como mostrado nas Figuras 20 a 23.

Tabela 2 - Relatório de distribuição do Informativo Dragagem nº 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



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 Alamosa, 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-



Capacidade operacional do Porto deve aumentar 30%

lado, alguns navios já aumentaram os carregamentos. A movimentação de cargas, no primeiro quadrimestre de 2012, mostrou que a tonelage média por embarcação cresceu 9%. Enquanto que o número de navios atracados no Porto de Santos, no mesmo período, diminuiu em 2,5%.

Esse resultado é, segundo Vicente, "função direta da obra de aprofundamento. Navios maiores terão mais carga e frete com preço

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 sentista.

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.

Figura 20 - Capa do Boletim Dragagem Nº 6 com a matéria jornalística sobre a finalização da obra.

2

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 B é feita pela Cábrera Pará, guindaste flutuante com capacidade para movimentar cargas de até 250 toneladas.

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 no 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 21 - Página 2 do Boletim Dragagem nº 6 com a matéria jornalística sobre a retirada dos destroços do navio *Ais Giorgis*.

3

o retirados do canal de navegação



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 Infra-estrutura 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 encalhada 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



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/0060.htm

Expediente:
Publicação editada pelo Programa de Comunicação Social desenvolvida pela Universidade Católica de Santos - UNICATS - por exigência do processo de licenciamento do Porto de Dragagem de Aprofundamento de Acesso ao Canal de Navegação do Porto de Santos, através de contrato entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESPA e a Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas - FUNDESPA. Jornalista responsável: Marcelo Di Renzo (RTE 11.956). Colaboradores: Cristine Cavallero (RTE 11.397) e Juliana Machado. Edição: Bernardete Sacramento. 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. Trocar 2.880 exemplares. Impressão: Gráfica Excent. Circulação ilimitada. Contato: contato@dragagemportosantos.com.br

Figura 22 - Na página 3 do Boletim Dragagem nº 6 há a continuidade da matéria da página 2 e outra com o fato histórico do acidente.

4

Canal aberto com você, acesse dragandoportosantos.com.br

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



O Parque Estadual... Serra do Mar... Parque Estadual Marinho... 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 x 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 atetar 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 23 - A matéria jornalística sobre a compensação ambiental da obra foi destaque da contra-capa do informativo Dragagem nº 6.

3.6. Cartilha e *Banners*

O projeto gráfico da “Cartilha da Dragagem de Aprofundamento e o Monitoramento Ambiental”, contendo figuras e textos referentes à obra de dragagem e derrocamento, passou por um processo de revisão e atualização levando em conta a conclusão da referida obra.

Os *banners* previstos no âmbito deste programa também passaram por um processo de reformulação, relativo tanto ao projeto gráfico quanto ao conteúdo. Da mesma forma com que foi feito com a cartilha, tal medida teve como objetivo a atualização das informações, levando em conta a conclusão da obra, explicando resumidamente os programas ambientais relacionados.

No mês de julho de 2013, a edição do material foi finalizada e o mesmo foi encaminhado para impressão.

Plano de Ação para a Distribuição do Material

As cartilhas (tiragem de 3.000 exemplares) deverão ser distribuídas a diversos atores afetados, envolvidos ou tão somente interessados pela obra, entre os quais podemos citar:

- Gerências, superintendências e diretorias da CODESP;
- Autoridades (Secretaria de Portos da Presidência da República, Secretaria do Meio Ambiente/SP, Prefeituras da Baixada Santista, etc);
- Órgãos Ambientais Licenciadores (IBAMA/DF, IBAMA/SP, IBAMA/Santos, CETESB);
- ONGs regionais voltadas para o setor do Meio Ambiente;
- Universidades e escolas da região;
- Terminais Portuários e Colônias de pescadores;
- Grupos visitantes da exposição Porto e Cidade (Programa de Educação Ambiental da Dragagem de Aprofundamento);
- Demais interessados, mediante solicitação a CODESP.

Os *banners* serão utilizados no âmbito das visitas monitoradas da exposição *Porto e Cidade*, esta contemplada pelo Programa de Educação

Ambiental da obra de Dragagem de Aprofundamento do Canal de Navegação do Porto de Santos. Além disso, os mesmo deverão ser utilizados em diversos outros eventos com temática correlata nos quais o Porto de Santos vier a participar como expositor.

3.7. Realização de Oficina para Replicação do Programa Manchas Órfãs

No dia 18 de julho de 2013, foi realizada na CODESP uma oficina com a temática do Programa Manchas Órfãs (Figuras 24 e 25). O evento, realizado em conjunto com o comitê gestor da Área de Proteção Ambiental Litoral Centro (APAMLC – ligada a Fundação Florestal, da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo), contou com a participação de técnicos da própria CODESP, representantes de órgãos ambientais estaduais, Prefeituras e Organizações Não-Governamentais (ONG) do litoral paulista, desde Peruíbe até Bertioga.

A iniciativa surgiu durante as participações da CODESP nas reuniões do Conselho Gestor da APAMLC, e teve como objetivo a capacitação dos participantes para a replicação do programa em suas áreas de atuação, ampliando assim o alcance do programa por meio da divulgação regional, através da realização de novas oficinas sobre o tema nos próprios municípios.

Foram abordados temas relacionados aos métodos de implantação e sistematização de uma rede de armazenamento, coleta e destinação final de óleo, além sensibilização e conscientização sobre a importância do descarte adequado do óleo utilizado nas embarcações. Ainda, com a finalidade de aperfeiçoar o programa, foram discutidas as dificuldades enfrentadas tanto pela equipe técnica quanto pelos pescadores e barqueiros durante a implantação e a manutenção dos pontos coletores de óleo usado.

