

**cdn**  
comunicação



## CONCORRÊNCIA N° 02/2021

PROCESSO SEGOV-PRC-2021/00581

  
**SÃO PAULO**  
GOVERNO DO ESTADO

| Secretaria de Logística e Transportes

Handwritten signature in red ink.

**cdn**  
comunicação



PROPOSTA TÉCNICA

**CONCORRÊNCIA Nº 02/2021**

PROCESSO SEGOV-PRC-2021/00581

  
**SÃO PAULO**  
**GOVERNO DO ESTADO**

| Secretaria de Logística e Transportes

A red handwritten signature or stamp, possibly a date or initials, located in the bottom right area of the page.

A blue handwritten signature or stamp, possibly initials, located in the bottom right corner of the page.

**cdn**  
comunicação

## CONCORRÊNCIA N° 02/2021

PROCESSO SEGOV-PRC-2021/00581

**SÃO PAULO**  
GOVERNO DO ESTADO

| Secretaria de Logística e Transportes



## SUBQUESITO 1 – RACIOCÍNIO BÁSICO

De acordo com estudiosos, data de 2500 a.C. a primeira estrada pavimentada do mundo. Coberta artesanalmente por pedras, ligava o Rio Nilo ao planalto de Gizé<sup>1</sup>. Sem esses modais – a hidrovia e a estrada –, as impressionantes pirâmides de Quéops, Quéfren e Miquerinos não teriam sido erguidas. De lá para cá, a tecnologia agregada ao transporte revolucionou os modais tradicionais terrestres, com traçados e pavimentações que conferiram maior velocidade e segurança, e hidroviários, com soluções para transpor desníveis no curso dos rios e portos que permitem que os navios “conversem” com trens, caminhões e aviões. Criou ferrovias e ganhou os ares, projetando complexas rotas nos céus para aviões e até foguetes. Mas o desafio continuou o mesmo: transportar pessoas e produtos de um ponto a outro. Se na Antiguidade o problema era, literalmente, carregar pedras, hoje ele está principalmente em equacionar, de forma digna e justa, a construção de estradas, ferrovias, aeroportos e portos com a ocupação urbana, cada vez mais densa, e rural, base da economia agropecuária. É nesse campo que ocorre o exercício criativo proposto: dar publicidade, com eficiência e transparência, aos procedimentos de reassentamento adotados pelo Governo do Estado de São Paulo por meio da Secretaria Estadual de Logística e Transportes (SLT).

Desabrigar e reassentar pessoas e negócios, urbanos e rurais, tornou-se preocupação global, expressa em documento do Banco Mundial<sup>2</sup> que, desde 2001, exige planos detalhados de suporte econômico e social às populações afetadas por obras públicas para aprovar financiamentos. Sempre na vanguarda, o Governo do Estado de São Paulo foi um dos pioneiros nessas ações. Destacam-se o Programa de Compensação Social e Reassentamento Involuntário da Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A para o trecho Norte do Rodoanel Mario Covas<sup>3</sup> e a Política de Reassentamento Involuntário proposta pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER)<sup>4</sup>.

É importante ressaltar que, embora essas políticas tenham sido elaboradas há mais de dez anos, elas podem ser adequadas para quaisquer projetos rodoviários e ferroviários do Estado, visto a equivalência absoluta que mantêm até hoje com a política preconizada pelo Banco Mundial. Empresa em liquidação, a Dersa fez história com o arrojo de seus projetos e a construção de rodovias de excelência, entre elas a Imigrantes, Ayrton Senna, Carvalho Pinto, Bandeirantes – hoje concessionadas à operação privada. Suas experiências exitosas também no suporte social e reassentamentos se somam às do DER, fornecendo balizas para obras futuras que exijam o remanejamento de populações. Servem, portanto, como pilares para construir uma macropolítica

<sup>1</sup> Evolução das vias – Universidade Federal do Rio Grande do Sul: <https://bit.ly/3fxaWTI>

<sup>2</sup> World Bank – Involuntary Resettlement Sourcebook – Planning and Implementation in Development Projects: <https://bit.ly/3fwRqa6>

<sup>3</sup> Dersa – Desapropriação e Reassentamentos: <https://bit.ly/2T7emns>

<sup>4</sup> DER – Política de Reassentamento Involuntário: <https://bit.ly/3ihVNYy>

de reassentamento paulista, e serão utilizadas nesta proposta como principais referências a nortear a ação do Estado.

Políticas similares podem ser necessárias também em empreendimentos de outros órgãos vinculados à SLT, como o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp), hoje São Paulo Aeroportos, em eventuais obras de ampliação e adequação de aeroportos. E ainda pelo Departamento Hidroviário (DH), responsável pelo trecho paulista da Hidrovia Tietê-Paraná, uma das protagonistas da Nova Matriz de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, que prevê a integração de todos os modais para ampliar e garantir agilidade no transporte de cargas e segurança na circulação de pessoas. Um plano inovador que, em menor ou maior grau, deve envolver desapropriações e prováveis reassentamentos.

Mesmo com a pandemia, a SLT manteve um cronograma de obras agressivo em 2020. Segundo o secretário João Octaviano Machado Neto<sup>5</sup>, mais de 170 projetos – cerca de 2 mil quilômetros de rodovias, com investimentos de quase R\$ 6 bilhões – estão sendo tocados pelo DER e pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) – interface com as concessionárias privadas que operam 6,5 quilômetros dos 22,1 mil quilômetros de rodovias paulistas. Neste ano estão em curso o programa Novas Estradas Vicinais – R\$ 3 bilhões para recuperar 11,4 mil quilômetros de 1.103 estradas vicinais do Estado – e a Rodoferrovia Linha Verde, ligação multimodal entre o planalto paulista e a Baixada Santista, cujo chamamento público foi lançado em março<sup>6</sup>. Além disso, prevê-se a concessão de 22 aeroportos regionais e das oito travessias litorâneas, que tiveram audiências públicas realizadas em maio deste ano. Vale citar ainda o projeto do Porto Seco, para organizar a distribuição de cargas rumo ao Porto de Santos, e a ampliação e adequações no Porto de São Sebastião sob a coordenação da Companhia Docas de São Sebastião, também vinculada à SLT.

Mas são as construções de ramais ferroviários e de rodovias que mais exigem desapropriações e reassentamentos. Não raro, incluem ressarcimento por danos temporários, como, por exemplo, prejuízos pelo fechamento do acesso ao comércio local ou dependente da via durante as obras, e pelos transtornos cotidianos: tráfego de máquinas, poeira e barulho. Tudo tem de estar previsto e ser comunicado com clareza às populações diretamente envolvidas, às comunidades adjacentes e ao público em geral.

Em áreas densamente povoadas, como as vistas, por exemplo, no traçado da Estrada do M'Boi Mirim (a antiga SP-214), que depois de mais de uma década teve sua modernização liberada, o diálogo aberto e contínuo com os envolvidos, direta e indiretamente, adquire papel decisivo no

<sup>5</sup>The Winners, entrevista do secretário: <https://bit.ly/3c2r25S>

<sup>6</sup>Diário do Transporte – Governo lança chamamento público: <https://bit.ly/3i1tk92>

sucesso do empreendimento. Até por se tratar de comunidades que há anos ouvem falar de melhorias que não se realizam, é difícil para elas vislumbrar ganhos futuros – e ter de lidar ainda com os prejuízos diários que a obra provocará, tais como o fechamento de acesso a comércios locais e mais entraves no já tumultuado trânsito da região.

A política elaborada em 2008 pelo DER e o programa da Dersa para o Rodoanel Norte – dois raros documentos em que reassentamento é tratado como política pública no âmbito da SLT – mostram a comunicação como ferramenta determinante para atenuar os efeitos negativos, “sejam eles mensuráveis, como a perda de uma moradia, ou imensuráveis, como a quebra das relações de vizinhança ou da rede de apoio social”<sup>7</sup>. Isso inclui campanhas diretas de esclarecimento, convencimento de influenciadores locais, além da divulgação prévia de ações e resultados nos diferentes meios – rádio e TV, portais noticiosos, jornais, revistas e publicações especializadas, e, claro, nas mídias proprietárias da SLT e do Governo do Estado. Essas ações estão alinhadas com a missão institucional da Unidade de Comunicação, órgão central do Sistema de Comunicação do Estado de São Paulo (Sicom), de “difundir amplamente os direitos dos cidadãos e os serviços públicos, com clareza e objetividade, para que os projetos e ações desenvolvidos pelo Governo sejam assimilados pelo público”.

Por envolver equipes multidisciplinares – assistentes sociais, pesquisadores e analistas, engenheiros, arquitetos –, vários organismos do próprio Estado (secretarias de Habitação, Justiça e Cidadania, Educação, Saúde, entre outras) e da sociedade civil, como visto no Rodoanel Norte, cuja ação social contou com apoio do Sebrae-SP e entidades como a Câmara de Comércio Eletrônico, é necessário que a narrativa seja coordenada, unificando-se o discurso dos agentes que têm contato direto com as comunidades afetadas e com a imprensa.

De antemão, sabe-se que desapropriações são notícias negativas, que geram compreensíveis inconformismos, grita e reclamações, e o conseqüente desgaste para qualquer governo. Com uma comunicação assertiva e o vasto arsenal de instrumentos de que a SLT dispõe, é possível minimizar danos e, por vezes, até fazer do limão uma limonada. Em comum, as políticas desenhadas tanto do DER quanto da Dersa buscam dar tratamento digno aos afetados e, sempre que possível, compensar de forma igual e até superior os prejuízos causados. O foco é a pessoa e a premissa é ser justo, pontos inegociáveis que norteiam as políticas públicas do Governo do Estado de São Paulo – eixos de sustentação de nossa proposta.

<sup>7</sup> DER – Política de Reassentamento Involuntário para Obras Rodoviárias: <https://bit.ly/3ihVNYv>

## SUBQUESITO 2 – PLANO DE AÇÃO – Estratégia de relacionamento com a mídia

Estradas são, historicamente, sinônimo de desenvolvimento e se incluem na categoria de objetos de desejo. Não à toa, projetos de construção, ampliação ou mesmo melhorias de estradas têm o poder de atrair a mídia, com espaços para porta-vozes técnicos e políticos. Exibem-se croquis de obras, volume de investimentos, números previstos de circulação de veículos e de cargas, população beneficiada. Voltam a ter destaque nas inaugurações ou se o cronograma atrasa, na maioria das vezes por impedimentos judiciais licitatórios ou questões relacionadas a licenciamento ambiental. Quando há grita dos afetados, as desapropriações também viram notícia – sempre negativas.

Uma maneira de evitar ou pelo menos minimizar tal risco é dar visibilidade a todos os processos e ações adotadas para realocar e compensar as populações atingidas. Nossa estratégia de relacionamento com a mídia considera que é fundamental comunicar, de forma clara e objetiva, o suporte social e os progressos dos reassentamentos até as realocações definitivas, tópico essencial da macropolítica de reassentamento paulista, que sugerimos que seja desenvolvida a partir da aglutinação das práticas existentes. Contudo, essa não tem sido a realidade, como demonstra a pouca exposição dada, por exemplo, à experiência exitosa dos trechos Sul e Norte do Rodoanel Mario Covas, cujos conjuntos habitacionais construídos para reassentar removidos tiveram repercussão tímida ou quase nula na mídia.

Como não estão cobertas pela chancela de uma política pública ampla que sirva para parametrizar as ações de reassentamento adotadas em cada obra, nem mesmo os gestores dessas práticas costumam dar visibilidade a elas. O Plano de Reassentamento Involuntário, construído pelo DER há mais de dez anos para estradas vicinais, e o programa da Dersa para o Rodoanel Norte, já mencionados no Raciocínio Básico, são exemplos disso. O número de famílias deslocadas e reassentadas do trecho Norte do Rodoanel até está exposto dentro do projeto da obra publicado na página do DER, que assumiu a coordenação do empreendimento, mas se limita ao quantitativo, sem expor as políticas escolhidas para concretizar o feito.

Trecho Norte do Rodoanel, com 100% da remoção concluída (Fonte: DER, fev. 2020)

Lote de Obras	Famílias		Opção de Atendimento			Optantes por UH - Atendimento Concluído			Atendimento em andamento / Recebendo Auxílio Moradia
	Famílias Removidas	Famílias Reassentadas	Reassentadas	Após Habitação	UH	Empreendimento UH	UH de Entido Individualizado	Reassentação Obra	
Lote 1	2.319	1.733	871	50	812	443	113	19	237
Lote 2	1.268	1.235	568	74	593	119	162	16	269
Lote 3	20	4	3	0	1	0	0	1	0
Lote 4	605	578	406	27	145	67	28	4	46
Lote 5	318	300	114	7	179	159	6	4	10
Lote 6	606	510	168	112	230	204	9	8	9
Total	5.136	4.360	2.130	270	1.960	992	318	52	598

Poucos, a não ser aqueles se embrenham com afinco na pesquisa sobre o reassentamento, chegam às informações sobre as políticas praticadas no Estado. Não há menção a elas no Portal do Governo, tampouco na página da Secretaria na internet.

Deveria ser o inverso, pois é exatamente a excelência das políticas de reassentamento que pode reduzir os prejuízos e até mesmo neutralizar danos causados à imagem do Governo do Estado quando há necessidade de desapropriar e remanejar pessoas de suas casas e/ou locais de trabalho e de seu convívio social. Entendemos que é preciso reunir as experiências e dar publicidade a elas. Fazer com que a mídia as conheça para poder transmiti-las ao público que, para além da área afetada por uma obra, também as desconhece.

Se o foco das políticas de reassentamento são as pessoas involuntariamente deslocadas dos locais em que vivem, e a premissa é ser justo, como destacamos no Subquesto 1, é a complementaridade desse binômio que conceitua nossa proposta, sustentada no insumo mais valioso da comunicação: a informação. De maneira mais enfática: na qualidade da informação, com a qual se constrói credibilidade.

No âmbito do tema do exercício proposto, isso passa, inicialmente, pela consolidação das informações sobre reassentamento, dispersas ou inexistentes como política pública, para que, assim, os agentes públicos que serão porta-vozes possam se apropriar delas e discorrer com assertividade sobre o tema. Estabelece-se assim um marco regulatório para reassentamento de desapropriados vulneráveis no Estado de São Paulo. Dinâmicas já experimentadas com êxito por nossa agência e ferramentas adequadas serão utilizadas para formatar esses conteúdos de maneira consistente e atraente, treinar porta-vozes e alcançar desde os atores locais das áreas afetadas – moradores, comerciantes, líderes comunitários e influenciadores (que podem estar no salão de beleza, na igreja, no mercadinho da esquina, no canal de rádio web ou na TV comunitária, transmitida pelo YouTube) – até o público em geral, via veículos de massa (rádio, TV, portais de notícias) e de opinião.

No que tange à qualidade da mensagem a ser transmitida, é importante vincular as desapropriações e o reassentamento aos benefícios diretos e indiretos que a obra trará para a coletividade. Afinal, reassentamentos são definidos de forma planejada e criteriosa para a realização de obras de extrema importância, para as quais busca-se o traçado de menor impacto econômico, ambiental e social. Mas nem sempre há como escapar de áreas ocupadas.

Exemplo recorrente neste exercício, o projeto da Estrada do M'Boi Mirim, apresentado pelo DER em audiência pública em abril deste ano, mostra os benefícios que a obra trará diretamente 1,2 milhão de moradores do Capão Redondo, Jardim Ângela, Jardim São Luís, Embu-Guaçu e Itapeverica. De um pacote de R\$ 446,8 milhões, mais da metade dos recursos, R\$ 226,8

milhões, está reservada para desapropriação – amigável ou judicial –, remanejamentos e reassentamentos, que também têm de ser percebidos de acordo com a essencialidade da obra. Ou seja, ainda que a Política de Reassentamento tenha importância social autônoma, ela deve ser enxergada e comunicada dentro do escopo da obra e da missão da SLT de “desenvolver um sistema de transportes seguro, rápido, econômico, integrado, confortável e abrangente, que assegure a mobilidade de bens e de pessoas e estimule o desenvolvimento econômico, social e ambiental sustentáveis para o Estado de São Paulo”. É a partir dessa perspectiva que desenvolvemos nossa estratégia de relacionamento com a mídia e as mensagens-chave específicas para este exercício:

- *Uma rodovia é construída para melhorar a vida das pessoas;*
- *O Governo do Estado de São Paulo, por meio da SLT, tem políticas arrojadas para mitigar os impactos socioeconômicos da remoção compulsória de vulneráveis;*
- *A Política de Reassentamento busca compensar perdas e conferir qualidade de vida às famílias desapropriadas e aos que tiveram suas atividades econômicas prejudicadas;*
- *A Política de Reassentamento é uma regra geral, uma baliza para os planos próprios de cada obra, que variam de acordo com as características do empreendimento.*

Em tempos em que a comunicação se dá em multiplataformas, não há como imaginar um projeto que envolva notícias sem pensar no meio digital, ainda que este não seja o escopo do presente edital. Tudo passa pela web. Até o bom e velho telefone entregou os pontos, virando canal gratuito em aplicativos como o WhatsApp ou o Google, só para citar os mais populares, meios que dispõem ainda de áudio e vídeo, com sinais abertos para teleconferências, massificados nesses 15 meses de pandemia. Associados às demais redes sociais, ambientes permeados com bombardeios de notícias falsas, esses meios não só revolucionaram, para o bem e para o mal, o “como” as pessoas se informam, mas também mudaram a relação entre as assessorias de imprensa e os formadores de opinião, jornalistas ou não. Rompeu-se a zona de conforto em que as assessorias de imprensa detinham certo controle sobre os caminhos da mensagem emitida por porta-vozes oficiais, releases ou notas. Consequentemente, expandiu-se a importância de uma visão de comunicação integrada, acompanhando as redes sociais, com monitoramento eficaz, capaz de gerar alertas para que se cumpra a exigência de respostas cada vez mais rápidas, não raro para tentar impedir que uma informação falsa viralize. Ressalta-se ainda que, se já não era efetivo enxergar a mídia com a visão estanque pela qual o mundo das notícias se divide entre veículos eletrônicos e impressos (TV, jornal, rádio, revista) de um lado e canais digitais (sites, blogs e redes sociais) de outro, agora isso se tornou inviável,

ultrapassado, irreal. Portanto, nesta proposta, consideramos como premissa a salutar integração das equipes de comunicação e assessoria de imprensa com as do digital.

Depois de mais de um ano em que os profissionais da informação viveram sob o domínio das telas, o avanço da vacinação já permite retomar práticas consagradas de relacionamento impossibilitadas pela pandemia. Entre elas os encontros frente a frente de repórteres e fontes. Ainda que com os cuidados sanitários recomendados, isso recoloca na agenda os contatos presenciais com jornalistas, em pautas individuais e até coletivas. Uma caminhada de um porta-voz da SLT e um jornalista por duas ou três quadras da Estrada do M'Boi Mirim, por exemplo, tem maior efetividade para mostrar os desafios de modernização da via – incluindo desapropriações e eventuais reassentamentos – do que qualquer release, mesmo os digitais e ricamente ilustrados, os quais são necessários nesse caso como materiais de apoio. Uma entrevista coletiva presencial pode ser realizada em ambiente aberto. Com planejamento e criatividade, uma inauguração não precisa ser sinônimo de aglomeração.

Como a imprensa vive de informação, a criação de mais vínculos e o aprofundamento dos existentes com profissionais da notícia dependem da agilidade no atendimento, correção dos dados, oferta de pautas interessantes e/ou exclusivas, e disponibilidade de porta-vozes – além de previsibilidade para reagir com segurança e eficiência aos temas mais sensíveis. Sabe-se que, por mais que uma obra seja necessária, reivindicada e desejada, a desapropriação é o lado gravoso da moeda. As pessoas afetadas, em especial as que vivem em situação de vulnerabilidade social, temem perder o pouco que têm. Os filhos irão para outra escola, os colegas serão outros, muda-se o endereço da missa ou do culto, perde-se o caderninho de “pendura” da venda, os bons vizinhos, a verdadeira rede social. Um medo que pode se agudizar pelo zum-zum-zum da falta de informações, que, cedo ou tarde, cairá na mídia. Algo absolutamente evitável por meio de uma comunicação efetiva – pessoa a pessoa. Ou seja, não bastam as melhores intenções expostas nas políticas preconizadas pelo DER e pela Dersa. É preciso que os afetados saibam de todos os passos, detalhadamente, desde as primeiras fases – dos decretos de desapropriações e do cadastramento, quando é elaborado um detalhado perfil socioeconômico dos que vivem ou trabalham nas áreas impostas como de utilidade pública – até o reassentamento, em local “definido com a participação da comunidade”. É fundamental ainda a preparação de materiais de comunicação direta: os conteúdos elaborados pela assessoria de imprensa podem ser adaptados para, por exemplo, envio de mensagens por canais como WhatsApp e Telegram e até em um serviço de atendimento presencial, método utilizado parcialmente no trecho Norte do Rodoanel. Mesmo que escapem do escopo do edital, restrito ao atendimento à imprensa, as ações de comunicação na origem são imprescindíveis para evitar

que a imprensa tenha posições preconcebidas contra essas políticas públicas. Tais ações, assim como as negociações das equipes multifuncionais com os afetados, vão ser acompanhadas pela equipe da assessoria, pois serão tema para alguns dos contatos com a imprensa. Vamos criar o que chamamos de Registro de Contato, documentando os entendimentos entre as partes, dados que podem ter utilidade futura. Por exemplo: serviriam para demonstrar a aceitação de acordos firmados e o exato cumprimento das leis ou, diante de eventual intransigência de indivíduos ou grupos afetados, demonstrar à imprensa e à população que se buscou uma solução negociada.

