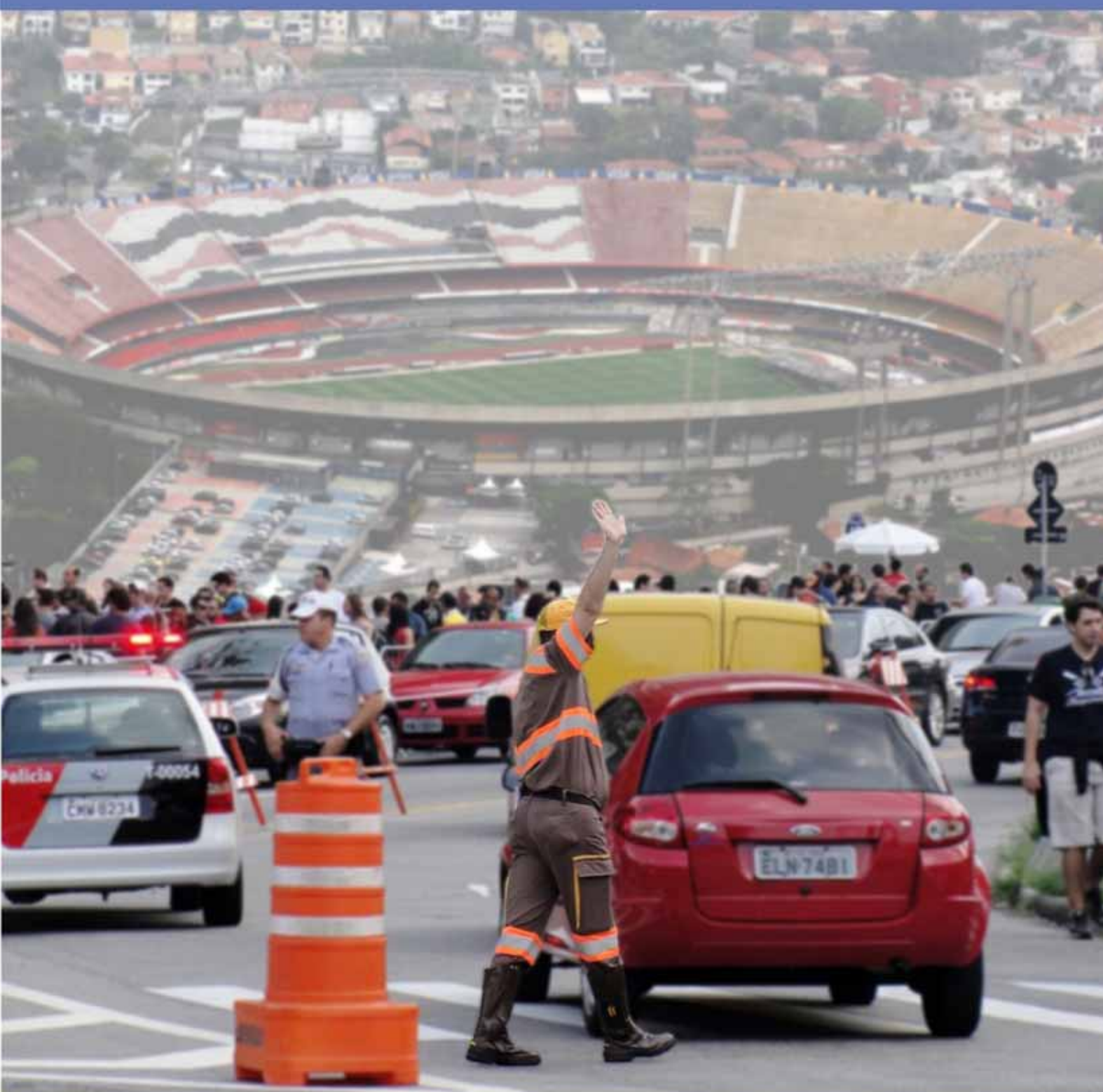




PLANEJAMENTO DE TRÁFEGO DE EVENTOS ESPECIAIS

PLANEJAMENTO DE TRÁFEGO DE EVENTOS ESPECIAIS

Shows no Estádio do Morumbi

Paulo Henrique Pozzetti

Prefeitura do Município de São Paulo

Gilberto Kassab

Secretaria Municipal de Transportes

Marcelo Cardinale Branco

Companhia de Engenharia de Tráfego

Presidência

Marcelo Cardinale Branco

Diretoria de Operações

Eduardo Macabelli

Diretoria Administrativa e Financeira

Carlos Roberto Silva

Diretoria de Planejamento e Educação de Trânsito

Irineu Gnecco Filho

Diretoria-Adjunta de Sinalização

Luis Alberto dos Reis

Diretoria de Representação

Adelmo Vanuchi

Boletim Técnico 54

FICHA TÉCNICA

Elaboração

Paulo H. Pozzetti

Colaboração

Luis Claudio Abromovick

Ilustrações / Desenhos

Vitor Hugo Ferreira Moura

Fotos

Paulo H. Pozzetti/ Luis Cláudio Abromovick

Edição do texto:

Núcleo da Gestão do Conhecimento e da Documentação
Técnica - NCT

- *Heloisa Martins*

- *Ivete Oddone*

Edição

Gerência de Marketing e Comunicação

Rosalina Correa da Silva

Departamento de Marketing

Rafael Teruki Kanki

Pozzetti, Paulo Henrique

Planejamento de Tráfego de Eventos Especiais: Shows
no Estádio do Morumbi/ Paulo Henrique Pozzetti. - São
Paulo : Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

80 p. – (Boletim Técnico da CET, 54)

1. Planejamento de Tráfego 2. Eventos I. Título
II. Série

PLANEJAMENTO DE TRÁFEGO DE EVENTOS ESPECIAIS

Shows no Estádio do Morumbi

Paulo Henrique Pozzetti

Boletim Técnico 54

A coleção Boletins Técnicos, publicada pela CET desde a década de 1970, tem entre seus principais objetivos divulgar estudos e projetos de Engenharia de Tráfego, bem como difundir os trabalhos produzidos pela equipe técnica da CET.

O caráter inédito e o fato de serem experiências de interesse nacional tornaram a publicação uma referência bibliográfica obrigatória e fonte de ideias e subsídios para vários órgãos de gestão de trânsito.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	11
2. CONCEITOS	13
2.1. Operação de Trânsito	13
2.2. Evento	13
3. LEGISLAÇÃO	17
3.1. Código de Trânsito Brasileiro - CTB	17
3.2. Lei Municipal nº 14.072, de 18 de outubro de 2005	17
3.3. Decretos Municipais nº 46.942/06 e nº 47.541/06	18
4. PLANEJAMENTO	21
4.1. Localização, Situação Viária e Acessibilidade	21
4.2. Parâmetros Para o Dimensionamento	24
4.3. Detalhamento Operacional	25
4.3.1. Modalidades de Transporte	25
4.3.2. Stakeholders	29
4.3.3. Site	32
5. A OPERAÇÃO	36
5.1. Atividades Operacionais	36
5.2. Cronologia	38
5.3. Escalas	39
5.4. Mapas e Croquis	40
5.5. Orientações - faixas de vinil e banners	42
5.6. Materiais Operacionais	44
5.7. Projetos	44
6. EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO	47
6.1. Divulgação da Escala	47
6.2. Treinamento	47
6.3. Distribuição de Materiais, Montagem de Reserva de Capacidade e Implantação das Faixas de Vinil	47
6.4. Monitoramento Campo	49
6.5. Operação Entrada	49
6.5.1. Preparação	49
6.5.2. Ações	49
6.6. Montagem dos Bolsões	51
6.6.1. Taxi e Ônibus da SPTrans	51
6.6.2. VIPs e Traslado ao Estacionamento	51
6.7. Saída	52
6.7.1. Ações	52
6.7.2. Bloqueios	52
6.7.3. Bolsões Alternativos para Taxis	53
6.8. Fiscalização	53
6.9. Desmontagem, Recolhimento de Materiais e Retirada de Sinalização	55
7. CONCLUSÃO	57
Bibliografia	59
ANEXOS	61
Anexo 1 - Solicitação para Autorização de Eventos - SAE	61
Anexo 2 - Sistema Corporativo de Controle de Solicitações - CS e RAO	63
Anexo 3 - E-mail e arquivos para transporte por ônibus fretado	66
Anexo 4 - Informações para os acessos dos transportes de VIPs para os Camarotes	69
Anexo 5 - E-mail com informações para os associados do Clube do São Paulo	70
Anexo 6 - Site	71
Anexo 7 - RIT - Relatório de Informações Técnicas	74

1. Introdução

A cidade de São Paulo, com mais de 11 milhões de habitantes, se constitui num polo gerador de viagens de serviços e oferece constantemente opções de diversão com a apresentação de diversas atrações nacionais e internacionais. Na cidade, no ano de 2011 ocorreram 203 shows conforme publicado pelo jornal Folha de São Paulo. No Brasil, segundo a mesma reportagem, ocorreu um aumento de 116%, em apresentações individuais e em festivais entre os anos de 2010 e 2011. Isto atrai tanto o público local quanto pessoas de outras cidades do Estado e por diversas vezes também público de outros estados do Brasil e da América Latina.