A CODESP também forneceu para replicação os modelos de todos os materiais gráficos utilizados no âmbito do Programa Manchas Órfãs (faixas, banners, cartilhas, Guia Técnico para a implantação de Ponto Coletor e etc), bem como disponibilizou aos interessados, por meio de empréstimo, o material utilizado nas atividades lúdicas de conscientização (quebra-cabeça e tabuleiro) para o público infantil.



Figura 24 - Oficina para replicação do Programa Manchas Órfãs, realizada no dia 18/07/13 no Centro de Treinamento (CETRE) da CODESP.

3.8. Reuniões estratégicas

3.8.1. Participação no Conselho Gestor da APA Marinha Litoral Centro

Entre abril de 2012 e junho de 2013, a CODESP continuou participando das reuniões ordinárias e extraordinárias do Conselho Gestor da Área de Proteção Ambiental (APA) Marinha do Litoral Centro (Tabela 3).

Tabela 3 - reuniões ordinárias e extraordinárias do Conselho Gestor da Área de Proteção Ambiental (APA) Marinha do Litoral Centro (Período: Abril/12 a Junho/13).

Reunião	Data	Local
23ª Reunião Ordinária	03/04/2012	UNIFESP
24ª Reunião Ordinária	05/06/2012	Instituto de Pesca
25ª Reunião Ordinária	07/08/2012	Instituto de Pesca
6ª Reunião Extraordinária	04/09/2012	Instituto de Pesca
26ª Reunião Ordinária	06/11/2012	UNIFESP
27ª Reunião Ordinária	05/02/2013	Instituto de Pesca
28ª Reunião Ordinária	16/04/2013	UNIFESP
7ª Reunião Extraordinária	13/05/2013	UNIFESP
29ª Reunião Ordinária	04/06/2013	Instituto de Pesca

As reuniões trataram de assuntos diversificados envolvendo a inter-relação entre a unidade de conservação e os atores localizados no entorno.

Salienta-se que a CODESP possui representação oficial no Conselho Gestor da APAMLC, desde 2011, onde informa periodicamente o andamento das atividades de dragagem e efetua esclarecimentos sobre o monitoramento ambiental desenvolvido.

No período compreendido entre abril e setembro de 2012, a equipe do programa de Comunicação Social participou de uma série de reuniões com a CODESP, podendo-se citar aquelas voltadas para a avaliação do cronograma das ações propostas, avaliação dos projetos e atividades em desenvolvimento, reestruturação do site, acompanhamento da aprovação dos textos jornalísticos para o Boletim Dragagem N° 6, desenvolvimento da peça gráfica, 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, sempre com o objetivo de planejar as ações e estruturar os projetos.

Também houve participação na 361ª Reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que ocorreu no dia 26 de março de 2013, e tratou do Programa de Monitoramento Praial. Salientamos que da mesma forma que na APAMLC, a CODESP possui representação oficial neste conselho, apresentando informações periódicas sobre as atividades de dragagem e seus monitoramentos.

4. Considerações Finais

O programa de Comunicação Social tem desenvolvido o 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 de surgimento de notícias na mídia regional, como se configura o trabalho de *Clipping*. Alinhado ao processo de aprovação das ações pela Codesp, produziu, imprimiu e distribuiu o Informativo da Dragagem Nº 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 resultado do período, alinhado ao transcorrer da obra de dragagem de aprofundamento, da retirada dos fragmentos das rochas Teffé e Itapema e da retirada das partes do navio Ais Giorgis, é considerado positivo em razão dos canais de comunicação (informativo e site) e do envio de *clipping* para garantir o diálogo entre o empreendedor e os diversos públicos envolvidos direta e indiretamente com a obra.

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.

A partir do dia 01.07.2013, o site www.dragagemdoportodesantos.com.br tornou-se inacessível em decorrência dos andamentos pertinentes ao processo de transferência de domínio entre a UNISANTOS e a CODESP. Por motivos atrelados diretamente ao respectivo processo, prevê-se que o sítio eletrônico oficial das obras de dragagem do Porto Organizado de Santos volte a funcionar normalmente a partir do mês de agosto de 2013.

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 constante busca de novos fatos e da prontidão quanto à divulgação dos mesmos, reflete na qualidade da comunicação exercida pelo empreendedor.

Desde o início da Obra de Dragagem de Aprofundamento do Canal de Navegação do Porto Organizado de Santos, a Autoridade Portuária e sua equipe técnica vêm promovendo e participando de reuniões e eventos para disseminar informações acerca do empreendimento para partes interessadas ou envolvidas diretamente com o mesmo. Deve-se ressaltar que a CODESP sempre adotou uma postura aberta e transparente no tocante à prestação de esclarecimentos pertinentes aos aspectos ambientais e operacionais relativos às atividades de dragagem.

Os *Banners* e a Cartilha da Dragagem de Aprofundamento passaram por um processo de revisão levando em conta o término da obra e o desenvolvimento dos Programas Ambientais. Prevê-se que a distribuição das Cartilhas seja iniciada ainda no mês de agosto de 2013. Os *Banners* permanecerão na exposição *Porto e Cidade*, podendo ser exibidos em outros eventos correlatos ou promovidos pela CODESP para disseminação de informações relativas a obra e seu acompanhamento ambiental.