Por seu turno, os jornalistas, que hoje desconhecem a existência de políticas de reassentamento, podem se surpreender positivamente com a rede de proteção social que envolve a construção, duplicação e modernização de uma rodovia ou ferrovia. Novamente, cabe o exemplo do Rodoanel Norte, com desapropriações fartamente noticiadas devido às suspeitas de superfaturamento no pagamento de indenizações<sup>1</sup>. Mas quase nada foi dito à época sobre remoção e o reassentamento de famílias, quase mil delas definitivamente alocadas em novas unidades de conjuntos habitacionais da Freguesia do Ó, Perus e Jaraguá. Melhor ainda se o jornalista puder acompanhar, desde o início, as diferentes etapas do processo. Reside aqui a chance de a imprensa compreender a busca que o Governo faz por uma solução justa, introduzindo essa percepção na informação a ser repassada ao público.

Para trabalhar esse e os demais temas afetos à Secretaria de Logística e Transportes (SLT) e aos órgãos que compõem o seu universo, a CDN Comunicação escalou um time de profissionais experientes e qualificados, capaz de abrir portas, manter e aprofundar as relações existentes com jornalistas e formadores de opinião, e cultivar novas. Aqui, agilidade, transparência e seriedade são mais do que palavras de efeito, são compromissos primários para estabelecer um diálogo permanente e profícuo com jornalistas. Nossa meta é, por meio da mídia, fazer com que os programas e ações da SLT cheguem de maneira objetiva e correta ao público; que as mensagens sejam bem compreendidas e assimiladas. Para tal, vamos utilizar metodologias avançadas de planejamento, monitoramento, aferição e análise e todo o instrumental disponível de comunicação. Um mix que se completa com o mais importante: o olho no olho, o respeito e o tratamento equânime a todos os jornalistas.

### **SUBQUESITO 3 – PLANO DE AÇÃO – Ações a serem desenvolvidas pela contratada**

Desapropriar e remover pessoas involuntariamente são notícias negativas que, como já ressaltamos, podem ser minimizadas e até invertidas através da exposição das políticas de

<sup>1</sup> Uol – O escândalo das desapropriações: <https://bit.ly/3zj96Ob>

reassentamento e compensação social. Com base nos conceitos expressos em planos de realocação de pessoas aplicados com êxito pela Dersa e pelo DER, é possível apresentar à imprensa e, por meio dela, o público em geral uma macropolítica de reassentamento do Governo do Estado de São Paulo, base para os projetos específicos de remoção compulsória de cada uma das obras realizadas sob a batuta da Secretaria de Logística e Transportes.

Hub de conteúdo – Para consolidar essa política pública, que já é praticada e continua pouco ou quase nada conhecida, vamos reunir em um mesmo ambiente todas as experiências disponíveis de reassentamento no âmbito da SLT. Do mapeamento de populações vulneráveis ao pós-reassentamento, incluindo entrevistas com pessoas que já têm casa e vida novas, como as do Conjunto Habitacional Freguesia do Ó ou do Residencial Clarice Lispector. A proposta é trabalhar as informações de forma didática e criativa para colaborar com a equipe de digital do Governo do Estado na construção de uma área no site da SLT ou de um hotsite que facilite o acesso dos jornalistas a esse conteúdo.

E-book – Na mesma linha, mas com outro modelo de apresentação, pretendemos criar um livro digital, em PDF, formato navegável e facilmente compartilhável por e-mail ou WhatsApp, com os princípios da Política de Reassentamento, fartamente ilustrado com fotos de fases de reassentamentos bem-sucedidos. Esse material pode também ser impresso e distribuído presencialmente aos públicos de interesse.

Treinamento – Os agentes públicos que vão vocalizar a política de reassentamentos precisam se apropriar do conteúdo coletado para as ações supracitadas para melhor divulgar suas mensagens-chave. Nesse sentido, propomos realizar uma rodada de treinamentos para desenvolvimento dos porta-vozes indicados pela SLT.

Workshop e coletiva – Os dois produtos serão apresentados aos jornalistas em uma palestra curta (cerca de 30 minutos) e didática, ministrada por um especialista, sobre a Política de Reassentamento paulista, seguida por entrevista coletiva, com a presença do governador e do secretário de Logística e Transportes. O evento funcionaria como um lançamento da Política de Reassentamento, deixando clara a posição de vanguarda do Governo paulista, que pratica conceitos socialmente justos, recomendados globalmente. É a tal limonada do limão. Até porque desapropriar e reassentar são necessidades que surgem em função do interesse público.

Além da preparação dos conteúdos – levantamento de dados, entrevistas, redação e edição – dos dois produtos e da produção da palestra (tela, vídeo, etc.), a realização do evento (palestra e entrevista coletiva) envolve redação e distribuição de avisos de pauta, follow-up, confecção e envio de release, elaboração de informativos para as autoridades participantes, e a montagem

de um ambiente presencial para o evento. O ideal – até para fazer diferença – seria realizar o encontro em local aberto.

Ações de manutenção – Para os dias pós-coletiva, previmos entrevistas a emissoras de rádio, redação e publicação de artigo em jornal de circulação nacional, do secretário ou porta-voz por ele indicado. O passo seguinte é promover entrevistas virtuais regionais exclusivas, produzir e distribuir notas para colunas de jornais de circulação nacional e regionais e buscar um porta-voz externo (economista, sociólogo e/ou representante da sociedade civil) para a publicação de um artigo que faça referência à Política de Reassentamento paulista, conferindo maior credibilidade a ela.

Vídeos e podcast – Para potencializar a divulgação, vamos mapear áreas em que vivem famílias já realocadas, introduzindo o fator humano no debate por meio de depoimentos de reassentados, o que melhorou na vida deles. Esse material terá uso múltiplo: 1) vídeos curtos para enriquecer a aba do site ou hotsite sobre a Política de Reassentamento; 2) produção do podcast “Vida Nova”, *storytelling* de experiências positivas (e emotivas) de quem já está na sua casa nova e própria, inserido em uma nova comunidade, a ser ofertado à emissoras de rádio, incluindo as rádios comunitárias e as rádios web, e disponibilizado pelo streaming; 3) vídeo-release dirigido a canais comunitários; 4) subsídio para vender pautas a emissoras de TV; 5) por fim, a equipe de redes sociais da SLT pode transformar esse conteúdo em posts, cards, áudios, filmetes curtos, etc.

Registro de Contato – Mesmo na fase de cadastramento das pessoas que serão removidas é possível captar histórias interessantes. Não são poucas as famílias em estado de vulnerabilidade que veem na remoção a possibilidade de mudar de vida. A questão é como captar essas narrativas. Para tal, previmos um treinamento rápido virtual das equipes multiprofissionais que vão a campo e um formulário objetivo para que elas possam informar a equipe de comunicação sobre histórias interessantes. Esse formulário também serviria para mapear riscos e identificar influenciadores locais que podem auxiliar na correta difusão das informações – o pastor, o líder comunitário, a cabeleireira, o vendedor ambulante, etc.

Mapeamento e monitoramento – A fim de cobrir a totalidade das obras em curso, divulgar as práticas que estão sendo adotadas e evitar surpresas desagradáveis, pretendemos alimentar continuamente o já citado Registro de Contato, além de mapear os empreendimentos em andamento, compreender os estágios de cada um deles e os desafios de desapropriação e reassentamento existentes. O quadro “Desapropriações” exposto no site do DER é o primeiro caminho, ainda que nele os dados sejam apenas numéricos. Como existem muitas variáveis –

da densidade da região, se urbana ou rural, ao número e à condição social das famílias afetadas –, as ações também se alteram.

Os dados referentes aos reassentamentos nas obras da SLT serão permanentemente coletados e indexados. Além de recolhermos essas informações continuamente, vamos processá-las dando a elas linguagens adequadas para que possam ser utilizadas nos canais proprietários da SLT, no Portal do Governo ou no hot site proposto anteriormente.

Premiações – Propomos que a equipe de assessoria de imprensa colabore na seleção e inscrição de *cases* de reassentamento bem-sucedidos em premiações internacionais, a exemplo do Programa de Melhores Práticas da ONU-Habitat, que reúne experiências de alto impacto social. A simples inscrição já é uma oportunidade de exposição positiva dessas ações.

Dinâmica operacional – De maneira geral, para além do proposto acima, a dinâmica operacional para atender às necessidades da SLT se dará em quatro núcleos: Conectar e interagir; Criar e produzir; Prevenir e enfrentar; Monitorar e avaliar.

1) *Conectar e interagir* – Este núcleo faz a conexão direta com profissionais da imprensa e formadores de opinião. Além de suprir do contato proativo com jornalistas, oferecendo pautas interessantes e criativas adaptadas para cada veículo, responde pelo agendamento de entrevistas (presenciais e/ou virtuais), acompanhamento do secretário e/ou porta-vozes indicados. Distribui os releases, avisos de pauta e notas e realiza o processo de follow-up. Também será responsável por identificar e atender a necessidade de treinamento de porta-vozes. Essas tarefas são agilizadas por ferramentas digitais desenvolvidas internamente pela CDN, tais como:

Media Room 4.0 da CDN – Evolução da antiga sala de imprensa. Um sistema inovador de *owned media* que indexa releases elaborados utilizando métodos de SEO, o que permite que a mensagem tenha boa performance nos mecanismos de busca, como o Google.

Quick List – Listas específicas dentro do WhatsApp/Telegram, criadas para oferecer aos jornalistas a opção de receber informações de forma rápida e eficiente.

Matriz de Pautas – Método de apoio aos profissionais que estão em campo e não têm especialização em comunicação – engenheiros, assistentes sociais, etc. – para que possam identificar histórias com potencial jornalístico a serem trabalhadas pela Comunicação da SLT.

Sistema ID CDN – base de dados de Identificação Digital, que permite, com a inclusão de um ou mais assuntos, identificar o jornalista certo para a história certa.

2) *Criar e produzir* – Núcleo dedicado à elaboração de conteúdos diversos tendo por base o levantamento de dados e coleta de informações sobre todas as atividades realizadas no âmbito da Secretaria. Inclui redação de releases, notas para colunas, sites e blogs, produção de artigos e insumos para materiais impressos e digitais (também para os canais proprietários e redes

sociais da SLT). Tem ainda a responsabilidade de produzir respostas às eventuais incorreções veiculadas na mídia e *papers* sintéticos para subsidiar porta-vozes em entrevistas presenciais e/ou virtuais, além de apresentações. Responde também pela organização de um Banco de Dados múltiplo que contempla:

Profissionais da mídia – Perfil de veículos, jornalistas e formadores de opinião, por editoria, canais de atuação, programa, matérias produzidas e histórico de relacionamento.

Veiculações na mídia – Todas as matérias impressas, áudios e imagens publicadas não apenas sobre o tema proposto por este exercício, mas todas as veiculações de interesse da SLT e as menções diretas à pasta.

Conteúdos próprios – Engloba todas as produções da Assessoria de Imprensa da SLT em todos os formatos – textos, áudio e imagens.

Mapa de Fontes – Detalhamento dos porta-vozes internos, das organizações das três esferas de governo, além das federações, associações, sindicatos, ONGs e demais entidades da sociedade civil que interagem com a Secretaria.

3) *Prevenir e enfrentar* – Núcleo responsável pelo mapeamento de temas que usualmente provocam danos de imagem e pela identificação de áreas sensíveis que mereçam reforço de monitoramento, com a devida emissão de alertas. Este núcleo vai elaborar o Manual de Gestão de Crise da SLT, incluindo as condutas ditadas pelo universo digital e sua usina de notícias falsas. Na eventualidade de uma crise de imagem, dará apoio à montagem de um comitê de crise que se reunirá na BigData Room, ambiente presencial ou virtual, alimentado por diversas fontes de dados em tempo real para momentos de crise (media dashboard, social media dashboard mais 25 ferramentas disponíveis). Nesses momentos, a equipe de atendimento da CDN receberá o apoio dos mais gabaritados profissionais da agência.

4) *Monitorar e avaliar* – É o núcleo responsável pela análise das principais notícias (jornais, revistas, rádio, TV e internet) com menções à SLT, às questões relacionadas a desapropriação e reassentamento e outros temas de interesse da pasta. Com uma edição diária e eventuais edições extraordinárias, sete dias por semana, a análise dissecará o noticiário, indicando os pontos positivos e negativos para a imagem da SLT, sugerindo estratégias e ações da assessoria.

Alertas: monitoramento online de notícias (jornais, revistas, rádio, TV e internet), com avisos imediatos para o secretário, a Secom e os setores indicados por ela, por meio de mensagens instantâneas do tipo SMS ou WhatsApp.

Dia a dia: relatório do cotidiano das atividades da assessoria da SLT, com registro das demandas e respostas dadas à imprensa, materiais produzidos, oportunidades criadas e eventuais temas sensíveis que continuarão a mobilizar os jornalistas.

Avaliação de resultados: relatórios analíticos realizados com a utilização de instrumentos de balizamento de métrica, audiência e peso proporcional das notícias relativas à SLT, com indicação de eventuais realinhamentos na estratégia adotada.

#### **SUBQUESITO 4 – PLANO DE AÇÃO – Materiais a serem produzidos**

- Texto de consolidação da Política de Reassentamento do Governo do Estado de São Paulo para a página de internet apenas ao site da SLT ou hot site;
- E-book com highlights sobre a Política de Reassentamento, ilustrado com fotografias de reassentamentos já realizados pela Dersa e DER;
- Banco de Dados: mapas detalhados de veículos, jornalistas, fontes e indexação de notícias;
- Releases, notas, avisos de pauta;
- Produção de quatro podcasts para a série “Vida Nova”, com base em entrevistas de reassentados;
- Produção de vídeos curtos com entrevistas de reassentados para inserção nos canais proprietários da Secretaria e de vídeo-releases para canais comunitários de TV;
- Mensagens para inserção nos canais proprietários da SLT, incluindo redes sociais;
- Informes para subsidiar porta-vozes em entrevistas;
- Redação de artigos para o secretário e ou dirigente de interesse da SLT;
- Formulário para que as equipes multiprofissionais de relacionamento com desapropriados possam coletar informações relevantes para a Comunicação;
- Registro de Contato: documentação da negociação e acordos firmados com desapropriados;
- Materiais de suporte para central de atendimento da obra (comunicados, filipetas, etc.);
- Mensagens de alerta sobre notícias erradas e/ou sensíveis;
- Manual de Gestão de Crise;
- Análise diária de clipping;
- Relatórios diários de fluxo e produção;
- Relatório analítico mensal e de avaliação do trabalho executado.

## SUBQUESTO 5 – OPORTUNIDADE DE MÍDIA POSITIVA

### **Logística e Transportes detalha política de reassentamento do Governo paulista**

O histórico da Secretaria de Logística e Transportes mostra que desapropriações, quando noticiadas, são sempre dores de cabeça, até porque a visão dominante é de que as pessoas são retiradas à força dos locais em que vivem sem serem ressarcidas a contento. Acreditamos que a divulgação das práticas de reassentamento já adotadas tanto pelo DER quanto pela Dersa pode inverter esse jogo. Especialmente se elas forem percebidas não como iniciativas isoladas, mas como um marco regulatório, aplicado em todas as obras viárias paulistas – uma política pública ampla para os casos de remoção compulsória de vulneráveis.

O lançamento desse marco que reúne todas as práticas adotadas na Política de Reassentamento do Governo do Estado de São Paulo, esmiuçando o conjunto de procedimentos diante da exigência de reassentar vulneráveis, é uma oportunidade única de apontar como o Governo paulista lida com essas comunidades fragilizadas quando, em nome do interesse público, se vê obrigado a desapropriá-las.

Com a criação do ambiente exclusivo no qual serão consolidadas as informações sobre experiências anteriores, conforme sugerido no Plano de Ação desta proposta, a imprensa terá chances de conhecer as etapas do processo – da identificação e cadastramento das famílias à realocação, incluindo o suporte social durante a obra e na reintrodução delas em novos locais – , os cuidados em cada uma das fases e os exemplos de reassentamento realizados com êxito pelo DER e pela Dersa.

Com isso, além das notícias positivas que certamente o lançamento vai gerar, a política do Governo paulista, implementados por meio da Secretaria de Logística e Transportes, projeta uma imagem que agrega valor à administração pública paulista pela coragem de encarar o tema e pelo compromisso de elencar soluções que buscam o bem-estar das pessoas.

### **Práticas paulistas de reassentamento involuntário chegam à ONU**

Os conjuntos habitacionais nos quais foram reassentadas quase 2 mil famílias desabrigadas pelos trechos Sul e Norte do Rodoanel e o trabalho social envolvendo a mudança e a ambientação delas no novo local – inclusive com apoio de entidades da sociedade civil – são iniciativas a serem incluídas nas boas práticas da ONU-Habitat para concorrer à premiação máxima da Organização. Ambos os projetos integram o que podemos chamar de Programa de Reassentamento do Estado de São Paulo, desenvolvido por intermédio da Secretaria de

Logística e Transportes, e abrangem moradias novas e rede social de suporte (escolas, postos de saúde, áreas de lazer).

De dois em dois anos – a próxima edição será em 2022 –, a ONU-Habitat premia ações ligadas à moradia e à convivência comunitária. Mas, independentemente da premiação, que se resume a dez iniciativas, há práticas selecionadas que, mesmo sem estar entre as 10 mais, são incluídas no banco de experiências do Habitat, disponível para consulta ampla, via internet. Ou seja, um *case* de forte impacto social frequentar a lista de boas experiências da ONU-Habitat é motivo de orgulho para os gestores desses projetos.

Só o fato de os reassentamentos paulistas serem pré-selecionados nesse grupo de notáveis é uma boa-nova, agregando, de forma indiscutível, valor à imagem da Secretaria e do Governo do Estado. Um reconhecimento que reforça a convicção do caminho adotado para enfrentar a questão das desapropriações compulsórias. Assim, a inscrição de eventuais futuras intervenções pode render igualmente o mesmo reconhecimento.

### **Começa a construção de moradias para o reassentamento da M'Boi Mirim**

Mais uma vez utilizamos o exemplo fictício da Estrada do M'Boi Mirim, citada em outros subquestitos deste exercício, por se tratar de uma obra urbana a ser realizada em uma área em que há grande concentração de populações vulneráveis que, seguramente, terão de ser reassentadas. Mas o modelo se aplica a qualquer obra viária que exija realocação de desapropriados compulsórios. Normalmente, um conjunto habitacional para esse público só é apresentado na inauguração, como nos casos da Freguesia do Ó, Jaraguá e do Residencial Clarice Lispector.

A ideia é antecipar a boa notícia, divulgando o início das obras de um conjunto habitacional dedicado a receber os realocados. Trata-se de uma oportunidade adicional de mostrar, de uma só vez, duas ações de peso do Governo: a elaboração da solução para reassentados por obras públicas e o investimento em habitação popular. Permite ainda expor o padrão das moradias construídas – dois quartos, piso com acabamento cerâmico, água e esgoto, iluminação nas ruas e residências, asfaltamento, calçadas e guias, equipamentos de lazer, etc. – e a estrutura social do entorno, como escola e posto de saúde. É importante a apresentação do cronograma da obra e, claro, o cumprimento dos prazos prometidos.

**cdn**  
comunicação



Identificação dos Riscos a  
Imagem

## CONCORRÊNCIA N° 02/2021

PROCESSO SEGOV-PRC-2021/00581

QUESITO 1 – PROPOSTA PARA O TEMA DO EXERCÍCIO CRIATIVO

**SÃO PAULO**  
GOVERNO DO ESTADO

| Secretaria de Logística e Transportes

✓

16

## SUBQUESTITO 6 – IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS À IMAGEM

### **Rodoanel: mais de mil famílias aguardam moradias, algumas há mais de dez anos**

Ainda que o Programa de Compensação Social e Reassentamento Involuntário da Dersa para o trecho Norte do Rodoanel Mario Covas tenha conseguido realocar definitivamente mais de 990 famílias em conjuntos habitacionais construídos na mesma Zona Norte da capital e em Guarulhos, outras 598 famílias sobrevivem com auxílio moradia desde a desapropriação, iniciada em 2012 – dados confirmados pelo DER em publicação oficial de 2020.

No trecho Sul, a situação é ainda pior: 486 famílias desapropriadas na Grande São Paulo (Mauá, Itapecerica da Serra e São Bernardo do Campo) esperam moradias há mais de dez anos<sup>1</sup>, assunto de reportagem do SPTV1, noticiário local da TV Globo, veiculada em agosto do ano passado. A matéria traz depoimentos de desapropriados que criticam as ofertas feitas à época, de pagamento de indenização “irrisória” ou reassentamento em apartamentos da CDHU que não foram construídos. Ouvida, a Dersa esquivou-se da solução, informando que estava em extinção, mas que todos os compromissos assumidos seriam honrados pelo Governo de São Paulo.

Somadas às do trecho Norte, mais de mil famílias desapropriadas continuam sem indicativo de quando terão um teto definitivo. Com razão, sentem-se desassistidas e injustiçadas – ponto de ebulição para novas reportagens críticas à política de reassentamento. A demora de mais de uma década derruba qualquer narrativa do Governo paulista sobre o tema, com o agravante de lançar desconfianças sobre desapropriações futuras.

Sugestão de estratégia: a melhor forma de evitar ou minimizar reportagens críticas passa pelo mapeamento prévio dos possíveis riscos, acompanhamento dos processos pela equipe de comunicação e adoção do maior grau possível de transparência. Isso se traduz em fornecer à imprensa detalhes contínuos de cada etapa, de tal forma que os jornalistas percebam que muitos atrasos ocorrem independentemente das ações da Secretaria.

### **Desapropriados reclamam do valor do auxílio moradia**

A distância entre o anúncio das desapropriações necessárias para a realização de uma obra viária e a solução definitiva para as famílias e/ou comerciantes atingidos é um espaço temporal que pode se transformar em um criadouro de más notícias. Se no exemplo citado acima a questão é a demora para uma solução definitiva – portanto, algo visto anos após a

<sup>1</sup> SPTV1 – TV Globo: 486 famílias desapropriadas pelo Rodoanel aguardam moradias: <https://glo.bo/3zqgA24>

obra ser iniciada –, aqui o problema começa logo após a desapropriação, quando se estabelece o valor do aluguel social, não raro insuficiente para cobrir os custos de uma locação e, conseqüentemente, tratado como auxílio moradia.

No Rodoanel Norte, o orçamento em torno de R\$ 500 para cada família, não permite locar uma moradia de mais de três cômodos na mesma região. E, de acordo com os reclamantes, não há variáveis para famílias numerosas. Por óbvio, as contestações crescem e se multiplicam com o tempo. À angústia de os valores pagos não seguirem o reajuste dos imóveis disponíveis para locação, soma-se o fato da ausência de previsão segura para a solução definitiva, o que também prolonga o risco dessa insatisfação vir a público. Um cenário que estimula uma percepção diabólica para a imagem do Governo: a de que ele falha ao estruturar sua rede de apoio social àqueles que mais necessitam da presença do Estado.

Sugestão de estratégia: mais uma vez, a chave é a transparência. Deve-se oferecer aos jornalistas o conhecimento de todas as etapas do processo, incluindo as metodologias de avaliação para fixar os valores do auxílio-aluguel. E, claro, antecipar-se ao problema. Nesse caso, nossa proposta de Registro de Contato, exposta no Plano de Ação, pode ser de grande valia, visto que as negociações e acordos feitos com os desapropriados cumprem o que determina a lei.

### **Depois das portas fechadas pela pandemia, comerciantes agora sofrem com obra**

Partimos do exemplo fictício de uma obra urbana (do tipo da Estrada do M'Boi Mirim) para expor um cenário bastante plausível: a grita de comerciantes que têm máquinas, buracos e lama na frente de seus negócios depois de meses a fio de portas fechadas pela emergência da pandemia. Uma possibilidade que se pode vislumbrar é o que segue:

Mesmo os que sabem que a obra trará ganhos depois de pronta temem não conseguir resistir a mais um período de obstrução de seus negócios. O dono de uma lavanderia que aos trancos e barrancos se manteve com retiradas e entregas em domicílio se desespera: “Não há roupa que fique limpa”. O proprietário do posto de gasolina, serviço essencial que até funcionou quando tudo estava fechado, não sabe o que fazer diante do fato de que veículo algum conseguirá chegar até as bombas. Pior: ninguém crê que terá seus prejuízos ressarcidos. Reclamam de que o “ressarcimento por danos temporário” prometido antes do início das obras ainda não chegou, o que amplia a irritação dos comerciantes locais com o Governo.

Sugestão de estratégia: apresentar aos comerciantes da região e à imprensa – com peso na mídia local – as etapas previstas para a obra e o plano de redução de danos, preferencialmente com cronograma factível e valores.

**cdn**  
comunicação



Análise diária de imagem

## CONCORRÊNCIA N° 02/2021

PROCESSO SEGOV-PRC-2021/00581

  
**SÃO PAULO**  
**GOVERNO DO ESTADO**

| Secretaria de Logística e Transportes

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 21 de outubro de 2020**

O site ViaTrólebus, de São Paulo, dedicado à mobilidade e ao transporte público, com informações sobre o maior túnel rodoviário do Brasil e o ritmo das obras da Rodovia dos Tamoios na duplicação do trecho de serra, e O Diário de Mogi, Mogi das Cruzes, com o relato da abertura do processo de licitação do DER para desapropriar áreas relativas a obras viárias na região do Alto Tietê com a implantação do trecho do corredor viário de ônibus entre as cidades de Arujá e Itaqué, pontuam visibilidade positiva no noticiário. Na ressalva, em O Diário de Mogi, o colunista Darwin Valente lembra do impasse jurídico na desapropriação no trecho final da duplicação da Mogi-Dutra.

O ViaTrólebus ressalta que o trecho de serra da Rodovia dos Tamoios terá o maior túnel rodoviário do Brasil, com 5,55 quilômetros ininterruptos. Registra que o ritmo das obras da Rodovia dos Tamoios ultrapassou os 80% de conclusão, de acordo com o vídeo postado no canal do Governo do Estado no YouTube. Com entregas previstas para fevereiro de 2022, serão 6,1 quilômetros de terraplanagem, quatro túneis, uma ponte e dez viadutos. O texto também reforça que o projeto de duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios ganhou destaque na edição de outubro da *Tunnels and Tunnelling*, revista inglesa de prestígio no segmento de túneis.

A obra e os serviços de manutenção são apresentados como significativa mudança na mobilidade e na rotina dos cerca de 25 milhões de usuários por ano que vivem, trabalham e usufruem do turismo na região. O prazo inicial para conclusão era de 20 meses, a partir de 2015, ou seja, em meados de 2017 e 2018, mas a geologia do terreno atrasou os trabalhos.

No site e no impresso O Diário de Mogi, a coluna de Darwin Valente comenta o fato de que o DER abriu licitação para desapropriar áreas relativas às obras viárias na região para a implantação do trecho do corredor de ônibus entre Arujá e Itaqué. Informa e provoca que a concorrência selecionará a empresa que vai cadastrar e avaliar os imóveis a serem desapropriados antes das obras, no registro dele, evitando o que ocorre na duplicação da Mogi-Dutra.

Contudo, a positividade e o benefício à comunidade são elencados entre as obras previstas, como a recuperação da pista e acostamentos da via; a complementação da duplicação próximo

à ponte do Tietê; melhorias na Itaquá-Arujá; e o corredor de ônibus, parte do BRT (Bus Rapid Transit) Metropolitano, que atenderá Arujá, Poá, Itaquá e Ferraz.

**Pontos positivos:** Os dois veículos relatam fatos positivos de evolução de obras que melhoram o transporte nas comunidades regional e local, com iniciativas que apontam a benfeitoria na mobilidade, levando conteúdo de qualidade aos leitores.

**Riscos à imagem:** O processo de licitação para desapropriar as áreas relativas às obras viárias na região com a implantação do trecho do corredor de ônibus entre Arujá e Itaquá, em função do histórico da Mogi-Dutra, é tema de acompanhamento do colunista mogiano.

**Sugestão de estratégia:** A assessoria da Secretaria de Logística e Transportes pode subsidiar o debate que as desapropriações geram com informações e dados técnicos para conhecimento e aprimoramento da proposta e levá-la ao encontro do interesse coletivo, via mídia e, suplementarmente, com representantes da sociedade civil e de segmentos interessados, seja com prefeitos, vereadores e parlamentares da região.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** A sugestão é que seja feito um debate sobre as obras viárias com apoio do próprio jornal, que, depois, publicaria a cobertura do evento. É importante também conceder entrevistas a emissoras de rádio regionais sobre os ganhos de tempo e a estimativa de pessoas transportadas com a implantação do corredor de ônibus regional e os contextos locais e regionais das quatro cidades – Arujá, Poá, Itaquá e Ferraz – que serão beneficiadas pela iniciativa. É aconselhável treinar porta-vozes.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 22 de outubro de 2020**

A notícia de que o trecho final da Rodovia Mogi-Dutra, na chegada ao acesso à Rodovia Presidente Dutra, não será duplicado, em O Diário de Mogi, Mogi das Cruzes, continua repercutindo negativamente. O DER informou que esse trecho precisou ser revisto após a falta de acordo para a desapropriação de áreas no local, e chama de “absurdo do ano” a repercussão de que a duplicação da Mogi-Dutra ficará incompleta.

Na coluna de Darwin Valente, no site e no impresso O Diário de Mogi, o tom crítico vem estampado no título da nota: “Governo do Estado acumula desastres em relação a Mogi”. A acidez dos questionamentos também é dirigida à Secretaria de Logística e Transportes, a quem ele cobra senso administrativo. E manifesta a dificuldade em aceitar tanto a decisão quanto a explicação da não duplicação do trecho porque o Estado não conseguiu desapropriar o terreno, cujo proprietário estaria exigindo um valor 60% maior que o de mercado.

O texto manifesta a contrariedade do autor e ressalta que, ao admitir que a obra não será concluída conforme o projeto elaborado pelo próprio DER, o governo estadual passa um atestado de incompetência. E questiona como admitir que o interesse público, representado pela duplicação, uma reivindicação regional de décadas, fosse submetido ao interesse particular do dono do terreno, que decidiu cobrar muito acima do valor de mercado.

O colunista pergunta onde estava o setor jurídico do governo que não conseguiu a desapropriação amigável e que, diante da irredutibilidade do proprietário da área, não recorreu à Justiça para assegurar a obra. Em outro comentário, cobra aos vereadores de Mogi que se manifestem. Carregando na tinta das críticas, insinua que o DER tornou aquele trecho de 1,3 quilômetro ainda mais perigoso, uma vez que a via de duas pistas irá se afunilar.

No horizonte, o colunista acena ao afirmar que há tempo de o governo voltar atrás e recuperar credibilidade desde que esqueça a ideia do pedágio e conclua a duplicação de acordo com o que estava projetado.

**Pontos positivos:** Não há pontos positivos, o desgaste de imagem pode até ser atenuado com as ações que propomos a seguir.

**Riscos à imagem:** Sem um cronograma, é grande o risco de ampliar a exposição do problema, com novos enfoques desfavoráveis.

**Sugestão de estratégia:** O assunto deve continuar no foco da mídia regional. Portanto, é imprescindível que a assessoria tome a iniciativa de prestar todos os esclarecimentos sobre os motivos que levaram à alteração do projeto original. As chaves são transparência absoluta e ação proativa.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Distribuir à mídia texto citando a decisão da Justiça sobre a desapropriação, abordando o problema dentro do enfoque correto. Vale ainda designar um porta-voz para, em emissoras de rádio e no impresso *O Diário de Mogi*, explicar as alterações. Além disso, informações técnicas sobre a segurança do trecho em questão podem indicar caminhos para amenizar novas indagações.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 23 de outubro de 2020**

O trecho final da Rodovia Mogi-Dutra, na chegada ao acesso à Rodovia Presidente Dutra, que não será duplicado devido a problemas com a desapropriação da área, segue em perspectiva negativa no noticiário regional do Alto Tietê, na mídia impressa e na versão eletrônica. A manchete no jornal *O Diário de Mogi*, Mogi das Cruzes, estampa que o DER tenta desapropriar a área da Mogi-Dutra desde 2017 e amplia a repercussão desfavorável em texto complementar na primeira página com a entrevista de engenheiro e ex-secretário municipal de Mogi que questiona a não desapropriação. Em outra reportagem de *O Diário de Mogi*, igualmente disponível no site e no impresso, sobre a duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios, o colunista Darwin Valente compara as obras e afirma, já no título, que na Tamoios elas seguem sem as falhas existentes na Mogi-Dutra.

Em entrevista, o engenheiro Jamil Hallage, 94 anos, que participou diretamente da construção das rodovias Mogi-Dutra e Mogi-Bertioga, apresentado em *O Diário de Mogi* na condição de coordenador e secretário das administrações do ex-prefeito Waldemar Costa Filho, nas quais tais obras foram executadas, afirma que não tem sentido dizer que não se pode desapropriar, quando existe o interesse público por trás de uma obra. E acusa o governo de incompetência na condução do processo desapropriatório.

Ainda em *O Diário de Mogi*, o tema da duplicação chega à Rodovia dos Tamoios, tratada como São José-Caraguá. O colunista Darwin Valente faz a ressalva que, ao contrário da Mogi-Dutra, a Tamoios segue sem falhas.

Ele relata a conclusão de 80% das obras, a previsão de entrega para fevereiro de 2022 e que, pouco a pouco, a antiga estrada de pista simples, muito usada pelos mogianos para chegar às cidades do Litoral Norte, vai sendo duplicada, de maneira moderna e sustentável. Ressalta que, com a construção de túneis, ponte e viadutos, as obras ganharam destaque na edição da revista britânica *Tunnels and Tunnelling* e que todo esse arcabouço de cimento armado visa evitar grandes impactos ambientais e a manutenção da vegetação da Mata Atlântica, atravessada pela rodovia. Reforça que o túnel de 5,55 quilômetros ininterruptos já é apontado como o maior túnel rodoviário do Brasil.

Os elogios param por aí. Darwin anota que uma obra desse porte não vai comportar imprevistos como os que foram adotados para a Mogi-Dutra. Aborda que para a Tamoios o prazo inicial da obra era de 20 meses e que a geologia do terreno foi a causa do atraso nas obras. Já para a duplicação incompleta da Mogi-Dutra, ele aponta o processo de desapropriação, que não tem prazo para ser resolvido. E especula que talvez nem seja.

**Pontos positivos:** As obras na Rodovia dos Tamoios são apresentadas de maneira moderna e sustentável, explicitando claros benefícios aos 25 milhões de usuários anuais.

**Riscos à imagem:** A persistência do tema Mogi-Dutra no noticiário e tratamentos de comparação em obras rodoviárias podem obscurecer resultados gerais positivos da pasta na região do Alto Tietê, com o clima de pressão da mídia sobre o assunto.

**Sugestão de estratégia:** É o terceiro dia seguido de críticas do O Diário de Mogi. Um convite ao colunista para uma conversa entre profissionais com vistas à prestação de informação pode abrir canais mais eficientes de diálogo. Por maior que seja a animosidade, o encontro contribuirá para que o assessor de comunicação possa perceber e se antecipar às demandas do jornalista.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Textos de apoio com a decisão da Justiça sobre a desapropriação podem reconduzir a questão ao enfoque correto, com novos atores no roteiro. Informações sobre a sinalização e a segurança do trecho que não será duplicado podem amenizar ou retardar cobranças da mídia. É recomendável oferecer uma entrevista de porta-voz do DER, previamente treinado. Um convite ao colunista, extensivo ao repórter-fotográfico, pode ajudar a quebrar o gelo. Os equipamentos de sinalização e segurança no trecho final da rodovia podem render boas fotos e recomendações gerais ao trânsito, indicando matérias de prestação de serviços.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 24 de outubro de 2020**

No impresso *O Diário de Mogi*, Mogi das Cruzes, a edição deste sábado na seção “A semana em 5 minutos” relembra que a obra da Mogi-Dutra termina sem duplicar trecho de 1,3 quilômetro. Com exclusividade, *O Diário* revelou no início da semana o assunto que seria o principal tema de discussão na cidade: o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) não vai duplicar o trecho final de 1,3 quilômetro da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088), na chegada a Arujá, e no acesso à Presidente Dutra. A justificativa do órgão ligado à Secretaria Estadual de Logística e Transportes foi uma decisão judicial que “elevou em seis vezes o valor de uma área a ser desapropriada para a construção das faixas adicionais”.

Ao longo da semana, prossegue o texto, a reportagem cobrou detalhes do governo e ouviu políticos dos dois municípios e representantes regionais na Assembleia Legislativa e na Câmara Federal. A voz mais incisiva foi do deputado estadual Marcos Damasio (PL), que considerou inadmissível a mudança de tamanha magnitude na reta final da execução da obra esperada há mais de 15 anos. Dois processos corriam na Justiça desde 2017 a fim de desapropriar a área. Uma perícia judicial revelou que o valor da área é de R\$ 60 milhões. As ações foram unificadas e extintas em maio último, a pedido do DER, por falta de acordo entre as partes.

**Pontos positivos:** Não há pontos positivos.

**Riscos à imagem:** A reportagem de “resumo” da semana apresenta vozes críticas de parlamentares da região, o que pode indicar movimentação de peças no xadrez político. A persistência do tema Mogi-Dutra no noticiário pode obscurecer resultados gerais positivos da pasta na região do Alto Tietê com o clima de pressão da mídia sobre o assunto.

**Sugestão de estratégia:** Segue como recomendação de manutenção de canais de contato entre profissionais de comunicação. A disposição e a transparência nas informações criará pontes com os profissionais para preservar um espaço de contraponto por meio de notas ou entrevistas quando for o caso.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Além pôr em prática as ações já elencadas em dias anteriores sobre o mesmo tema, a assessoria deve intensificar os contatos com jornalistas da

região para ofertar porta-vozes. Vale ainda a produção de um “tira-dúvidas” sobre a obra, incluindo os empecilhos encontrados para a duplicação do trecho citado.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 28 de outubro de 2020**

A notícia veiculada na tarde de ontem no site Estadão, dos repórteres Rayssa Motta e Fausto Macedo, que revelou que o Tribunal de Contas de São Paulo determinou a paralisação da licitação prevista para quinta-feira (29) que escolheria as empresas que vão concluir as obras do trecho Norte do Rodoanel Mário Covas chega à página do GI, com as disposições de fotos e vídeos de edições do Bom Dia SP, SP1 e SP2, da TV Globo, que abordam o assunto.

No vídeo do SP1, o apresentador César Tralli relata que o conselheiro do TCE Dimas Ramalho aceitou representações feitas contra o edital, que é orçado em cerca de R\$ 1,6 bilhão. O conselheiro concluiu que há indícios de irregularidades e infrações à lei de licitações. Agora, o processo fica paralisado para uma análise do edital por órgãos técnicos e o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) tem cinco dias para se manifestar.

O texto do GI aprofunda o tema e descreve que um estudo do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), contratado pelo governo, encontrou, em fevereiro deste ano, 1.300 falhas no projeto e na estrutura da construção. Pelo estudo, 59 pontos são considerados grandes falhas construtivas, como erosão em terrenos e estruturas, colunas desalinhadas e infiltrações. O laudo é amplamente detalhado na edição do site. A reportagem destaca ainda a declaração do governador de São Paulo, João Doria, de que esse é o último trecho pendente dessa gigantesca obra de engenharia, e que as obras foram divididas em seis lotes, com conclusão prevista para 2023.

O secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano, é citado e diz que a retomada vai cumprir as metas da gestão de Doria. Afirmo que o laudo do IPT sobre as falhas na estrutura será utilizado para o embasamento dos trabalhos. "Portanto, o Rodoanel sendo retomado nesse formato, serão seis lotes, estamos mantendo a estrutura original, é uma estação de complementação de obra, obtivemos ao longo deste ano o apoio do Instituto de Pesquisa Tecnológica, o IPT, onde pudemos fazer uma análise detalhada do complemento da obra. Isso será parte importante da obra, o laudo do IPT, que será seguido por todos os lotes." Sinalizando à prestação de contas, o texto relata que o secretário João Octaviano anunciou um site na internet para acompanhar os trabalhos, "onde todas as informações da obra e todas as ações da obra serão acompanhadas" para evitar que problemas nas obras persistam. A central de monitoramento 24 horas poderá ser visitada por qualquer pessoa.

O acesso à informação é reiterado nas aspas do secretário: "Uma fiscalização feita através de drones, uma fiscalização através de câmeras permanentes, veículos com chip para que você possa georreferenciar a rota desses veículos dentro do empreendimento quanto no final, nos botafora. Além de toda a informação, uma estrutura de comunicação bastante robusta. Haverá lá, conforme determinação do governador, uma unidade, que é um centro de controle onde será facultada o acesso a qualquer cidadão a imprensa aos órgãos de controle a uma viatura onde dentro das situações de segurança vai levar os visitantes até o ponto da obra em que ele deseja encontrar e vistoriar".

Vídeos da reportagem, no SP2 da noite anterior e no Bom Dia SP na manhã de hoje, trouxeram abordagens que contemplam as informações acima, além de fotos da obra. Nas reportagens em vídeos, os moradores relatam o descarte de lixo nas imediações das obras, e jovens são flagrados em imagens nas pistas e túneis. A Secretaria se posiciona e afirma que empresas terceirizadas fazem a vigilância e devem acionar os órgãos competentes. No SP2, o secretário João Octaviano é entrevistado, e a declaração de garantia de acesso à informação e prestação de contas da obra é semelhante à já descrita.

**Pontos positivos:** A resposta do secretário aos problemas apontados, indicando a transparência na condução e no desenvolvimento da obra, a reiteração das metas de governo e do laudo do IPT como guia para todos os lotes.

**Riscos à imagem:** Retratada como positiva, a iniciativa do site para acompanhar os trabalhos está intimamente ligada ao sucesso das correções e do cronograma da obra.

**Sugestão de estratégia:** Prosseguir com a política de transparência e prestação de informações sobre as correções apontadas no laudo do IPT e na manifestação do Tribunal de Contas para demonstrar a movimentação e celeridade do processo.



**Ação de Assessoria de Imprensa:** Propor pautas aos veículos que atuam em cada uma das regiões, cidades e bairros, mostrando que o governo é o primeiro interessado na resolução dos impasses da obra e como tem atuado para atingir o objetivo.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 29 de outubro de 2020**

No *GL*, reportagem da afiliada *Globo* na região de Mogi das Cruzes e Suzano recebe a visita em estúdio de dirigentes do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) que anunciaram em entrevista nesta quinta-feira (29) que o trecho final de 1,3 quilômetro da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088), que não será duplicado no projeto atual, terá um novo estudo e que a expectativa é lançar a licitação ainda no primeiro semestre do ano que vem. O programa *A Voz do Vale*, na rádio *Logos 105,9 FM*, e o *Portal Meon*, de SJ dos Campos, trazem entrevista do senador Major Olímpio. Ele critica o atraso no término da Tamoios e a polêmica envolvendo a licitação da obra do Rodoanel.

No *GL*, o superintendente do DER, Paulo Tagliavini, detalhou que essa foi a alternativa encontrada pelo órgão ligado à Secretaria Estadual de Logística e Transportes para entregar a rodovia com faixa adicional, ainda que isso não ocorra ao término da próxima etapa, em dezembro deste ano. Os administradores da obra explicaram que a mudança no projeto ocorreu devido a uma área de 400 metros, que foi parar na Justiça.

Segundo os dirigentes, o que levou à alteração do projeto foi a falta de acordo com a dona das duas áreas, que não aceitou o valor a ser pago pela desapropriação. Em juízo, o valor da desapropriação subiu seis vezes mais que o previsto, explica o superintendente na reportagem.

O diretor regional do DER Mauro Flávio Cardoso disse que o perito contratado pelo juiz utilizou as regras técnicas. "Mas ele comparou muitas áreas aqui com lote. A área dele é uma gleba de 42 mil m<sup>2</sup>. Ela tem um talude totalmente desfavorável, de quase 17 metros. No comparativo, foram utilizados lotes de 400, 500 m<sup>2</sup>. Você não pode comparar uma área de 400 m<sup>2</sup> com uma área de 42 mil m<sup>2</sup>. Isso foi o questionamento do DER e, como nós temos o prazo para concluir essa obra até 31 de dezembro, foi descartada a opção desta área", diz.

A reportagem atesta que no restante da rodovia a duplicação já é visível. Para isso foi preciso desapropriar cerca de 55 áreas no entorno da via. O diretor regional do DER afirma ainda que a entrega da obra, sem que parte da estrada esteja duplicada, não representa perigo para quem passa pelo local, já que o DER deve fazer melhorias nos dois sentidos, na transição entre a pista duplicada e a pista simples e fazer um canteiro no centro dela. O DER espera concluir a nova licitação entre março e abril do ano que vem e finalizar a duplicação com recursos do Estado.

**Pontos positivos:** A presença dos dirigentes do DER em estúdio de TV prestando informações sobre o problema, com clara indicação de uma solução para a questão, reitera o compromisso com a comunidade.

**Riscos à imagem:** Embora o DER demonstre estar buscando o equacionamento do problema, um novo projeto e uma nova licitação significam mais tempo ainda para a conclusão de uma obra que é aguardada há anos, com o risco de mais uma rodada de críticas à não duplicação completa da rodovia.

**Sugestão de estratégia:** Dar publicidade à busca do projeto alternativo como forma de superação do problema. No restante da rodovia, a duplicação já é visível, aponta o texto do repórter. Para isso foi preciso desapropriar cerca de 55 áreas no entorno da via. Há espaço para pautas positivas em outras cidades do Alto Tietê sobre os benefícios da obra.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Reproduzir em textos encaminhados aos veículos da região a argumentação dos dirigentes e articular novas entrevistas para que a Secretaria se posicione na busca da solução da questão. Produzir pautas de apoio à mídia de cidades do Alto Tietê com o impacto na mudança local.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 30 de outubro de 2020**

No Notícias de Mogi, em visita a Itaquaquecetuba, nesta sexta-feira (30), o vice-governador Rodrigo Garcia anunciou que o DER-SP trabalha em um projeto alternativo para a Rodovia Mogi-Dutra, que está em duplicação entre as cidades de Mogi das Cruzes e Arujá, e anunciou investimentos na Rodovia Alberto Hinoto (SP-056), na ligação entre Itaquaquecetuba e Arujá. A edição do meio-dia do Diário TV, afiliada Globo no Alto Tietê, “Impasse impediu a duplicação ainda neste ano da Mogi-Dutra”, retrata o trecho da Rodovia SP-088 que não será duplicado no projeto atual, com reprodução de conteúdo exibido na edição da noite anterior no telejornal. Na Gazeta Regional, de Mogi das Cruzes, destaque para a obra que vai facilitar a mobilidade. No título, “DER vai desapropriar imóveis para iniciar corredor de ônibus entre Arujá e Itaquá”.

De acordo com a declaração de Garcia, publicada no Notícias de Mogi, a maior parte da duplicação na Mogi-Dutra será entregue até o fim deste ano. Já um trecho de aproximadamente 1,5 quilômetro próximo à Rodovia SP-056, na chegada a Arujá, será concluído até março de 2022, em razão de impasses na desapropriação de um imóvel, explicando que a ideia é construir um traçado alternativo. O presidente do Consórcio de Desenvolvimento dos Municípios do Alto Tietê e prefeito de Guararema, Adriano Leite, manifesta o engajamento de todos os protagonistas na busca de solução.

A reportagem destaca que o vice-governador também anunciou investimentos na Rodovia Alberto Hinoto (SP-056), na ligação entre Itaquaquecetuba e Arujá. A cerimônia contou com a presença dos prefeitos de Itaquá, Mamoru Nakashima, e de Arujá, José Luiz Monteiro. De acordo com Rodrigo Garcia, serão investidos R\$ 248 milhões na duplicação e recuperação da infraestrutura viária da região, em convênio com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A obra será executada em um trecho de 9,4 quilômetros, e a expectativa é que comece no primeiro semestre de 2021, com duração de 24 meses e geração de mais de 200 empregos diretos e indiretos.

O deputado estadual André do Prado, que coordena a Frente Parlamentar em Apoio aos Municípios do Alto Tietê, ressaltou que a conquista da obra tem a participação popular, mobilizada num abaixo-assinado com mais de 20 mil assinaturas, entregue ao governador no início do ano, por ele e pelo deputado federal Marcio Alvino.

Na *Gazeta Regional*, o edital para contratação de empresa especializada com o objetivo de cadastrar e avaliar imóveis a serem desapropriados às margens da Estrada de Santa Isabel e iniciar os trabalhos de recuperação da pista e dos acostamentos entre os km 30 e 70 e de complementação da duplicação entre a ponte sobre o Rio Tietê e o km 43, além da criação do corredor de ônibus. O texto de Giovanna Figueiredo informa ainda que a duplicação da Mogi-Dutra, com previsão de entrega para dezembro, teve mudanças em um trecho de pouco mais de 1 quilômetro, deixando a obra inacabada pela falta de desapropriação da área.

**Pontos positivos:** Os investimentos na Rodovia Alberto Hinoto (SP-056), na ligação entre Itaquaquecetuba e Arujá, anunciados pelo vice-governador, para a recuperação da infraestrutura viária da região, atendem a abaixo-assinado de mobilização popular e interlocução com a frente parlamentar da região. A obra do corredor viário entre Arujá e Itaquá é apresentada como melhoria na mobilidade e no ganho de tempo.

**Riscos à imagem:** As três reportagens contextualizam impasses na desapropriação da obra da Mogi-Dutra. Com expectativas em alta na comunidade e na mídia, o problema da desapropriação de área na duplicação da Mogi-Dutra ainda aguarda a conclusão de uma nova licitação, o que mantém em alta as críticas ao fato de a duplicação não ter se completado.

**Sugestão de estratégia:** A presença do vice-governador na imprensa regional garante visibilidade das ações de governo, em especial quando atreladas ao anúncio de novas obras. Mesmo o que poderia ser negativo, como a questão recorrente da não duplicação de um trecho da Mogi-Dutra, ganha melhores contornos se o compromisso de solução é firmado por alta autoridade pública. Ou seja, repetir essa estratégia, sempre que possível, permite maior e melhor repercussão.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Ampliar a divulgação do material de apoio aos jornalistas com detalhes dos investimentos na Rodovia Alberto Hinoto (SP-056) e na obra do corredor viário Arujá e Itaquá intensifica o viés positivo.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 31 de outubro de 2020**

No impresso e no site *O Diário de Mogi*, em Mogi das Cruzes, a reportagem de Darwin Valente relata, já no título, que, após cobranças do jornal, o DER anuncia obra para a Mogi-Dutra. Ele registra que o “alto comando” do DER visitou a sede da *TV Diário* para anunciar a abertura de uma nova concorrência destinada a duplicar o trecho inacabado, algo que deverá acontecer a partir do início do próximo ano.

A notícia do projeto alternativo, que prevê um desvio à esquerda, no sentido Mogi-Arujá, para contornar a área não desapropriada, até junto ao trevo de Arujá, mantendo as características do trecho já duplicado da rodovia, foi apresentada pelo superintendente do DER, o engenheiro Paulo César Tagliavini, e pelo diretor da Décima Divisão Regional (DR-10) do DER, o engenheiro Mauro Flávio Cardoso.

Até a conclusão do desvio, os motoristas terão de conviver com o trecho de 1,3 quilômetro não duplicado, onde deverão ser realizadas obras específicas para garantir uma transição segura a quem deixar uma estrada de duas pistas para ingressar numa de pista única.

O superintendente do DER informou que iniciou negociações com o governo federal para a construção de uma ligação entre o final da Mogi-Dutra, já em Arujá, diretamente com a Rodovia Presidente Dutra. A medida daria mais fluidez ao trânsito e evitaria a passagem por dentro da cidade para alcançar a estrada federal.

Em texto complementar, o colunista sugere que o impasse na negociação de desapropriação da área de 400 metros levando o Departamento de Estradas de Rodagem a suspender a obra por dois motivos: o contrato do Estado com o Banco Mundial, que financia a duplicação, não poderia ir além de dezembro de 2020, o que obrigaria o Estado a bancar o restante da obra. E aí entra o segundo entrave: a lei de licitações não permite fazer aditivos em contratos acima de 25%. Para não ter de mexer no terreno disputado na Justiça, haveria um acréscimo 32% no valor final da obra, o que resultaria em complicações com o Tribunal de Contas, segundo o colunista.

**Pontos positivos:** Mesmo no contexto de marcação do colunista, a argumentação do DER contempla explicação e solução do problema da duplicação e reitera o compromisso com a comunidade.

**Riscos à imagem:** Como já destacamos em dias anteriores, a solução encontrada envolve novo projeto e licitação, o que diante da comunidade pode ser visto como mais atraso na conclusão da obra. Há ainda a possibilidade de desgaste de imagem em um eventual atraso no cronograma.

**Sugestão de estratégia:** Ao ressaltar a visita do “alto comando do DER” à emissora de TV, o colunista aponta sobretudo a abertura de uma nova concorrência destinada a duplicar o trecho inacabado. Uma conversa e até mesmo uma entrevista com os diretores sobre a busca de solução do problema podem levar a um novo patamar de relacionamento com o jornalista.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Reproduzir em textos a argumentação dos dirigentes do DER para ser encaminhados aos veículos da região e aprofundar os contatos com a mídia local para novos desdobramentos, principalmente com o colunista.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 03 de novembro de 2020**

Em cenário de investimentos, a Rodovia dos Tamoios ganha relevo na apresentação do governador João Doria sobre o “Retomada 21/22”, um plano coordenado pela Secretaria de Fazenda e Planejamento, estimado em R\$ 36 bilhões, para impulsionar a economia do Estado de São Paulo e gerar cerca de 2 milhões de empregos, que recebe destaque no site da CBN Vale e na rádio Piratininga, de SJ dos Campos.

Edson Trajano, economista e professor da Universidade de Taubaté, afirma que o grande temor por parte do público era a “segunda onda” da Covid-19 atingir o país no fim do ano e estragar as expectativas do comércio de tentar, na Black Friday e no Natal, ao menos executar um plano de recuperação financeira mediante as dificuldades ocasionadas pela pandemia, sobretudo no segundo semestre.

De acordo com o Governo do Estado, 14 polos de desenvolvimento econômico serão beneficiados, entre eles tecnologia, comércio, serviços, saúde, indústria, infraestrutura, turismo e agricultura.

Segundo análise do professor da Universidade de Taubaté, 84% dos investimentos serão feitos na área do transporte, sendo o principal, para a RMVale, nas obras da Rodovia dos Tamoios, a mais importante ligação entre o Vale do Paraíba e Caraguatatuba.

**Pontos positivos:** A divulgação de investimentos do Governo de São Paulo, um tema árido no noticiário, recebe destaque na CBN regional, emissora de informação que goza de alto prestígio entre o público, com comentários que apontam o investimento na Rodovia Tamoios, a principal ligação entre o Vale do Paraíba e Caraguatatuba.

**Riscos à imagem:** O registro de que a ameaça de uma segunda onda da Covid pode comprometer o cronograma de investimentos.

**Sugestão de estratégia:** Segmentar regionalmente as obras e investimentos da pasta nos projetos do Retomada 21/22 e ampliar a divulgação da iniciativa. Artigo do secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano, poderia explicitar as ações da pasta dentro do Plano de Retomada. Conforme a dimensão dos investimentos por região do Estado, artigos do secretário poderiam apontar os ganhos em cada uma delas.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Incrementar a produção de textos para os veículos da região com o detalhamento das propostas e do impacto econômico e social nas localidades beneficiadas.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 11 de novembro de 2020**

A priorização do trecho Norte do Rodoanel, a ampliação e novas linhas do metrô e a construção de casas populares nos investimentos do Governo de São Paulo em 2021 são temas na entrevista exclusiva do vice-governador e secretário de Governo Rodrigo Garcia à *Exame*. O total de recursos previstos no orçamento estadual chega perto de 15 bilhões de reais, 4 bilhões deles para os três eixos prioritários dos investimentos públicos.

O texto indica 51% do investimento no setor de transportes, com destaque para dois projetos: a concessão das linhas 8 e 9 da CPTM, com valor de 500 milhões de dólares, e um trem regional de baixa velocidade, ligando a cidade de São Paulo a Campinas, com investimento de 1,4 bilhão de dólares. O vice-governador destaca o investimento com dinheiro do Tesouro estadual, junto com parceria e concessões, e ressalta a importância da aprovação da Reforma Administrativa. De acordo com Rodrigo Garcia, a maior parte das obras deve começar a ser vista pela população no segundo semestre de 2021.

A mobilidade urbana é a área que vai receber a maior parte do dinheiro – 2 bilhões de reais. São recursos para as obras das linhas do monotrilho 17-Ouro e 15-Prata. Do metrô, a ampliação da Linha 2-Verde e a construção da Linha 6-Laranja. O trecho Norte do Rodoanel tem previsão de receber 1,3 bilhão de reais, junto com o de contornos da Tamoios. O trecho Norte do Rodoanel tem 44 quilômetros de extensão e está dividido em seis lotes. O prazo para a conclusão varia de 15 a 24 meses.

As concessões dos 22 aeroportos regionais e de rodovias são apresentadas no contexto do Plano de Retomada de investimentos, no valor de 36 bilhões de reais. A diferença é que esses recursos serão da iniciativa privada e aplicados em 2021 e 2022. Nessas concessões estão 19 projetos nas áreas de transporte público, rodovias, lazer e parques. A revista relata que todo o plano foi detalhado em outubro pelo secretário da Fazenda e Planejamento, Henrique Meirelles, sem mostrar, no entanto, o cronograma de todos os projetos de concessões.

**Pontos positivos:** O vice-governador ressalta a capacidade de investimento do Estado em logística, transportes e mobilidade, em uma revista que mantém prestígio entre leitores de economia e negócios e audiência entre investidores.

**Riscos à imagem:** O principal alerta vem descrito na própria revista ao citar a ausência do cronograma de todos os projetos. A partir do anúncio dos investimentos haverá cobranças sobre as medidas anunciadas.

**Sugestão de estratégia:** Estruturar regionalmente as ações da pasta no contexto dos investimentos do Estado e do Plano de Retomada para textos de apoio e divulgação das ações da pauta. Dados de suporte para os mais diferentes veículos de comunicação podem reforçar as reportagens, colocando a Secretaria como um dos principais agentes do processo.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** O tema agradou à mídia e à comunidade e deve continuar sendo explorado. A assessoria pode levantar os projetos que já são passíveis de divulgação e começar a dar maior visibilidade a eles. Especificamente no que tange à Logística e Transportes, vale articular a publicação de um artigo do secretário sobre os investimentos.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 12 de novembro de 2020**

Panorama positivo com a notícia de que a Concessionária Tamoios finaliza neste quarto trimestre as obras de recuperação do pavimento em diferentes pontos do planalto, da serra e do trecho urbano, em Caraguatatuba. As obras, iniciadas em abril de 2020, estão com previsão de conclusão agora em novembro. A informação tem ampla divulgação regional com veiculações em sites e emissoras de rádio como CBN Vale, em SJ dos Campos, o portal AgoraVale, de Pindamonhangaba, na abrangência do Vale do Paraíba, e Tamoios News, Fala Caraguá e Radar Litoral, em Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião, no Litoral Norte.

O texto descreve que, ao longo dos últimos sete meses, as equipes de manutenção e conservação trabalharam na recuperação de cerca de 90 quilômetros de faixa de rolamento em ambos os sentidos da pista e no reforço da chamada sinalização horizontal, que auxilia na orientação dos motoristas. O trabalho gerou cerca de 35 empregos diretos e contou com investimento de mais de R\$ 15 milhões.

O gerente de engenharia da Concessionária, Allan Tinoco, reforça a importância desses serviços para a segurança viária. “Temos a missão de operar e manter a rodovia de forma segura e eficiente. O trabalho de manutenção é extremamente importante. Nosso objetivo é oferecer uma rodovia de qualidade ao usuário.”

**Pontos positivos:** Anúncios de investimentos e manutenções na logística, transportes e mobilidade urbana garantem visibilidade positiva em veículos do Vale do Paraíba e do Litoral Norte.

**Riscos à imagem:** Baixo risco à imagem quando as obras estão de acordo com o cronograma, apresentado previamente.

**Sugestão de estratégia:** Estruturar uma política de comunicação para a divulgação das manutenções em rodovias. Além do serviço de orientação ao tráfego, o número de pessoas envolvidas nessas operações e as tecnologias utilizadas na manutenção das pistas podem estimular pautas especiais.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** O tema tem boa resposta na mídia e deve continuar sendo explorado. Textos curtos para emissoras de rádio e fotos aéreas que despertem o interesse de emissoras de TV podem ser aproveitados no contexto de reportagens de transporte e trânsito e de segurança e conforto dos usuários da rodovia.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 18 de novembro de 2020**

A Concessionária Tamoios divulga que inicia às 13h desta quinta-feira (19) a operação especial para o Feriado de Consciência Negra, na informação do Radar Litoral, portal de São Sebastião. Durante o período, a obra de duplicação estará paralisada, retornando apenas na segunda-feira.

O trecho de serra conta com a Operação Descida, que libera duas pistas sentido litoral e uma pista sentido SJ dos Campos, visando garantir fluidez ao tráfego, que seguirá mais intenso em direção ao Litoral Norte. Para a volta do feriado, a rodovia retornará à sua configuração normal com duas pistas sentido SJ dos Campos e uma pista sentido litoral.

A nota informa que, em caso de necessidade, veículos extras (guinchos) serão colocados à disposição dos usuários e, junto com o aumento de efetivo, vão suprir o acréscimo de demanda por serviços. Nos pedágios, a Operação Papa Filas será acionada a fim de otimizar o atendimento nas cabines manuais.

As obras realizadas no trecho de serra seguirão calendário específico nos próximos dias. As atividades estarão suspensas na quinta (19), sexta (20), sábado (21) e domingo (22). Na segunda (23), a previsão é que elas sejam retomadas a partir das 13h.

**Pontos positivos:** Prestação de serviços e informações claras são ingredientes da boa política de comunicação.

**Riscos à imagem:** Risco moderado à imagem condicionado ao fluxo do trânsito e aos serviços de apoio aos usuários.

**Sugestão de estratégia:** Unificar em vésperas de feriados uma estratégia de comunicação geral e regionalizada com a relação das operações especiais nos principais eixos rodoviários do Estado, em textos segmentados para jornais, rádios e tevês, que sempre fazem cobertura do tipo nessas datas, de acordo com a área de abrangência e localização desses veículos.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pautas de prestação de serviços podem ser elaboradas no contexto da pasta. Elas podem demonstrar a logística envolvida na preparação do feriado com o número extra de funcionários, veículos e equipamentos.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 23 de novembro de 2020**

Na rádio *Metropolitana*, com emissoras em Taubaté e Guaratinguetá, comentaristas analisam a notícia de que, devido à pandemia, o governo de João Doria e o prefeito Bruno Covas teriam “o menor nível de investimentos desde 2005”.

A Tamoios é mencionada como exemplo na paralisação de investimentos, no caso da ligação entre Caraguatatuba e São Sebastião. Desde o início da atual gestão, “a obra está parada”, cita um dos locutores em tom crítico. Para o comentarista, mesmo a duplicação da Tamoios produzirá um gargalo ao encontrar pistas não duplicadas margeando as cidades e o litoral. Ele acredita que seria mais fácil duplicar “lá embaixo e vir subindo”, simplifica.

Os comentaristas aludem rapidamente ao caso de São Paulo e do prefeito Covas para expandir o temor de baixos investimentos com a entrada dos novos prefeitos no ano que vem. E observam que todos os prefeitos fazem promessas de campanha, mas que encontrarão prefeituras com queda de receitas e cofres comprometidos com despesas de custeio.

**Pontos positivos:** Não há pontos positivos. Embora a pandemia seja apresentada como fator predominante na queda dos investimentos, as críticas são dirigidas ao Governo de São Paulo. Expressões como “ele não pôs um prego na obra desde que assumiu”, sobre as obras na Rodovia dos Tamoios, são genéricas e apontam desconhecimento sobre detalhes como o rompimento unilateral por parte das empreiteiras e o esforço da pasta para equalizar a questão e manter a entrega no primeiro trimestre de 2022.

**Riscos à imagem:** As críticas são centradas na figura do governador. Entre os lances de xadrez político e a retração econômica provocada pela pandemia, o desconhecimento das atividades empreendidas para o desenvolvimento das obras contribui para cristalizar uma imagem nebulosa de “nada é feito”.

**Sugestão de estratégia:** Subsidiar a imprensa com informações sobre o andamento de projetos na região para incrementar a divulgação das atividades mesmo em meio à pandemia. Convites aos profissionais de imprensa para conhecer as obras de duplicação no trecho de serra da Tamoios e até as operações de recuperação e manutenção de trechos nas rodovias da região podem demonstrar como as coisas estão acontecendo em meio à pandemia.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pautas de prestação de contas regionais que apontem iniciativas de superação das dificuldades no âmbito da pasta. Imagens de obras, convites para visitá-las, presencial e virtualmente, podem levar informações e otimizar os esforços empreendidos pela pasta.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 25 de novembro de 2020**

Nos sites *Tamoio News* e *Fala Caraguá*, o lançamento do projeto fotográfico das obras da Rodovia dos Tamoios recebe divulgação cultural. O fotógrafo Felipe Santos, autor do registro documental e artístico, apresentará no dia 01/12, às 19h, o projeto “Mudanças de um Contorno” com *live* no YouTube e exposição em galeria virtual.

A exposição virtual é composta de 21 imagens em preto e branco. O projeto teve início em 2015 com imagens colhidas nos bairros Martim de Sá, Casa Branca, Canta Galo, Cidade Jardim, Estrada da Serraria, Rio do Ouro, Ponte Seca, Tinga, Gaivotas, Poiares e Pegorelli, capturadas pelo fotógrafo durante cerca de três anos. As imagens são de suas vivências nos canteiros de obras, ao lado dos operários – os grandes personagens do documento fotográfico – com quem dividiu os dias, o transporte, o almoço, muito suor e trabalho.

Felipe Santos registrou as transformações de uma estrada. Acompanhou o desenvolvimento do projeto, documentou toneladas de ferro e concreto, os maquinários gigantescos, a detonação de rocha e escavações de túneis, andou pelos viadutos e pontilhões. Viu de muito perto a mudança que estava ocorrendo em vários pontos da cidade com o traçado da nova malha viária da estrada que, quando pronta, trará desenvolvimento e fluidez ao tráfego de acesso às cidades da região, descreve o texto.

O projeto fotográfico foi inspirado na coleção temática de fotos antigas do Arquivo Público de Caraguatatuba “Arino Sant’Ana de Barros” e em trechos do livro *Santo Antônio de Caraguatatuba*, sobre a construção da estrada de rodagem Parahybuna-Porto de São Sebastião para ligar o Vale do Paraíba ao Litoral Norte, a atual Rodovia dos Tamoios.

Devido à pandemia de Covid-19 e ao isolamento social, a exposição tornou-se virtual e o link do site da exposição estará disponível também no site da Fundação Cultural de São Sebastião (Fundass).

**Pontos positivos:** Pauta cultural que valoriza os talentos locais e humaniza o concreto na construção de uma rodovia.

**Riscos à imagem:** Baixo risco à imagem, o projeto retrata a obra com valor documental e artístico em seus contornos rodoviários e humanos.

**Sugestão de estratégia:** A iniciativa poderia ser replicada em outras rodovias do Estado. Um levantamento dessa possibilidade no DER e concessionárias pode inspirar pautas relativas aos cuidados humanos, à fauna, à flora e ao meio ambiente na construção e manutenção de uma rodovia.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Setorizar temas e assuntos com as ações e investimentos voltados para os cuidados das obras com a fauna e a flora pode render pautas em veículos segmentados, de nicho e de interesse geral.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 27 de novembro de 2020**

No *Bom dia SP*, da *Globo*, com veiculação de abrangência estadual, a reportagem de serviço sobre “Fim de semana de calor e sol forte” recebe menção crítica ao atraso nas obras de duplicação da Tamoios. No site do *Estadão*, artigo do secretário estadual da Habitação defende o esforço intersetorial do Governo de São Paulo no Plano de Retomada 21/22 para reativar a economia.

O apresentador Rodrigo Bocardi, no *Bom dia SP*, ao chamar reportagem sobre a expectativa de movimento grande nas praias do Litoral Norte com o dia de calor, pergunta ao repórter João Mota, em Caraguatatuba, se a imagem que aparece ao fundo da cena é da duplicação da Rodovia dos Tamoios e como anda a obra.

O repórter responde que a obra já teve vários atrasos e agora a previsão é que daqui dois anos, segundo a concessionária, deve sair, isso se não sofrer mais um atraso, mais uma prorrogação. Ele encerra afirmando que a duplicação da Tamoios vai acabar dando mais fluidez ao trânsito e reitera dúvidas com um “vamos ver se sai”.

No *Estadão*, no espaço do *blog de Fausto Macedo*, Flavio Amary, secretário de Estado da Habitação de São Paulo e presidente do Fórum Nacional de Secretários da Habitação e Desenvolvimento Urbano, afirma, em artigo, que, mesmo diante da pandemia de Covid, enquanto a área da saúde do Governo de São Paulo encabeçava o plano de contingência e buscava soluções mais definitivas à crise sanitária, como a produção da vacina, “São Paulo, de fato, não parou”.

Dados evidenciam que a economia do Estado já cresceu mais que o dobro da economia nacional em 2019, se recupera mais rápido em 2020 e projeta aceleração em 2021 e 2022, especialmente por meio do Plano de Retomada 21/22, lançado pelo governador João Doria em outubro, argumenta o secretário.

Liderado pelo ex-ministro e secretário da Fazenda Henrique Meirelles, o Retomada se dará com investimentos externos na indústria, infraestrutura, agro, turismo, economia criativa, ciência, tecnologia e mercado imobiliário, explica Amary, procurando explicitar um ambiente de

negócios favorável no Estado e gerador de empregos e renda. A partir de então, o secretário passa a destacar no texto a importância da Habitação no processo de retomada econômica.

**Pontos positivos:** O anúncio de uma data de conclusão da obra da Rodovia dos Tamoios comentado na reportagem da Globo ameniza o atraso no cronograma original. O artigo do secretário Amary procura explicitar um ambiente favorável de negócios no Estado e investimentos na infraestrutura.

**Riscos à imagem:** O anúncio genérico de investimentos sem um cronograma pode gerar descrença. O não cumprimento de prazos já prorrogados frustra expectativas e renova críticas.

**Sugestão de estratégia:** Subsidiar a imprensa com informações sobre o andamento de projetos para incrementar a divulgação do Plano de Retomada no âmbito da pasta e do esforço geral do Governo do Estado, principalmente com os investimentos na Tamoios.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pautas que apontem iniciativas e investimentos, parcerias público-privadas e esforço intersetorial tanto para atendimento à imprensa como para manifestações do secretário em entrevistas ou artigos.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 04 de dezembro de 2020**

*O Diário de Mogi* registra na capa com foto que ocupa quase toda a primeira página: “Obras Aceleradas – Duplicação da Mogi-Dutra está na reta final para entrega ainda neste ano”. A reportagem, de Natan Lira, pontua que os trabalhos de duplicação na Rodovia Mogi-Dutra se concentram na fase de acabamento do trecho entre Mogi das Cruzes e Arujá, mas que praticamente toda a extensão de 6,2 quilômetros, entre Mogi das Cruzes e Arujá, já tem a pista adicional construída.

Na página interna, em nota, relata que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) mantém o ritmo intenso das obras para modernização da SP-088. “As equipes trabalham para que o tráfego seja liberado até o final deste mês. Neste momento, os trabalhos estão concentrados na pavimentação da pista, acabamento das passarelas, colocação de grama, sinalização, implantação de muretas e defensas.”

Em dois textos complementares, abaixo da matéria principal, são abordados o cronograma da obra, com o título “Atrasos marcam trabalhos”, e o novo projeto: “DER prepara licitação para trecho final”.

No texto da licitação, o repórter conta que, em outubro deste ano, a dois meses do prazo para a entrega dos 7,5 quilômetros finais da Rodovia Mogi-Dutra, o DER anunciou que enfrentava uma luta judicial para desapropriar uma área essencial ao desenvolvimento do projeto conforme previsto em edital. Por causa disso, 1,3 quilômetro da via não teria a pista adicional.

Em entrevista ao *O Diário*, a diretoria do órgão ligado à Secretaria Estadual de Logística e Transportes prometeu novo projeto de licitação para que a rodovia fosse duplicada inteiramente. A ideia é fazer um desvio à esquerda, no sentido Mogi-Arujá, para contornar a área não desapropriada, até junto ao trevo de Arujá, mantendo as características do trecho já duplicado. Em nota, o DER informou que prepara os elementos técnicos necessários à contratação do projeto executivo, que será por licitação pública.

No texto sobre o cronograma, o relato de que as obras de duplicação do trecho final da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088) começaram com nove meses de atraso. Prevista para janeiro de 2018, só teve início em setembro daquele ano. Ainda assim, o prazo de 24 meses foi mantido, com

término no começo deste ano. Ocorre que, em janeiro, o DER informou a prorrogação para novembro. Já em setembro, a nova data foi atualizada para dezembro. O colunista encerra afirmando que quem utiliza o trecho vive a expectativa de que o novo prazo seja respeitado.

**Pontos positivos:** A reportagem destaca o esforço do DER para a entrega da obra de duplicação do trecho final da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088). Dado o histórico crítico das reportagens do jornal no acompanhamento da obra, é um reconhecimento ao esforço da equipe do DER para superar os problemas na duplicação da rodovia.

**Riscos à imagem:** O registro de que a duplicação deste trecho da rodovia é aguardada desde 2005, quando a primeira parte foi entregue, criou um vai e vem de promessas, previsões e atrasos que minam a confiança da população com impactos negativos para a imagem do DER e, conseqüentemente, para o Governo do Estado.

**Sugestão de estratégia:** Prosseguir com a política de relacionamento com a mídia e dar ampla publicidade e transparência ao desenvolvimento da estratégia de superação de problemas. Envolver a imprensa no debate da alternativa proposta pelo DER pode funcionar como termômetro da receptividade da ideia, enquanto são definidos os elementos técnicos necessários à contratação do projeto executivo.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Manter contatos regulares com os profissionais da imprensa. A ideia de fazer um desvio à esquerda, no sentido Mogi-Arujá, para contornar a área não desapropriada, até junto ao trevo de Arujá, mantendo as características do trecho já duplicado, apresentada pelo DER, deve ser estimulada como pauta e debate.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 06 de dezembro de 2011**

Em *O Estado de S. Paulo*, reportagem da agência do jornal compartilhada em dezenas de sites, *Jovem Pan*, entre eles, informa que o prefeito de São Paulo, Bruno Covas, vai focar obras de mobilidade durante a segunda gestão na Prefeitura de SP. Entre os projetos, o texto relaciona que outra demanda esperada pela população da zona sul da capital é a duplicação da Estrada do M'Boi Mirim, obra avaliada em R\$ 600 milhões e de difícil execução pela necessidade de desapropriações.

A reportagem pontua que na atual gestão foi firmado um convênio com o governo estadual, que repassou a responsabilidade do projeto ao Departamento de Estradas de Rodagem (DER). A licitação, no entanto, está suspensa pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), assinala o texto.

O panorama de investimentos elencados na matéria é positivo e descreve que, se as propostas apresentadas por Covas forem concretizadas, a área da mobilidade é a que deve concentrar os mais visíveis canteiros de obras a partir de 2021.

No foco do governo municipal, os 90 quilômetros de corredores de ônibus prometidos e o BRT da Avenida Aricanduva, na zona leste, devem exigir recursos de R\$ 2 bilhões a R\$ 4 bilhões, a depender do modelo e de desapropriações, observa a nota, acentuando que "é a cifra mais cara colocada no plano de governo atualizado pelo tucano ao longo da gestão".

Em contraponto, o coordenador do grupo de mobilidade do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calabria, é entrevistado e afirma a importância de que a nova gestão Covas encaminhe de fato esses projetos. Para ele, no atual governo, Covas teria retirado mais de R\$ 1 bilhão das obras previstas, "prejudicando o sistema".

Mas reconhece que a lista para 2024 "tem importantes corredores como os das Avenidas Celso Garcia e Aricanduva, na zona leste, e também o desenhado para o bairro do Campo Limpo, na zona sul, que inclui uma reformulação urbana do entorno, com requalificação de calçadas, por exemplo". Ainda do ponto de vista de Calabria, o prefeito destinaria recursos para o corredor Bandeirantes-Salim Maluf, que, poderia ser executado de forma mais barata, já que há espaço viário para a obra. A obra não está prevista no plano.

Na previsão do próximo governo de ampliar a vitrine com novos investimentos, o texto diz que o “tucano ainda promete ‘inovar’ nos meios de transporte oferecidos pela Prefeitura a partir do Aquático, nome do projeto que visa à criação de um sistema de barcos para facilitar a mobilidade de quem vive às margens das represas Billings e Guarapiranga, ambas na zona sul. O plano inicial prevê 3,4 quilômetros de extensão e R\$ 122 milhões para sua implementação”.

**Pontos positivos:** A parceria da Prefeitura com o Governo do Estado, com o projeto do DER. A reportagem indica iniciativas importantes, investimentos e destaca a mobilidade como prioridade na capital do Estado, demonstrando o interesse cada vez maior dos meios de comunicação pelo tema, como no caso da Estrada do M’Boi Mirim.

**Riscos à imagem:** Embora predominem os aspectos positivos da notícia, os jornalistas podem questionar estudos e projetos já existentes, especialmente em São Paulo. Eventuais adequações técnicas, de desapropriações, reassentamentos e prazos podem frustrar expectativas em relação ao poder público municipal e estadual.

**Sugestão de estratégia:** No caso da Estrada do M’Boi Mirim, acompanhar a adequação do DER à pontuação do Tribunal de Contas para novos questionamentos. Os estudos disponíveis e os resultados alcançados pela Secretaria em obras similares podem ser usados para fundamentar ações entre a imprensa.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elencar obras por prioridade e estágio de execução para subsidiar pautas que demonstrem que a Secretaria, mais do que ideias e projetos, tem realizações na área de mobilidade.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 09 de dezembro de 2020**

Nos sites baseados no Litoral Norte *Tamoio News*, *Costa Norte*, *Massaguanews* e *SPRioMais*, “Governo do Estado continua com obras contra erosões na orla de Massaguaçu”, em Caraguatatuba. O texto-base é da assessoria da prefeitura e informa que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) continua com as obras de contenção de erosão no Km 59,9 da Rodovia Doutor Manoel Hyppólito do Rego (SP-055).

O objetivo da obra é proteger a via contra a ação das ondas marítimas, evitando o desgaste da pista e, conseqüentemente, erosões, descreve a nota. A previsão é que as obras sejam concluídas já em fevereiro de 2021, e o investimento do Governo do Estado é de aproximadamente R\$ 7,4 milhões.

Relatório elaborado pela prefeitura de Caraguatatuba em abril deste ano e encaminhado ao Ministério Público Federal cobrava ações emergenciais por parte do Estado no trecho, aponta o texto distribuído.

Entre as intervenções descritas estão a reconformação e o aumento da extensão do entroncamento não aderente – pedras de grandes dimensões (matacões) formando uma espécie de “parede de pedra” que tem como objetivo dissipar a energia das ondas que chegam até a praia – em todo o trecho que sofreu ações erosivas durante a ressaca e reparo de todas as drenagens de águas pluviais nesse trecho da Rodovia Rio-Santos para evitar o surgimento de pontos de erosão.

Outro ponto é a definição de prazo adequado e razoável para o início dos estudos ambientais necessários à elaboração de projeto tecnicamente correto e para a solução de questões relativas à proteção da rodovia e das infraestruturas públicas existentes no seu entorno imediato e, com especial ênfase, na preservação da praia da Massaguaçu.

**Pontos positivos:** O texto de prestação de serviços aponta uma ação do DER para atenuar uma erosão marcante na paisagem do Litoral Norte.

**Riscos à imagem:** Intempéries e cobranças da comunidade, prefeitura e Ministério Público sobre o prazo adequado e razoável para o início dos estudos ambientais necessários à elaboração

de projeto de proteção da rodovia, das infraestruturas públicas existentes e de preservação da praia de Massaguaçu.

**Sugestão de estratégia:** Agrupar as ações em andamento e preparar respostas aos desafios apontados na reportagem, que são reivindicações da prefeitura e da comunidade. A questão da duplicação do trecho da rodovia administrada pelo DER deve entrar no radar político com a aprovação da ANTT, em outubro, do Plano de Outorga do governo federal. O Programa de Exploração da Rodovia (PER) prevê a concessão de trecho da rodovia BR-101/SP, administrado pelo DNIT, na extensão de 52,1 quilômetros, na divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, entre Praia Grande e Ubatuba. A previsão é lançar o edital de licitação no primeiro semestre de 2021.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pautas de apoio à estratégia definida, com a divulgação das ações e a prestação de contas das ações em andamento.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 15 de dezembro de 2020**

O fotógrafo Felipe Santos é entrevistado no jornal da *Morada do Sol FM*, de São Sebastião, sobre o projeto fotográfico “Mudanças de um Contorno”. A mostra traz imagens da obra do “Contorno”, um trecho da Rodovia dos Tamoios, no município de Caraguatatuba. Antes de iniciar a conversa com o fotógrafo, o apresentador do jornal afirma que a obra de duplicação está parada, mas que o tema é uma pauta cultural, a exposição de fotos de Felipe. O entrevistado conta a sua trajetória profissional na área e como a ideia do trabalho ganhou força ao procurar a Fundação Cultural de São Sebastião.

Em busca de autorização para adentrar a obra do trecho “Contorno” e realizar o registro documental, Felipe teve contato com a coleção temática de fotos antigas do Arquivo Público de Caraguatatuba sobre a construção da estrada de rodagem Parahybuna-Porto de São Sebastião para ligar o Vale do Paraíba ao Litoral Norte, a atual Rodovia dos Tamoios, que acabou inspirando o projeto fotográfico.

O locutor lembra que a exposição é virtual, composta de 21 imagens em preto e branco que contam com audiodescrição, a #Fotocontada, apresentada pelo intérprete de libras Carlos Alberto do N. Barbosa. As imagens são de suas vivências nos canteiros de obras, ao lado dos operários, os grandes personagens desse documento fotográfico, relata Felipe na entrevista.

“Mudanças de um Contorno” foi aprovado pelo Proac Editais 2019, Programa de Ação Cultural da Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo, na categoria de “Produção de Exposições Inéditas de Artes Visuais”.

Devido à pandemia de Covid e ao isolamento social, a exposição tornou-se virtual e o link do site da exposição estará disponível também no site da Fundação Cultural de São Sebastião (Fundass).

**Pontos positivos:** Pauta cultural que valoriza os talentos locais e humaniza o concreto na construção de uma rodovia.

**Riscos à imagem:** A paralisação em trechos das obras, como apontada pelo locutor, destoa do projeto que retrata a obra em movimento com valor documental e artístico.

**Sugestão de estratégia:** A iniciativa, como já ressaltamos quando da primeira divulgação do projeto fotográfico, poderia ser replicada em outras rodovias do Estado.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Um levantamento no DER e concessionárias pode inspirar pautas relativas aos cuidados humanos, à fauna, à flora e ao meio ambiente na construção e manutenção de uma rodovia.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 18 de dezembro de 2020**

No site da Folha de S.Paulo, as obras dos contornos da Rodovia dos Tamoios recebem menção ao atraso, mas com a perspectiva de prazo de conclusão em 2022, anunciada pela Dersa, expressa no título da reportagem. O texto é veiculado nos sites Yahoo Finanças, Jornal de Brasília, Jornal de Londrina, DL News, de SJ do Rio Preto, O Noroeste, de Tangará da Serra, ISN Portal, da Baixada Santista, e deve crescer em divulgação com a distribuição da agência da Folha.

O texto sublinha que a nova projeção é feita pela própria Secretaria de Logística e Transportes após a conclusão de um estudo realizado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), da USP, que apontou, segundo o governo, segurança estrutural e viabilidade econômica para a sequência do projeto, que já possui 76,4% de execução.

“Acredito que em dezembro teremos uma solução final e isso passa pela própria Concessionária Tamoios, que tem a possibilidade contratual de assumir essa obra com preços compatíveis ao que foi licitado. Se tudo correr bem, entre fevereiro e março retomamos”, disse o secretário João Octaviano Machado Neto, em entrevista à reportagem. A intenção do Estado é trabalhar com “valores de saldo contratual”, previstos na licitação.

As construtoras responsáveis pelo empreendimento paralisaram os serviços unilateralmente em dezembro de 2018. Procuradas, a Queiroz Galvão não quis se manifestar, enquanto a Serveng/Civilsan não respondeu às perguntas da reportagem.

Ouvidos pela reportagem, o vice-prefeito de Caraguatatuba, Capitão Campos Júnior, afirma que moradores reclamam da “invasão da lama e dos alagamentos”, mas acredita que “a conclusão das obras causaria uma mudança histórica na cidade”, e o secretário de obras de São Sebastião, Luis Eduardo Bezerra, teme uma nova licitação para o término dos trabalhos, que “pode levar mais de seis meses”.

A reportagem faz um histórico sobre a obra, a identificação de problemas no solo, atrasos e adiamentos, “o último deles do final de 2021 para fevereiro de 2022”. Mas o secretário mantém o otimismo. “A avaliação técnica foi profunda antes de retomarmos. Não há nada estrutural que comprometa essa obra”, explica Octaviano. “Arriscamos dizer, inclusive, que

vamos concluir esse movimento de retomada com cronograma compatível ao outro trecho [em fevereiro de 2022]”, acrescenta.

A reportagem se encerra com as informações de que a Fipe prevê um investimento de mais de R\$ 1,5 bilhão para a conclusão das obras do trecho, com cronograma bem menos otimista, de 18 a 24 meses, o que pode estender a entrega para 2023. A Secretaria diz que, como instituição independente, a Fipe realiza projeção mais rigorosa e conservadora.

**Pontos positivos:** A perspectiva de conclusão da obra, apontada no título da reportagem, e as manifestações do secretário, apresentadas na reportagem, atenuam o atraso da aguardada finalização do empreendimento.

**Riscos à imagem:** Ultrapassagem dos prazos apontados pela própria Secretaria.

**Sugestão de estratégia:** Apoiar e aguardar a negociação de retomada das obras para definir a estratégia de divulgação da obra. Paralelamente, dar maior publicidade aos estudos da Fipe, entidade independente e muito respeitada.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Divulgação do estudo da Fipe em outras mídias e produção de textos de apoio, com os dados do que já foi realizado, apontamentos dos problemas como o geológico e a suspensão unilateral por parte das empreiteiras, sempre atrelados à perspectiva de resolução.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 19 de dezembro de 2020**

Nas páginas internas da *Folha de S.Paulo* e do caderno de Mercado do jornal, box em duas colunas, no canto inferior esquerdo, texto enxuto comparado ao da versão on-line veiculado no site desde a manhã de ontem e distribuído pela FolhaPress, as obras dos contornos da Rodovia dos Tamoios recebem a mesma menção ao atraso e a perspectiva do prazo de conclusão em 2022, anunciada pela Dersa, expressa no título da reportagem assinada por Klaus Richmond. Ao lado do texto, duas fotos, uma acima da outra, com imagens de obras interrompidas, ocupam as quatro colunas restantes no terço inferior da página. No espaço, ao final da matéria da Tamoios, em texto à parte, uma rápida informação de que construtora espanhola vence leilão de rodovia no RS com deságio de 54,41%.

O texto sublinha que a nova projeção é feita pela própria Secretaria de Logística e Transportes após a conclusão de um estudo realizado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), da USP, que apontou, segundo o governo, segurança estrutural e viabilidade econômica para sequência do projeto, que já possui 76,4% de execução.

“Acredito que em dezembro teremos uma solução final e isso passa pela própria Concessionária Tamoios, que tem a possibilidade contratual de assumir essa obra com preços compatíveis ao que foi licitado. Se tudo correr bem, entre fevereiro e março retomamos”, disse o secretário João Octaviano Machado Neto, em entrevista à reportagem da Folha.

A intenção do Estado é trabalhar com “valores de saldo contratual”, previstos na licitação. Até a paralisação, as obras do trecho eram executadas pelas empresas Serveng/Civilsan e Queiroz Galvão, com investimento de R\$ 1,4 bilhão. Na ocasião, a Dersa informou que os responsáveis pelo empreendimento paralisaram os serviços unilateralmente em dezembro de 2018, explica a reportagem.

Nos dois parágrafos finais, o relato de que as construtoras demitiram funcionários e iniciaram o esvaziamento dos canteiros de obras em Caraguatatuba e São Sebastião, “provocando um processo de definhamento e deterioração gradativa de trechos inacabados”. Moradores de bairros mais populosos de Caraguatatuba como Golfinho e Tinga, além de Jaraguá e Enseada, em São Sebastião, fizeram reclamações recorrentes às prefeituras pela invasão de lama nas ruas

de acesso e alagamentos. Procuradas, a Queiroz Galvão não quis se manifestar, enquanto a Serveng/Civilsan não respondeu às perguntas da reportagem.

**Pontos positivos:** A perspectiva de conclusão da obra, apontada no título da reportagem, e as manifestações do secretário, nas aspas apresentadas na reportagem, atenuam o atraso na aguardada finalização do empreendimento.

**Riscos à imagem:** Ultrapassagem dos prazos apontados pela própria Secretaria.

**Sugestão de estratégia:** Aguardar a negociação de retomada das obras para iniciar um novo esforço de divulgação.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Textos para subsidiar respostas a novos questionamentos, com os dados do que já foi realizado, apontamentos dos problemas como o geológico e a suspensão unilateral por parte das empreiteiras, sempre com a perspectiva de resolução.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 22 de dezembro de 2020**

Ao vivo, no link da TV Vanguarda, afiliada Globo em SJ dos Campos, na área de abrangência do Vale e do Litoral Norte, o secretário de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, divide a cena com os apresentadores do jornal do meio-dia. Em tela, “Travessia da balsa segue com medidas especiais. Número de viagens entre São Sebastião e Ilhabela deve aumentar no fim do ano”. Todo mundo sabe das recomendações para ficar em casa, mas muita gente acaba pegando a estrada e a balsa, observam os apresentadores e o próprio secretário logo após as saudações de boa tarde. No site da TVK, de Campo Grande (MS), a reportagem da Folha: “Com 5 anos de atraso, Dersa diz que contornos da Tamoios acabam em 2022” recebe nova veiculação, em nota de dois parágrafos.

Em destaque no centro da tela, ladeado pelos apresentadores da TV Vanguarda, o secretário fala dos preparativos da Operação Verão, que as balsas estão operando com capacidade total e há uma estrutura de suporte na retaguarda com a Defesa Civil e Polícia Rodoviária para caso de acidentes nas encostas da serra. Sobre as medidas de prevenção, ele destaca que as barcas terão capacidade menor do que o normal para garantir o distanciamento com todos sentados e enumera os cuidados com álcool em gel, a fiscalização de uso de máscaras e os cuidados no embarque.

O secretário ressalta: “Tudo isso depende fundamentalmente da atitude das pessoas, uma atitude responsável, a consciência de que é um momento difícil e que é um ato de solidariedade, um ato de cidadania, se proteger para não contaminar os outros”.

A questão da privatização das balsas é citada pela apresentadora, ao lembrar “que a promessa era pra esse verão”.

O secretário contextualiza o efeito da pandemia, “essas coisas todas tiveram que esperar um pouco, houve uma mudança de mercado”. Conta que era preciso fazer ajustes, tornar a concessão atrativa à iniciativa privada. Reafirma o processo de privatização das oito travessias do litoral paulista e que em breve o edital será conhecido. O secretário destaca que, com a retomada econômica e “São Paulo crescendo mais do que o Brasil, isso faz com que a gente tenha uma boa perspectiva no futuro”.

O apresentador lembra que o secretário no ano passado havia participado do jornal e pergunta se a pandemia provocou algum atraso no prazo da obra de duplicação da Tamoios e se ela está mantida para 2021 ou 2022, vendo o gesto do secretário com os dois dedos. Machado Neto reafirma que teria dito 2022 e comenta em tom leve: "Pode ver na gravação". Diz ainda que a obra não parou durante a pandemia. E completa: "O trecho de serra da Tamoios vai ser uma obra fantástica para todo o Litoral Norte", encerrando com agradecimentos e desejos de boas festas.

**Pontos positivos:** A participação teve efeitos tanto de prestação de serviços como de contas. Aproximou a figura do secretário do público daquela região.

**Riscos à imagem:** Os prazos que são sempre cobrados e lembrados em todas as entrevistas.

**Sugestão de estratégia:** Divulgação do aprimoramento do edital de concessão das travessias do sistema de balsas e das atualizações sobre as obras de duplicação no trecho de serra, antecipando-se a novos questionamentos.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pautas e releases (geral e regionalizado) para divulgação das operações do sistema de balsas do litoral com vistas ao projeto de concessão. Cada travessia tem suas particularidades e ricos atrativos de paisagem para a captação de imagens que podem ser interessantes para as emissoras de televisão e redes sociais.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 29 de dezembro de 2020**

Em Mogi das Cruzes, no site de O Diário de Mogi, a reportagem “DER adia pela terceira vez a entrega da duplicação completa da Mogi-Dutra para 'algumas semanas'” observa criticamente que o DER descumpre “o segundo prazo dado pelo próprio departamento”. O tema também é notícia regional no GI. Já o replantio de 430 hectares de Mata Atlântica como compensação na região das obras da Nova Tamoios, na reportagem “Animais começam a voltar para maior área de restauração ambiental”, da Agência Brasil, descortina cenário positivo em âmbito regional e nacional com ampla reprodução nos sites Tamoios News, MixVale, Litoral Norte e portais UOL, BOL, R7 e mais de 50 sites de jornais, revistas, como IstoÉ Online, e veículos segmentados, caso da Construtores em Revista, em todas as regiões do país.

O Diário de Mogi, em reportagem de Natan Lira, destaca que apenas na última semana de 2020 o DER informou que não vai entregar a duplicação completa da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088). As chuvas do mês de dezembro são a causa, na nota do órgão.

João Octaviano Machado Neto, secretário estadual de Logística e Transportes, ressaltou em texto que a obra não parou em nenhum momento. "As equipes do DER trabalham diariamente para a conclusão desta obra tão importante para a região do Alto Tietê. As melhorias beneficiam a população e trazem mais conforto e segurança", diz ao jornal.

Com o intertítulo “Novela”, o restante da reportagem lembra das expectativas da população com a duplicação da rodovia desde 2005 até o impasse judicial na desapropriação no trecho final da duplicação, a garantia de uma alternativa e a preparação dos elementos técnicos necessários para a contratação do projeto executivo, que será realizada por licitação pública.

No GI, regional de Mogi das Cruzes e Suzano, o texto “Conclusão da duplicação da Mogi-Dutra terá novo atraso, mas prazo não é divulgado” também é de autoria de Natan Lira. Todas as informações apresentadas estão fundamentadas em notas do DER.

Em mais 50 veículos na web, a restauração ambiental, o retorno de animais e a construção de uma passagem de fauna suspensa nas proximidades do Parque Estadual da Serra do Mar em projeto associado à Nova Tamoios ganharam grande visibilidade.

O protagonista na reportagem, Antônio Borges, é o responsável pelo projeto. Ele destaca que o mais importante foi o trabalho de conexão da fauna e a retirada de vegetação exótica, permitindo que a vegetação nativa se recomponha “para que a gente garanta a resistência do bioma Mata Atlântica do Brasil por mais muitos anos.”

Na avaliação de Antônio Borges, a recomposição e a compensação das árvores nativas que foram supridas para realizar a obra da Rodovia Nova Tamoios foram realizadas com sucesso, e continuarão até fevereiro de 2021, quando será concluída a recuperação do último lote previsto.

**Pontos positivos:** No caso da Mogi-Dutra, registra-se o pesar de um novo atraso na obra, mas as informações são prestadas, as razões são esclarecidas e uma solução é apontada. A ampla repercussão da reportagem sobre o replantio da flora e a atração da fauna na área das obras da Tamoios revela a importância do tema ambiental na mídia e os cuidados com a construção da rodovia.

**Riscos à imagem:** Alto risco em Mogi das Cruzes no histórico descrito nas contínuas reportagens sobre os atrasos na conclusão das obras da rodovia. Na reportagem relacionada à Rodovia Tamoios também se evidencia a possibilidade, sempre negativa, de atraso no cronograma.

**Sugestão de estratégia:** Prosseguir com a política de estreitamento de laços com a mídia local, com ampla publicidade e transparência para demonstrar a superação de problemas.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** De olho no cronograma das obras, elaborar pautas regionais para ampliar a visibilidade das melhorias das rodovias. No caso do replantio da flora nativa na Tamoios, a assessoria pode estimular o repique da iniciativa em outras rodovias do Estado que também tiveram áreas verdes recompostas.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 30 de dezembro de 2020**

Em matéria de capa, ilustrada com as fotos da chuva na cidade e da Rodovia Mogi-Dutra, uma abaixo da outra, ocupando quase a totalidade da página impressa, O Diário de Mogi, em Mogi das Cruzes, em caixa alta: A RUA VIROU RIO, A RODOVIA VIROU NOVELA, nas manchetes em cada foto. A reportagem registra que a chuva atrasa a entrega da duplicação da rodovia com as manifestações do DER e do secretário de Logística e Transportes. No GRU Diário, Guarulhos, o Rodoanel é citado lateralmente, sem implicações diretas, mas com as nuances negativas na relação público-privada da obra. O texto relata decisão do Ministério Público de que “a ProGuaru, empresa de economia mista guarulhense, tem corpo jurídico próprio e não havia justificativa para inexigibilidade de licitação para contratação de particular para defender a ProGuaru na cobrança pelo valor de um terreno que a Dersa iria desapropriar para construção de parte do trecho Norte do Rodoanel”. Nos jornais impressos Primeira Página, São Carlos, e Correio do Brasil, Rio de Janeiro, a matéria da Agência Brasil “Animais começam a voltar para maior área de restauração ambiental” segue despertando interesse editorial.

Nas páginas internas, O Diário de Mogi desdobra o assunto da capa da Mogi-Dutra na reportagem “Chuva atrasa entrega de duplicação”. O texto informa que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) não concluiu a duplicação completa da Rodovia Mogi-Dutra (SP-088), “descumprindo assim o segundo prazo dado pelo próprio departamento”. Segundo a Secretaria Estadual de Logística e Transportes, 4,6 quilômetros serão liberados agora e o 1,5 quilômetro restante ficará pronto em “algumas semanas” e receberá uma camada final de rolamento. “As chuvas de dezembro acabaram por impedir a aplicação desta capa final de rolamento. Nesse trecho, já foram concluídas a instalação das barreiras de concreto, que dividem os fluxos da rodovia, e das passarelas”, afirma o DER.

Citado na reportagem, João Octaviano Machado Neto, secretário estadual de Logística e Transportes destacou em texto que a obra não parou em nenhum momento. “As equipes do DER trabalham diariamente para a conclusão desta obra tão importante para o Alto Tietê. As melhorias beneficiam a população e trazem mais conforto e segurança”. O texto sublinha que o DER garantiu, no entanto, que fará um projeto para duplicar o trecho entre o Km 32 e o Km 33,3 e prepara a contratação do projeto executivo, a ser realizada por licitação pública.

No *GRU Diário*, a informação de que Dersa ofereceu aproximadamente R\$ 7 milhões pelo terreno, mas houve uma discordância do valor por parte da companhia guarulhense. Um perito judicial chegou a avaliar o valor do terreno, durante o processo, em R\$ 37 milhões. O juiz então considerou o valor muito alto e um novo levantamento foi feito, desta vez com avaliação de R\$ 10 milhões. De acordo com o promotor, o contrato da Trama, que não é especializada no tema, com a empresa guarulhense de capital misto, previa um pagamento de 7% sobre o valor da diferença positiva. O contrato foi firmado ainda na antiga gestão da empresa, quando o vereador Zé Luiz era presidente da ProGuaru, relata o jornal.

**Pontos positivos:** As declarações do secretário reduziram drasticamente o aspecto negativo que um novo atraso na obra traz. Ele fala com clareza sobre os motivos da alteração no cronograma e destaca a preocupação primeira de garantir “conforto e segurança” aos usuários. Ou seja, o secretário consegue fazer limonada do limão.

**Riscos à imagem:** Ao retratar a Mogi-Dutra em suas reportagens, *O Diário de Mogi* transforma a situação relatada em “novela”, contextualizando o histórico desde 2005. Até chegar ao capítulo final, o jornal indica “eletrizar” os episódios. Demonstra, assim, descrença no governo.

**Sugestão de estratégia:** Neste caso, tem-se a exata dimensão de quanto a participação direta do secretário pode influenciar na abordagem de um tema sensível, estratégia que pode e deve ser replicada em situações similares.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Como já enfatizado, é fundamental que a assessoria acompanhe o cronograma das obras e o cumprimento de prazos a fim de informar os jornalistas com transparência e precisão. Adicionalmente, as declarações do secretário devem servir de subsídio para a produção de release específico sobre as alterações no cronograma da obra, a ser distribuído à mídia da região.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 31 de dezembro de 2020**

No *Jornal da Cidade*, em Bauru, as reportagens “Mata Atlântica ganha vida nova” e “Bioma da Mata Atlântica é o mais habitado do país” retratam o replantio de 430 hectares de Mata Atlântica como compensação na região das obras da Nova Tamoios.

O bioma Mata Atlântica é o mais habitado do país e concentra nele quase 70% da população brasileira. Também é o mais afetado pela supressão de vegetação nativa, escassez hídrica e degradação do solo, segundo um estudo feito pela Fundação SOS Mata Atlântica.

Por outro lado, a legislação de proteção do bioma também se fortaleceu ao longo dos anos. Segundo Ricardo Rodrigues, professor titular do departamento de Ciências Biológicas da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” – USP, a legislação atual questiona três pontos fundamentais: a real necessidade do impacto ambiental, se o impacto pode ser minimizado e o mecanismo de compensação, em proporções maiores após a degradação.

Além disso, Ricardo destaca que a restauração de florestas foi tomada como a ação do século pela ONU por ser fundamental após a história de degradação que o mundo construiu no passado, mas não pode ser usada para futuras degradações. “A restauração nunca vai chegar perto, em termos de estrutura, funcionamento e provimento de serviços ecossistêmicos de um remanescente natural”, conclui.

Na avaliação de Antônio Borges, a recomposição e a compensação das árvores nativas que foram suprimidas, para realizar a obra da Rodovia Nova Tamoios, se realizaram com sucesso e ainda terão continuidade até fevereiro de 2021, quando será concluída a recuperação do último lote previsto. Segundo ele, foi uma atuação que alinhou relevância social, infraestrutura e mobilidade do tráfego com a sustentabilidade ambiental.

No final do texto sobre o meio ambiente, a Rodovia dos Tamoios é citada pela importância estratégica para o Estado, “uma vez que liga um dos principais parques industriais do Estado e do País ao litoral”.

**Pontos positivos:** A ampla repercussão da reportagem sobre o replantio da flora e a atração da fauna na área das obras da Tamoios revela a importância do tema ambiental na mídia.

**Riscos à imagem:** Na pauta relacionada à recomposição florestal da Rodovia dos Tamoios, o risco também fica a cargo de menções ao atraso no cronograma. O que não aconteceu neste caso. O alerta ambiental da ONU sobre a necessidade de recomposição florestal deve permanecer no radar.

**Sugestão de estratégia:** Expandir ainda mais o tema que tem feito sucesso na mídia, oferecendo os resultados para além da região beneficiada.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elaborar pautas mais amplas – inclusive para além do Estado de São Paulo – para ampliar a visibilidade das melhorias executadas nas rodovias nas cidades relacionadas às compensações ambientais.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 02 de janeiro de 2021**

Na Bandeirantes AM, em São Paulo, ouvinte “lembra de uma daquelas obras que não acabam nunca”, anuncia a locutora, em referência ao desvio no Km 53 da Rodovia dos Tamoios. No site da BandMulti, emissora de tevê das regiões de Sorocaba e Campinas, a reportagem “Animais começam a voltar para maior área de restauração ambiental”, da Agência Brasil, segue na trilha de ampla divulgação na mídia.

Na Bandeirantes AM, a locutora lê mensagem do ouvinte Miguel Vieira da Luz, do Horto Florestal, zona norte da capital, que expressa uma reclamação sobre o desvio no Km 53 da Rodovia dos Tamoios que, segundo ele, está comemorando cinco anos, causado por um deslizamento de terra. “Não tiram uma pá de lá”, lembra o ouvinte na mensagem lida pela locutora.

Outro apresentador do programa da manhã comenta: “A região da Tamoios é uma espera eterna. Ali existe uma obra que seria muito útil para quem é daquela região, que vai levar na direção para se aproximar de São Sebastião e para tirar o fluxo todo que deságua em Caraguatatuba. Então, quem vai para Ilhabela, por exemplo, tem que fazer todo o percurso, descer por Caraguá, pegar a Rio-Santos, no sentido contrário, passar por todas as praias até chegar no centro de São Sebastião e aí pegar a balsa e aí ir para Ilhabela. Seria um caminho direto para a balsa, indo pela serra”. Ele conclui que “é uma obra difícil, que está prometida faz muito tempo e não anda”.

No site da BandMulti, as informações do plantio de 830 mil mudas, de 290 espécies, além da construção de uma passagem de fauna suspensa nas proximidades do Parque Estadual da Serra do Mar, na área das obras da Tamoios, continuam com espaço positivo na mídia. Imagens de pássaros na mata e de uma placa com os dizeres “Tamoios – 821 mudas” ilustram a reportagem. O texto da Agência Brasil é creditado na reportagem.

**Pontos positivos:** Na manifestação do ouvinte e nos comentários do locutor na rádio AM não há nada de positivo, exceto a importância da conclusão da obra, manifestada pelo locutor. Nos sites, a ampla repercussão da reportagem sobre o replantio da flora e a atração da fauna na área das obras da Tamoios segue revelando a adesão da mídia à iniciativa de natureza ambiental.

**Riscos à imagem:** A percepção do público sobre os atrasos nas obras gera a impressão de descaso com as imagens vistas no trajeto da rodovia, apontadas pelo ouvinte. Na pauta relacionada à recomposição florestal da Rodovia dos Tamoios, o risco também fica a cargo de menções ao atraso no cronograma.

**Sugestão de estratégia:** É previsível que no período de fim de ano e férias de verão, estradas que levam ao litoral sejam alvo de críticas. Portanto, cabe aqui a antecipação de todos os dados possíveis aos jornalistas e formadores de opinião para municiá-los com informações das condições de cada rodovia – obras, manutenções, eventuais atrasos.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Os alertas de que há notícia negativa no ar deveriam ter sido acionados para que a assessoria pudesse agir durante a participação de ouvintes no programa da Band. Isso permitiria a exposição em tempo real dos motivos que levaram aos sucessivos atrasos. Paralelamente, devem ser enviadas todas as informações ao âncora do programa, solicitando que, como o bom jornalismo pressupõe, o outro lado seja ouvido.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 03 de janeiro de 2021**

No portal sul-mato-grossense Dourados Agora e no mineiro GRNews, da cidade de Pará de Minas, a reportagem “Animais começam a voltar para maior área de restauração ambiental”, da Agência Brasil, focalizando o replantio de 430 hectares de Mata Atlântica como compensação na região das obras da Nova Tamoios, segue abrindo caminhos de visibilidade positiva no noticiário.

O bioma Mata Atlântica é o mais habitado do país e concentra nele quase 70% da população brasileira. Também é o mais afetado pela supressão de vegetação nativa, escassez hídrica e degradação do solo, segundo um estudo feito pela Fundação SOS Mata Atlântica.

Por outro lado, a legislação de proteção do bioma também se fortaleceu ao longo dos anos. Segundo Ricardo Rodrigues, professor titular do departamento de Ciências Biológicas da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” – USP, a legislação atual questiona três pontos fundamentais: a real necessidade do impacto ambiental, se o impacto pode ser minimizado e o mecanismo de compensação, em proporções maiores após a degradação.

Além disso, Ricardo destaca que a restauração de florestas foi tomada como a ação do século pela ONU por ser fundamental após a história de degradação que o mundo construiu no passado, mas não pode ser usada para futuras degradações. “A restauração nunca vai chegar perto, em termos de estrutura, funcionamento e provimento de serviços ecossistêmicos de um remanescente natural”, conclui.

Na avaliação de Antônio Borges, coordenador do programa, a recomposição e a compensação das árvores nativas que foram suprimidas, para realizar a obra da Rodovia Nova Tamoios, se realizaram com sucesso e ainda terão continuidade até fevereiro de 2021, quando será concluída a recuperação do último lote previsto. Segundo ele, foi uma atuação que alinhou relevância social, infraestrutura e mobilidade do tráfego com a sustentabilidade ambiental.

A Rodovia dos Tamoios tem importância estratégica para o Estado, uma vez que liga um dos principais parques industriais do Estado e do País ao litoral.

**Pontos positivos:** Mais uma vez, a notícia põe em foco a recomposição ambiental, muito bem-vinda, nas obras da Rodovia dos Tamoios.

**Riscos à imagem:** Ainda que a notícia tenha a flora e fauna como motes, a exposição das obras da Rodovia dos Tamoios carrega o risco de trazer à tona os atrasos no cronograma da duplicação da estrada.

**Sugestão de estratégia:** A expressiva visibilidade da recomposição ambiental da Rodovia dos Tamoios aponta para a necessidade de fazer um levantamento no DER a fim de diagnosticar outros casos semelhantes que possam render notícias tão positivas.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Com o levantamento que a assessoria pretende realizar no DER, elaborar novas pautas que tenham a recomposição da fauna e flora como foco para trabalhá-las nas mídias regionais onde existam experiências similares. Pode-se, ainda, reunir todas essas experiências em um único texto para formatar pautas para a mídia nacional.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 06 de janeiro de 2021**

No site Mix Vale, de Cruzeiro, a reportagem do Portal do Governo de SP “Governo reduz concessão de benefícios fiscais a empresários para garantir recursos” recebe divulgação com a argumentação do Estado. Obras de mobilidade rodoviária, como a retomada do trecho Norte do Rodoanel (R\$ 1 bilhão) e a continuidade da Nova Tamoios – Contornos (R\$ 236 milhões), no metrô e no monotrilho, na capital, são apontadas como exemplo de que, mesmo em um cenário econômico restritivo em 2021 devido aos efeitos da pandemia, está prevista uma série de investimentos que vão contribuir para a retomada da economia.

O texto começa alertando que a pandemia do coronavírus gerou queda significativa da atividade econômica e derrubou a arrecadação tributária de municípios, estados e União. “Em São Paulo não foi diferente.” Explica que, “por muitos anos, inúmeros setores se beneficiaram de descontos e até isenções de ICMS. A Lei 17.293/2020, fruto de projeto aprovado pela Assembleia Legislativa, autoriza a redução linear de 20% nos benefícios fiscais concedidos a alguns setores. Importante ressaltar: esses setores ainda preservaram 80% dos benefícios concedidos. Ou seja: a lei reduz o tamanho do desconto na alíquota. Portanto, ainda assim, os setores pagam uma alíquota menor que a padrão praticada no Estado, que é de 18%”.

Atualmente, a renúncia fiscal concedida a vários grupos econômicos, ao longo de décadas, tem custado cerca de R\$ 40 bilhões por ano aos cofres do Governo de São Paulo. O que se pretende com o programa de modernização administrativa, que também promoveu um amplo enxugamento da máquina, com a extinção de oito estatais e a realocação e otimização de recursos para áreas mais necessitadas, é garantir verbas para manter programas em pastas como saúde, educação, segurança pública e assistência social.

Elenca que a recuperação pretendida de R\$ 7 bilhões, entre outras coisas, vai assegurar a distribuição de 3,5 milhões de merendas escolares; o pagamento de 110 mil policiais; o funcionamento das 5 mil escolas públicas no Estado; além do funcionamento de 100 hospitais que foram extremamente necessários para salvar vidas durante a pandemia. Os produtos que compõem a cesta básica de alimentos, o arroz e o feijão, por exemplo, e de medicamentos terão os benefícios fiscais mantidos sem nenhuma alteração.

O texto ressalta que o cenário econômico restritivo não impediu investimentos que vão contribuir para a retomada da economia, com geração de emprego e renda. Entre as grandes obras estão a retomada do trecho Norte do Rodoanel (R\$ 1 bilhão) e a continuidade da Nova Tamoios – Contornos (R\$ 236 milhões). A mobilidade urbana contará com as obras do monotrilho da Linha 17-Ouro (R\$ 919 milhões), a retomada da Linha 6-Laranja (R\$ 505 milhões) e as extensões da Linha 2-Verde (R\$ 321 milhões) e do monotrilho da Linha 15-Prata (R\$ 303 milhões). Na área habitacional serão R\$ 626 milhões para subsídio de crédito, construção de unidades habitacionais e reassentamento de moradores de áreas de risco e favelas.

O Governo de São Paulo, expressa o texto, “elaborou um projeto sem viés ideológico, em que o enxugamento da máquina pública e o corte de benefícios concedidos à iniciativa privada caminham juntos”. Afirma que as mudanças foram feitas num amplo e permanente diálogo entre o governo e os demais setores e que a força-tarefa criada com secretários está analisando os pedidos de setores econômicos para revisão da redução de benefícios fiscais.

**Pontos positivos:** O texto oficial encontra receptividade e apresenta medidas de redução de benefícios no contexto das implicações da renúncia fiscal e da pandemia, e aponta um cenário de investimentos de particular interesse da Secretaria de Logística e Transportes.

**Riscos à imagem:** A reação dos setores empresariais – que são mais organizados que a população beneficiada – às medidas de ajuste. Cobrança de cronograma para os investimentos anunciados.

**Sugestão de estratégia:** O plano paulista é amplo, cobrindo diversos setores que podem ser pinçados em diferentes estratégias – por tema ou por região. Sem abrir mão do todo, que dá a exata noção dos esforços do governo ao fixar uma agenda de desenvolvimento, a ideia é destacar o volume de investimentos que caberá à Logística e Transportes.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elaborar pautas regionais para ampliar a visibilidade das melhorias executadas conforme o desenvolvimento dos projetos. Redigir e distribuir releases (geral e regional) sobre investimentos previstos no âmbito da Secretaria, com destaque à mídia regional, na qual o tema pode adquirir maior adesão.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 07 de janeiro de 2021**

A reportagem “Prefeitura e DER realizam visita técnica para dar início ao projeto ‘desvio de Andes””, do site da Prefeitura de Bebedouro, vislumbra que a intervenção vai retirar o tráfego de veículos pesados daquela região. Os sites ATA News, de Araçatuba, e da rádio Jovem Pan, Bauru, veiculam o texto “Governo reduz concessão de benefícios fiscais a empresários para garantir recursos”, do Portal do Governo de SP, que destaca a retomada do trecho Norte do Rodoanel e a continuidade da Nova Tamoios – Contornos.

A visita técnica do engenheiro do DER Miguel Dentino Junior, juntamente com a vice-prefeita Sebastiana Tavares de Bebedouro e representantes da prefeitura ao povoado de Andes, é apontada pelo diretor da Garagem Municipal, Paulo de Tácio Ferraz de Camargo, como “mais um passo importante para dar início às obras, que devem começar logo após a temporada de chuvas, na segunda quinzena de fevereiro”.

A via Fabiano Zacarelli ganhará rotatórias e novos acessos para interligar as duas estradas vicinais, desviando o tráfego. “Será um benefício enorme para a população. A intervenção viária trará mais segurança e comodidade, retirando os caminhões do trajeto. Os carros e veículos leves podem continuar entrando em Andes, mas os pesados precisam contornar e passar ‘por trás’ do povoado”, esclarece Sebastiana.

Em sites de Araçatuba e Bauru, a medida do Governo de Estado de redução de concessão de benefícios fiscais a empresários para garantir recursos é veiculada. O amplo enxugamento da máquina, com a extinção de oito estatais e a realocação e otimização de recursos para áreas mais necessitadas, também é apresentado como forma de garantir verbas para manter programas em pastas como saúde, educação, segurança pública e assistência social.

Com a redução de parte de benefícios para a iniciativa privada, o governo espera recuperar cerca de R\$ 7 bilhões para, entre outras coisas, assegurar a distribuição de 3,5 milhões de merendas escolares; o pagamento de 110 mil policiais; o funcionamento das 5 mil escolas públicas no Estado; e o funcionamento de 100 hospitais que foram extremamente necessários para salvar vidas durante a pandemia.

A mobilidade urbana contará com as obras do monotrilho da Linha 17-Ouro (R\$ 919 milhões), a retomada da Linha 6-Laranja (R\$ 505 milhões) e as extensões da Linha 2-Verde (R\$ 321 milhões) e do monotrilho da Linha 15-Prata (R\$ 303 milhões), além de obras de habitação e reassentamento de moradores em área de risco.

O governo afirma que as mudanças foram feitas num amplo e permanente diálogo entre o governo e os demais setores e que a força-tarefa criada com secretários está analisando os pedidos de setores econômicos para revisão da redução de benefícios fiscais.

**Pontos positivos:** Na primeira notícia, a visita técnica do representante do DER é ressaltada no texto da prefeitura como indicativo do começo da obra em Bebedouro. Na segunda, o texto oficial segue com receptividade às medidas de redução de benefícios no contexto das implicações da renúncia fiscal e da pandemia e aponta um cenário de investimentos de particular interesse da Secretaria, nos mais diversos veículos.

**Riscos à imagem:** A reação dos setores empresariais – que são mais organizados que a população beneficiada – às medidas de ajuste e a redução de benefícios fiscais. Ao valorizar a visita do representante do DER, a prefeitura também sinaliza a expectativa de início da obra.

**Sugestão de estratégia:** Manter e aprofundar relações com assessorias de prefeituras municipais pode gerar bons frutos como demonstra o material da prefeitura de Bebedouro. Quanto ao anúncio de investimentos do Governo de São Paulo, pretendemos detalhar as ações específicas no âmbito da Secretaria de Logística e Transportes.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Com o detalhamento das ações de Logística e Transportes, trabalhar na divulgação delas nas mídias locais, regionais e nacional (caso do Rodoanel, por exemplo) por meio de releases, contatos diretos e oferta de porta-vozes.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 08 de janeiro de 2021**

No *Blog de Mauro Negrini*, dedicado ao cenário tributário e fiscal, e no impresso *O Dia*, São Paulo, a reportagem do *Portal do Governo de SP* “Governo reduz concessão de benefícios fiscais a empresários para garantir recursos” recebe divulgação com a argumentação do Estado. Obras como a retomada do trecho Norte do Rodoanel e a continuidade da Nova Tamoios são apresentadas em uma série de investimentos que vão contribuir para a retomada da economia. Em *O Dia*, o texto é apresentado logo abaixo da matéria “Governo de SP suspende mudanças no ICMS para alimentos e medicamentos genéricos”.

Como nos dias anteriores, repete os eixos do release do Governo do Estado. Começa alertando sobre o fato de que a pandemia do coronavírus gerou queda significativa da atividade econômica e derrubou a arrecadação tributária de municípios, estados e União. “Em São Paulo não foi diferente.” Explica que, “por muitos anos, inúmeros setores se beneficiaram de descontos e até isenções de ICMS. A Lei 17.293/2020, fruto de projeto aprovado pela Assembleia Legislativa, autoriza a redução linear de 20% nos benefícios fiscais concedidos a alguns setores. Importante ressaltar: esses setores ainda preservaram 80% dos benefícios concedidos. Ou seja: a lei reduz o tamanho do desconto na alíquota. Portanto, ainda assim, os setores pagam uma alíquota menor que a padrão praticada no Estado, que é de 18%”. E fala da renúncia fiscal concedida a vários grupos econômicos que, ao longo de décadas, custou cerca de R\$ 40 bilhões por ano aos cofres do Governo de São Paulo.

Elenca que a recuperação pretendida de R\$ 7 bilhões, entre outras coisas, vai garantir a distribuição de 3,5 milhões de merendas escolares; o pagamento de 110 mil policiais; o funcionamento das 5 mil escolas públicas no Estado; além do funcionamento de 100 hospitais que foram extremamente necessários para salvar vidas durante a pandemia. Os produtos que compõem a cesta básica de alimentos, o arroz e o feijão, por exemplo, e de medicamentos terão os benefícios fiscais mantidos sem nenhuma alteração.

Ressalta, ainda, que o cenário econômico restritivo não impediu investimentos que vão contribuir para a retomada da economia, com geração de emprego e renda. Entre as grandes obras estão o reinício dos trabalhos do trecho Norte do Rodoanel (R\$ 1 bilhão) e a continuidade da Nova Tamoios – Contornos (R\$ 236 milhões). A mobilidade urbana contará com as obras do monotrilho da Linha 17-Ouro (R\$ 919 milhões), o recomeço da Linha 6-Laranja (R\$ 505 milhões) e as extensões da Linha 2-Verde (R\$ 321 milhões) e do monotrilho da Linha 15-Prata

(R\$ 303 milhões). Na área habitacional serão R\$ 626 milhões para subsídio de crédito, construção de unidades habitacionais e reassentamento de moradores de áreas de risco e favelas.

**Pontos positivos:** O texto oficial encontra receptividade e apresenta medidas de redução de benefícios no contexto das implicações da renúncia fiscal e da pandemia, e aponta um cenário de investimentos de particular interesse da Secretaria.

**Riscos à imagem:** A reação dos setores empresariais – que são mais organizados que a população beneficiada – às medidas de ajuste. Politização e polarização são nuvens carregadas e frequentes no cenário brasileiro. O texto de *O Dia* sobre a suspensão das medidas é um sinalizador dessa conjuntura política.

**Sugestão de estratégia:** Como já mencionado em dias anteriores, a ideia é pormenorizar os investimentos que serão feitos no âmbito da Secretaria de Logística e Transportes para divulgá-los com riqueza de detalhes.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Com o detalhamento dos investimentos será possível redigir e distribuir releases sobre o tema, além de elaborar pautas específicas para as mídias regional e nacional.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 12 de janeiro de 2021**

Em clima de cobrança, o site de O Diário de Mogi, Mogi das Cruzes, no texto do repórter Natan Lira, aponta no título que “DER mantém 'próximas semanas' como prazo para a entrega da duplicação da Rodovia Mogi-Dutra”. O subtítulo ressalta que “prazo de entrega da obra já foi desrespeitado por três vezes”.

Na web, O Diário de Mogi volta ao tema do projeto inicial de duplicação da SP-088, que previa que a obra fosse entregue em janeiro de 2020, data em que completariam os 24 meses de prazo inicial. No entanto, nessa data, o prazo sofreu a primeira alteração para novembro do mesmo ano. Em outubro foi anunciado que, na verdade, a entrega só deve acontecer em dezembro.

No último mês de 2020, o DER informou que a entrega ocorreria em algumas semanas, sem detalhar quando. A informação foi repetida nesta terça-feira (12). Em nota divulgada pelo departamento, informou-se que estão em andamento serviços de acabamento – como pavimentação de 1,5 quilômetro, sinalização e plantio de grama.

O texto relata os problemas como a ação na Justiça para conseguir desapropriar uma área necessária para finalizar a obra, mas indica solução: “O DER garantiu, no entanto, que faria um projeto para duplicar o trecho entre o Km 32 e o Km 33,3. Nesta terça-feira, o departamento informou que a equipe de engenharia do DER prepara os elementos técnicos necessários à elaboração do edital para contratação do projeto”.

**Pontos positivos:** A nota do DER, fechando o texto da reportagem, aponta encaminhamentos com vistas à solução do problema.

**Riscos à imagem:** O tempo de resposta e questões relacionadas ao novo edital.

**Sugestão de estratégia:** Municionar a imprensa da região com informações claras e objetivas sobre as obras na rodovia – o cronograma e os atrasos, além dos detalhes do novo edital.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Trata-se de um tema recorrente de O Diário de Mogi, para o qual a assessoria já adotou diferentes táticas, incluindo a visita de dirigentes do DER à redação. Ainda assim, é preciso insistir, pondo à disposição do veículo e de outros da região o vasto material que se tem a respeito das alterações no cronograma de obras da rodovia.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 13 de janeiro de 2021**

O site *Tamoios News*, Ubatuba, notícia de que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), ligado ao Governo do Estado de São Paulo, deve finalizar as obras de contenção de erosão no Massaguaçu em fevereiro, com a conclusão dose serviços no Km 59,9 da Rodovia Doutor Manoel Hyppólito do Rego (SP-055).

O objetivo da obra é proteger a via contra a ação das ondas marítimas, evitando o desgaste do aterro da pista e, conseqüentemente, erosões, descreve a nota. O investimento do Governo do Estado é de aproximadamente R\$ 7,4 milhões.

Relatório elaborado pela prefeitura de Caraguatatuba em abril deste ano e encaminhado ao Ministério Público Federal cobrava ações emergenciais por parte do Estado no trecho, aponta o texto distribuído. Entre as intervenções descritas estão a reconformação e o aumento da extensão do entroncamento não aderente – pedras de grandes dimensões (matacões) formando uma espécie de ‘parede de pedra’ que tem como objetivo dissipar a energia das ondas que chegam até a praia – em todo o trecho que sofreu ações erosivas durante a ressaca e reparo de todas as drenagens de águas pluviais nesse trecho da Rodovia Rio-Santos para evitar o surgimento de pontos de erosão.

Outro ponto elencado é a definição de prazo adequado e razoável para o início dos estudos ambientais necessários à elaboração de projeto tecnicamente correto e para a solução de questões relativas à proteção da rodovia e das infraestruturas públicas existentes no seu entorno imediato e, com especial ênfase, na preservação da praia da Massaguaçu.

**Pontos positivos:** O texto de prestação de serviços aponta uma ação do DER para atenuar uma erosão marcante na paisagem do Litoral Norte.

**Riscos à imagem:** Intempéries e cobranças da comunidade, prefeitura e Ministério Público sobre o prazo adequado e razoável para o início dos estudos ambientais necessários à elaboração de projeto de proteção da rodovia, das infraestruturas públicas existentes e de preservação da praia de Massaguaçu.

**Sugestão de estratégia:** Agrupar as ações em andamento e preparar respostas aos desafios apontados na reportagem, que são reivindicações da prefeitura e da comunidade. A questão da duplicação do trecho da rodovia administrado pelo DER deve entrar no radar político com a aprovação da ANTT, em outubro, do Plano de Outorga do governo federal. O Programa de Exploração da Rodovia (PER) prevê a concessão de trecho da Rodovia BR-101/SP, administrado pelo DNIT, na extensão de 52,1 quilômetros, na divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, entre Praia Grande e Ubatuba.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elaboração e distribuição de release sobre o tema, além de pautas sobre o que foi feito para conter a ação do mar, serão boas medidas, dada a visibilidade da erosão para quem transita pelo Litoral Norte.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 16 de janeiro de 2021**

No site e no impresso do Jornal da Cidade, em Bauru, com chamada na capa e fotos de Malavolta Jr., notícia da construção de um viaduto sobre a Rodovia Marechal Rondon para ligar os dois lados da Avenida Cruzeiro do Sul, destacando que a obra “já começou no mês passado, mas esbarra na necessidade de desapropriar quatro áreas no entorno da via”. O texto é da repórter Cinthia Milanez.

O conteúdo, compartilhado em ambas as versões, relata que a obra reivindicada há anos pelos bauruenses “enfim, começou.” Questionada, a prefeitura alega que ainda toma conhecimento do assunto e não emite prazos para tanto. Mesmo assim, por ora, a previsão de término do viaduto está mantida para agosto de 2022.

Diretor da ViaRondon, concessionária responsável pela obra, Fábio Abritta conta que os trabalhos para construir o viaduto começaram em dezembro, quando a empresa se dedicou à limpeza dos terrenos. Agora, segundo ele, a execução das fundações depende das desapropriações. Para evitar que o cronograma – que vem sendo fiscalizado pelo Ministério Público (MP) – seja comprometido, Abritta pretende agendar uma reunião com o poder público municipal para tratar a questão.

Em nota, a Secretaria Municipal de Planejamento de Bauru diz que deverá marcar uma reunião com a concessionária em breve para discutir essa e outras pendências relativas à construção das marginais da Rondon. Sobre possíveis alterações do fluxo viário naquele local, Fábio Abritta informa que haverá a necessidade de interditar o trânsito. Por isso, o diretor da ViaRondon esteve com o novo presidente da Emdurb, Luiz Carlos da Costa Valle, na semana passada.

As obras das marginais da Rondon, conforme o JC noticiou, tinham previsão de término para 2019, mas a concessionária refez o cronograma com a Artesp. Em agosto do ano passado, a ViaRondon se reuniu com o MP. À época, informou-se que o prazo precisou ser alterado mais uma vez, agora por causa da pandemia.

O jornal descreve que o cronograma está dividido em quatro lotes. O primeiro deles do trecho do Trevo da Eny até a Nações Unidas com conclusão prevista para abril deste ano. O segundo envolve a Nações até a Rodrigues Alves, e o viaduto da Cruzeiro do Sul se encaixa nesta fase. Por não estar previsto no projeto original, o equipamento deverá ser concluído em agosto de 2022, não em abril daquele ano, como as demais obras desse trecho. O terceiro lote abrange as

avenidas Rodrigues Alves e Nuno de Assis, e a conclusão deverá ocorrer em setembro de 2023. Por fim, o quarto trecho, da Nuno até a Bauru-Marília, está previsto para abril de 2024.

**Pontos positivos:** O início das obras é saudado positivamente pelo jornal como tema de capa, de página interna e na versão web.

**Riscos à imagem:** O primeiro risco é a alteração no cronograma. O jornal acompanha o tema de perto. A reivindicação da comunidade é antiga. A falta de materiais, como aço, cimento e areia, por causa da pandemia, admitida pelo diretor da concessionária, também pode atrasar a obra.

**Sugestão de estratégia:** Obras realizadas pelo concessionário ficam sob fiscalização da Artesp, que pode atuar ainda como porta-voz quando o governo é posto em xeque pela organização privada responsável pela estrada. Portanto, é fundamental envolver a Artesp na estratégia de divulgação/reação às críticas, para, por meio dela, incluir a organização privada no trato do tema com a mídia e a comunidade local.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Consolidar todas as informações sobre a obra e eventuais riscos de atrasos no cronograma para subsidiar diferentes ações: notas para imprensa regional; texto para âncoras de emissoras de rádio locais em que reclamações sobre o tema tendem a ser mais fortes; e apoio a porta-voz da Secretaria.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 28 de janeiro de 2021**

No site de *O Diário de Mogi*, em Mogi das Cruzes, “DER segue sem uma data definida para a entrega da obra de duplicação da Rodovia Mogi-Dutra”.

A reportagem, sem assinatura e com fotos da rodovia creditadas a Eisner Soares, relata a nota divulgada na quarta-feira (27), em que o órgão ligado à Secretaria Estadual de Logística e Transportes disse que os trabalhos para pavimentação de 1,5 quilômetro restante de novas pistas duplicadas na SP-088 deverão ser concluídos nas próximas semanas. "Como a pavimentação consiste na colocação de massa asfáltica e deve ser realizada em condição de estiagem, a obra foi afetada pelas chuvas de janeiro. Os serviços de acabamento, como sinalização, colocação de grades nas passarelas, canaletas de drenagem e equipamentos de segurança, também estão em fase final", destacou a nota.

Com o intertítulo “Novela”, o texto aponta um roteiro comum no acompanhamento permanente que o veículo faz da duplicação. Descreve que projeto inicial de duplicação da Rodovia Mogi-Dutra previa que a faixa adicional fosse construída nos 7,5 quilômetros do trecho final, entre Mogi das Cruzes e Arujá. Entretanto, em outubro passado, o órgão divulgou que enfrentou uma ação na Justiça para conseguir desapropriar uma área necessária para finalizar a obra, mas não conseguiu. Com isso, a via seria entregue sem a faixa adicional em 1,3 quilômetro, na chegada à rotatória de acesso à Rodovia Presidente Dutra, em Arujá.

O DER garantiu, no entanto, que faria um projeto para duplicar o trecho entre o Km 32 e o Km 33,3. Na quarta-feira, o departamento informou que a equipe de engenharia do departamento segue concentrada na elaboração técnica para a preparação do edital que possibilitará a contratação do projeto de duplicação do trecho.

A reportagem explicita que as obras de duplicação do trecho final da SP-088 começaram com nove meses de atraso. Com conclusão prevista para janeiro de 2018, os trabalhos iniciados em setembro daquele ano. Ainda assim, o prazo de 24 meses foi mantido, com término no começo de 2020. Ocorre que, em janeiro daquele ano, o DER informou a prorrogação para novembro.

Já em setembro a nova data foi atualizada para dezembro e, desde então, para “algumas semanas”, é enfatizado. A última frase é repetida na maioria das reportagens: “Quem utiliza o trecho vive a expectativa de que o novo prazo seja respeitado, visto que a via é estratégica para ligar Mogi das Cruzes à Rodovia Presidente Dutra (BR 116), a maior via do país”.

**Pontos positivos:** Apesar das críticas ao atraso, o veículo abre espaço para as informações prestadas pelo DER e destaca, de forma positiva, a solução encontrada.

**Riscos à imagem:** O histórico demonstra o alto risco de que os atrasos continuem provocando matérias negativas em Mogi das Cruzes.

**Sugestão de estratégia:** O fato de O Diário de Mogi destacar as explicações fornecidas pelo DER demonstra o acerto da estratégia de oferecer a versão oficial do governo para os problemas relatados pela publicação. Isso permitiu que pelo menos parte da notícia fosse positiva e, adicionalmente, gerou uma nova pauta que deverá ser acompanhada pelo site: a solução encontrada para solucionar, devidamente, a questão.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Com a nova solução em mãos, vamos propor uma entrevista pergunta-resposta do repórter com um porta-voz da empresa, criando oportunidade para que o DER fale sobre as dificuldades encontradas e forneça detalhes sobre o cronograma futuro.

td

85

85

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 01 de fevereiro de 2021**

Em entrevista ao Jornal da Morada, Rádio Morada 95,5 FM, de São Sebastião, na manhã desta segunda-feira, reproduzida nos sites Radar Litoral, São Sebastião, O Vale, SJ dos Campos, e GazetaRM, Cruzeiro, o prefeito de Ilhabela, Toninho Colucci (PL), subiu o tom em relação ao governador João Doria (PSDB) em relação à classificação da região no Plano São Paulo de combate à Covid. Obras da Secretaria Estadual de Logística e Transportes de São Paulo, como na Rodovia Tamoios e da Rodovia Manoel Hyppolito do Rego, administrada pelo DER, são citadas negativamente.

No primeiro dia de fevereiro, as críticas do prefeito se devem às medidas sanitárias de combate à pandemia, com a restrição no funcionamento de hotéis, bares e restaurantes. Mas ele generaliza o azedume em suas declarações: “O grande responsável é a atuação do governador, que esqueceu a região, abandonou obras do contorno, a obra da Tamoios vai a passos de tartaruga, e o hospital regional é o maior exemplo disso”.

Ele citou ainda como exemplo as condições da Rodovia Manoel Hyppolito do Rego. “A SP-055 da Enseada até Caraguá, nunca colocou a Mercedes dele nestes buracos. Quando vem, vem de helicóptero”, criticou.

No geral, o objetivo do prefeito é criticar o governador. Sobre uma possível união dos prefeitos do Litoral Norte, presidentes de Câmaras e de associações comerciais, Toninho Colucci enfatizou a dificuldade de serem recebidos pelo governador. “Ele sequer recebe os prefeitos daqui. Hoje o jogo dele é aparecer para o Brasil inteiro, está em campanha para a próxima eleição. Não está preocupado com os paulistas, especialmente do Litoral Norte.”

O texto, veiculado nos três sites que compartilham a notícia, é similar e pode indicar uma ação de assessoria do prefeito para ampliar a reprodução de uma entrevista originalmente concedida a uma emissora de rádio. As três matérias são ilustradas com foto do prefeito.

**Pontos positivos:** Não há pontos positivos. A intenção do prefeito é, sobre a questão das medidas sanitárias que restringiram o funcionamento do comércio, entre outras iniciativas, generalizar a crítica ao governador de São Paulo, apontando, no âmbito da pasta, as obras do contorno da Tamoios e o trecho da Rio-Santos, administrado pelo DER.

**Riscos à imagem:** No âmbito da Secretaria, tem-se a renovação das reclamações sobre as obras inconclusas da Tamoios. E o fato de o material ter sido replicado pela assessoria do prefeito, sem dúvida, potencializa as críticas.

**Sugestão de estratégia:** O prefeito mistura alhos e bugalhos para tentar atingir o governador João Doria. Imagina enredar as obras sob a batuta da Secretaria em uma armadilha política. Até para não alimentar discurso de palanque, o ideal é não responder a ele diretamente, mas sim municiar a mídia local com fatos que ele, propositalmente, finge desconhecer.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elaborar e distribuir release sobre o andamento dessas obras, contatando jornalistas de todos os veículos da região. Como o prefeito envolveu as demais cidades do litoral, vamos trabalhar esse material nas mídias dessas localidades.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 02 de fevereiro de 2021**

No site do *AgoraVale*, no *PortalR3*, ambos de Pindamonhangaba, e no *Fala Caraguá*, a visita do Comando do 6º Batalhão da Polícia Militar Rodoviária às unidades da Concessionária Tamoios, o Centro de Controle Operacional (CCO) e as obras como foco, ganha destaque no noticiário com texto distribuído pela Concessionária Tamoios. Foto dos visitantes em um túnel da rodovia ilustra as três reportagens.

A visita ocorreu na tarde da última segunda-feira (01). O tenente-coronel PM Menemilton – comandante do 6º BPRv foi recebido no CCO por Marcelo Stachow, presidente da concessionária. Uma apresentação geral tanto da empresa quanto da obra foi feita, destacando o escopo de atuação da concessionária, a redução de mortes na rodovia, o Sistema de Controle Meteorológico e obras de contenção dos taludes do trecho de serra. Também foram discutidas as diversas ações conjuntas entre a PMRv e a Tamoios visando à segurança dos usuários e as obras de duplicação do trecho de serra, descreve a reportagem.

Do CCO o grupo seguiu para o canteiro de obras do Km 65, onde todos receberam orientações de segurança de Genadir de Moura – responsável de segurança nos canteiros –, além de conhecerem a estação de tratamento de água e o emboque do Túnel 1. Em seguida, desceram a serra até o km 77 e, de lá, atravessaram o Túnel 5, já totalmente escavado e com 3,5 quilômetros de extensão (o segundo maior do Brasil). A visita foi encerrada em Caraguatubá, no km 82, em outro canteiro de obras. As autoridades também visitaram a subestação (em construção) e trafegaram pelo Viaduto 6.

O texto se encerra com a informação de que a duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios está avançando de acordo com o cronograma e está 87% concluída. A previsão de entrega da obra está mantida para fevereiro de 2022.

**Pontos positivos:** A duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios está avançando de acordo com o cronograma e está 87% concluída. A previsão de entrega da obra está mantida para fevereiro de 2022.

**Riscos à imagem:** Atrasos na execução das obras, conforme o cronograma já divulgado.

**Sugestão de estratégia:** A apresentação feita pelo concessionário é uma peça de divulgação que pode ser utilizada em outras situações – e até ser convertida em rico material para a mídia. Em especial o que diz respeito aos novos investimentos e os dados relacionados à segurança.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Retrabalhar os dados apresentados pela concessionária e distribuí-los à imprensa da região, articulando, por meio da Artesp, porta-vozes da Tamoios para atendimento aos jornalistas locais. Pode-se ainda incluir uma versão resumida da apresentação no site da Artesp e/ou da Secretaria.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM**

**São Paulo, 03 de fevereiro de 2021**

Agora foi a vez de o portal Tamoios News, de Ubatuba, divulgar a visita do Comando do 6º Batalhão da Polícia Militar Rodoviária às unidades da Concessionária Tamoios, tendo o Centro de Controle Operacional (CCO) e as obras como foco. O fato recebeu destaque no noticiário com texto distribuído pela Concessionária Tamoios. Foto dos visitantes em um túnel da rodovia estampa a reportagem. É a quarta exposição do tema na imprensa regional do Litoral Norte e do Vale do Paraíba.

Uma apresentação geral da empresa da obra foi feita, ressaltando o escopo de atuação da concessionária, a redução de mortes na rodovia, o Sistema de Controle Meteorológico e obras de contenção dos taludes do trecho de serra. Também foram discutidas as diversas ações conjuntas entre a PMRV e a Tamoios visando à segurança dos usuários e as obras de duplicação do trecho de serra.

**Pontos positivos:** A duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios está avançando de acordo com o cronograma e está 87% concluída. A previsão de entrega da obra está mantida para fevereiro de 2022.

**Riscos à imagem:** Atrasos na execução das obras, ferindo o cronograma já divulgado.

**Sugestão de estratégia:** Como já destacado em outros dias em que o tema foi assunto na mídia, a apresentação da concessionária é um material rico que pode ser retrabalhado pela assessoria e reutilizado em diferentes mídias.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Transformar os dados da apresentação da concessionária em vários produtos dirigidos à imprensa: release, notas, modelo resumido para os canais proprietários da Secretaria.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 04 de fevereiro de 2021**

Nos sites *Fala Caraguá* e *Tamoios News*, Ubatuba, reportagem destaca que o secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, realizou na manhã desta quinta-feira (4) uma visita virtual às obras de duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios. O objetivo foi acompanhar o avanço das obras e conhecer em linhas gerais os túneis, viadutos e sistemas. Estiveram presentes Milton Persoli, diretor-geral da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), Marcelo Stachow, diretor-presidente da Concessionária Tamoios, além de diretores, gerentes e assessores das instituições.

Essa foi a primeira visita virtual realizada nas obras de uma concessionária de rodovias, dentro do Programa de Concessões de Rodovias da Artesp. Uma equipe esteve em uma das frentes de obra, mais especificamente em Caraguatatuba. De lá foi possível mostrar, através de um drone que transmitia em tempo real suas imagens, o maior viaduto da obra (930 metros de comprimento), o segundo maior túnel do Brasil (com 3.675 metros) e o viaduto construído pelo teleférico de Carga (Cable-Crane), com acesso ao maior túnel do Brasil (5.500 metros de extensão).

Nessa reunião também foram mostradas fotos dos túneis, possibilitando discussão sobre pavimento, segurança, iluminação, tipo de rocha e demais aspectos do empreendimento.

Os projetos executivos e as licenças ambientais estão 100% atendidos. A duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios tem avançado de acordo com o cronograma e tem 87% das obras concluída. Foram entregues 4 quilômetros de duplicação (já em operação) no trecho de planalto.

A fase agora é de aquisição e implantação dos sistemas eletromecânicos, além da finalização do restante dos serviços.

O novo trecho de serra da Tamoios contará com 22 quilômetros de túneis e viadutos que funcionarão como pista de subida, enquanto a serra existente será operada como pista de descida. A previsão é que as obras sejam concluídas em fevereiro de 2022.

**Pontos positivos:** O ineditismo da visita virtual, com a utilização de drones, já é notícia por si, e agradou à mídia local. Mais ainda por apontar o gerenciamento direto – ainda que a distância – do secretário às ações de sua pasta.

**Riscos à imagem:** A expectativa de uma visita a obras, ainda que virtual, é que ela gere consequências, especialmente no que diz respeito ao cumprimento do cronograma. O risco aqui é de haver atrasos da concessionária e eles serem debitados na conta da Secretaria.

**Sugestão de estratégia:** A experiência da visita virtual e a boa receptividade que ela teve pela mídia da região sugerem a conveniência da aplicação do modelo em outras rodovias, incluindo a gravação de vídeos curtos que possam ser veiculados nos canais proprietários da Secretaria.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Mesmo com o avanço da vacinação e da retomada de várias atividades presenciais, as visitas virtuais de inspeção de obras podem e devem prosseguir, até porque têm um apelo tecnológico e geram imagens que só um drone pode fazer. Podem, inclusive, ser incrementadas com transmissão on-line para veículos da região da obra visitada, seguida de entrevista do secretário. O material de cada uma delas será retrabalhado para ser inserido nas mídias proprietárias da Secretaria e/ou distribuído como vídeo-releases a emissoras de TV (imagens dos drones).

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 05 de fevereiro de 2021**

Nos sites *Radar Litoral*, São Sebastião, e *Portal R3*, Cruzeiro, reportagem destaca a visita virtual que o secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, realizou na manhã da quinta-feira (4) às obras de duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios. A sessão contou também com a participação de Milton Persoli, diretor-geral da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), Marcelo Stachow, diretor-presidente da Concessionária Tamoios, além de diretores, gerentes e assessores das instituições. Foi a primeira visita virtual realizada nas obras de uma concessionária de rodovias, dentro do Programa de Concessões de Rodovias da Artesp.

Uma equipe em uma das frentes de obra, mais especificamente em Caraguatatuba, mostrou, através de um drone que transmitia em tempo real suas imagens, o maior viaduto da obra (930 metros de comprimento), o segundo maior túnel do Brasil (com 3.675 metros) e o viaduto construído pelo teleférico de Carga (Cable-Crane), que permite acesso ao maior túnel do Brasil (5.500 metros de extensão).

O novo trecho de serra da Tamoios contará com 22 quilômetros de túneis e viadutos que funcionarão como pista de subida, enquanto a serra existente será operada como pista de descida. A previsão é que as obras sejam concluídas em fevereiro de 2022.

**Pontos positivos:** A visita virtual traz a marca do ineditismo, como já mencionado no dia anterior, quando a mídia fez os primeiros registros do evento. Aponta o envolvimento direto do secretário no acompanhamento e desenvolvimento da obra, com o uso de tecnologia de ponta.

**Riscos à imagem:** Como sempre acontece em obras públicas, o risco é de atrasos na execução dos empreendimentos, ferindo os compromissos firmados pelo governo.

**Sugestão de estratégia:** Multiplicar iniciativas dessa natureza, com novas visitas virtuais.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Para potencializar a divulgação das visitas virtuais do secretário a obras, propomos que a próxima seja realizada junto com a imprensa, que acompanharia de perto as explicações dos responsáveis pelo empreendimento e os voos dos drones, algo que sempre impacta positivamente. Imagens fabulosas, com forte apelo para emissoras de TV, podem ser obtidas, por exemplo, em uma visita virtual à Hidrovia Tietê-Paraná.

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 16 de fevereiro de 2021**

No site de *O Diário de Mogi*, Mogi das Cruzes, o prazo para a entrega da duplicação da Rodovia Mogi-Dutra continua na mira da publicação. "DER continua sem divulgar prazo para a entrega da duplicação da Rodovia Mogi-Dutra", aponta a manchete, com o subtítulo de que o prazo inicial era para janeiro de 2020, mas já foi alterado por duas vezes.

Na segunda-feira (15), o DER se limitou a dizer que, atualmente, a última camada de pavimento asfáltico está sendo aplicada na rodovia, sublinha a reportagem. Após a conclusão desse trabalho, serão finalizados os serviços de sinalização e acabamento, como plantio de grama, pintura e colocação de equipamentos de segurança. "As passarelas têm recebido as gaiolas de proteção, além de grades que impossibilitam a passagem de pedestres diretamente pela rodovia", detalhou a nota.

O projeto inicial da SP-088 previa que a duplicação fosse entregue em janeiro de 2020, quando completariam os 24 meses de prazo inicial. No entanto, nessa data, houve a primeira alteração, para novembro do mesmo ano. Em outubro foi anunciado que, na verdade, a obra esperada desde 2005 só seria então entregue em dezembro, aponta a matéria.

Em dezembro último, o DER informou que a entrega ocorreria em algumas semanas, sem detalhar quando. A informação foi repetida por algumas vezes neste ano, mas, passado um mês e meio de 2021, ainda não há data, frisa a reportagem no site.

O projeto inicial de duplicação da Rodovia Mogi-Dutra previa que a faixa adicional fosse construída nos 7,5 quilômetros do trecho final, entre Mogi das Cruzes e Arujá. Entretanto, em outubro passado, o órgão divulgou que enfrentou uma ação na Justiça para conseguir desapropriar uma área necessária para finalizar a obra, mas não conseguiu, acrescenta no texto.

Com isso, a via seria entregue sem a faixa adicional em 1,3 quilômetro, na chegada à rotatória de acesso à Rodovia Presidente Dutra, em Arujá. O DER garantiu, no entanto, que faria um projeto para duplicar o trecho entre o Km 32 e o Km 33,3. A informação atual do DER é que "elabora o edital para duplicação de 1,3 quilômetro da SP-088", trouxe a nota enviada a *O Diário*.

**Pontos positivos:** Mesmo sem uma data definida, o DER se manifesta em nota e os apontamentos da reportagem informam que a última camada de pavimento asfáltico está sendo aplicada na rodovia.

**Riscos à imagem:** Como já apontado em outras veiculações de notícias sobre atrasos nas obras da rodovia, as várias alterações no cronograma depõem contra o governo, minando a credibilidade em relação aos compromissos assumidos.

**Sugestão de estratégia:** Uma nova rodada de conversação com O Diário de Mogi expondo os motivos que levaram a mais um atraso no cronograma.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Elaboração e distribuição de notas sobre a sinalização no trecho final que indiquem a segurança no trajeto, com o apontamento de que um novo edital vai resolver o problema em definitivo. Produção de release com destaque para todas as melhorias que a rodovia recebeu durante as obras.

*[Handwritten signature]*

**ANÁLISE DIÁRIA DE IMAGEM****São Paulo, 18 de fevereiro de 2021**

No PortalR3, de Cruzeiro, o avanço das obras na Tamoios é complementado com a pergunta: “Você sabe o que é um ‘túnel vazado’?”. As quatro imagens que acompanham a reportagem mostram o momento em que as duas faces de um túnel se encontram durante os trabalhos de perfuração. Isso porque um túnel pode ser construído em duas frentes de obra. No momento em que essas duas equipes se encontram, ocorre o chamado “vazamento de túnel”, explica o texto. O registro desse evento foi feito na madrugada do último dia 11.

Com mais de 87% de conclusão, as obras de duplicação do trecho de serra da Rodovia dos Tamoios avançam a cada dia. As fotos mostram a construção do túnel de serviço do T1 (Túnel 1), localizado no Km 65. As escavações foram iniciadas em janeiro de 2018 e a estrutura conta com quase 3 quilômetros de extensão.

Para a Construtora Queiroz Galvão, responsável pela obra, o mais importante foi realizar essa conquista sem acidentes. Segundo a construtora, a equipe acumula 1.204 dias sem acidentes, índice de segurança dificilmente encontrado em escavações de túneis.

O novo trecho de serra da Tamoios contará com 22 quilômetros de túneis e viadutos que funcionarão como pista de subida, enquanto a serra existente será operada como pista de descida. A previsão é que as obras sejam concluídas em fevereiro de 2022.

Os projetos executivos e as licenças ambientais estão 100% atendidos. A fase agora é de aquisição e implantação dos sistemas eletromecânicos, além da finalização do restante dos serviços.

**Pontos positivos:** A reportagem confirma o avanço das obras na Tamoios e apresenta curiosidades sobre a perfuração de túneis na obra.

**Riscos à imagem:** Qualquer comprometimento no cronograma da obra ampliará o desgaste de imagem pelo histórico da construção a que só a entrega da obra poderá pôr fim.

**Sugestão de estratégia:** A matéria demonstra o sucesso que uma pauta criativa faz. Isso nos leva à busca de outras situações similares e/ou únicas, tais como: a utilização de uma supermáquina, novas tecnologias de pavimentação e asfaltamento, transplantes de árvores adultas, salvamento de animais, etc.

**Ação de Assessoria de Imprensa:** Pesquisar, consolidar e oferecer pautas a diferentes veículos, em especial emissoras de TV, tendo como ponto de partida situações incomuns que ocorrem em uma obra, como as já citadas na estratégia.