Um dos locais utilizados para estas apresentações é o Estádio do Morumbi, sede do São Paulo Futebol Clube. Esta arena destinada a jogos de futebol constantemente se transforma em uma grande casa de espetáculos com capacidade para receber cerca de 75.000 pessoas (somando a capacidade das arquibancadas à da pista - campo de futebol transformado em área para espectadores). Para viabilizar a chegada e a saída deste público com segurança são montadas operações no sistema viário que dá acesso ao Estádio pela CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo.

O objetivo deste trabalho é apresentar os parâmetros que são considerados para o planejamento, divulgação e operação viária para estes shows bem como a logística adotada no dimensionamento desta operação. Apresentam-se também as ações executadas por todos os envolvidos, as necessidades operacionais mitigatórias para viabilizar o deslocamento do público e de todo o tráfego já existente (de passagem ou de moradores), conforme as características de tráfego dos dias em que ocorrerá o evento - finais de semana ou durante a semana, bem como o horário de início do espetáculo principal e da abertura dos portões devido à atração do público para as filas. O tipo de público, dependendo do artista ou conjunto musical que irá se apresentar também influencia diretamente no comportamento deste deslocamento bem como a faixa etária permitida. Todos estes parâmetros devem ser considerados na análise e no dimensionamento da logística necessária para minimizar as consequências negativas sobre o tráfego na realização destes eventos e para dimensionar as ações de divulgação e o esforço de coordenação entre todos os participantes da produção.

2. Conceitos

2.1. Operação de Trânsito

Conforme descreve **Christianini** (2008) a Cidade de São Paulo ocupa a 19ª colocação no ranking das cidades mais ricas do mundo. Ele ressalta que em 2008 os índices médios de lentidão no período de janeiro a setembro de 2008 foram de 93 quilômetros no pico da manhã e 140 quilômetros no pico da tarde, chegando a seu recorde, em 9 de maio de 2008, com um índice de 266 quilômetros.

Néspoli (2008) ressalta que a cidade tem *“12 milhões de habitantes, circundada por outros 37 municípios praticamente conurbados, cujas malhas viárias se confundem no espaço urbano, e está ligada ao Brasil diretamente por 10 grandes rodovias. Da frota total de seis milhões de veículos, cerca de três milhões circulam diariamente na cidade, congestionando seus grandes eixos viários nos horários de pico e exigindo do órgão de trânsito sistemas de operação inteligente, com tecnologia avançada, além de estratégias operacionais, políticas públicas de trânsito e transporte, e por que não dizer, uma enorme criatividade. O grau de instabilidade do trânsito na cidade de São Paulo é de tal ordem que qualquer ocorrência anormal em um importante corredor viário no horário de pico, como um acidente ou bloqueio temporário de parte ou de toda a via, produz reflexos e pode até mesmo paralisar grandes extensões da malha viária urbana”*.

Meinecke (2010) escreve que *“a gestão do tráfego assume fundamental importância como instrumento para minimizar as dificuldades crescentes de mobilidade, aumentando as condições de segurança e fluidez”* e que *“somente com planejamento estratégico e ações coordenadas, é possível gerenciar os conflitos de trânsito, harmonizando desejos antagônicos e equilibrando danos, visando o bem comum.”*

O **CTB – Código de Trânsito Brasileiro** em seu Anexo 1 define que a Operação de Trânsito consiste no monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

A **ANTP** (2010) expõe que *“os grandes eventos são distintos entre si por sua finalidade, duração, tamanho, frequência e tipo de público. Um grande show celebrado em uma noite é muito diferente dos Jogos Olímpicos ou de uma Copa Mundial da FIFA, que duram várias semanas. Entretanto, independente do tipo do grande evento, a organização e a gestão dos deslocamentos de todas as pessoas que participam deles são elementos-chave para que os eventos ocorram sem dificuldades.”*

2.2. Evento

O conceito de “evento” está definido na Lei nº 14.072 de 18 de outubro de 2005 como *“toda e qualquer atividade que interfira nas condições de normalidade das vias do município, perturbando ou interrompendo a livre circulação de pedestres e ou veículos, ou que coloquem em risco a segurança das pessoas e bens”*. Conforme apresentado por **Néspoli** (2008), para fins de aplicação da Lei,

sempre que uma atividade apresentar interferências nas condições de normalidade das vias do município, seja de mobilidade ou de segurança, e demandar apoio técnico extraordinário da CET, ela deverá ser considerada “evento”. Já **Meinecke** (2010) classifica *evento* em três categorias:

- ♦ Rotineiros – acidentes leves, veículos avariados, obras etc.;
- ♦ Programados – megashows, manifestações populares, jogos de futebol etc.;
- ♦ Intempestivos – acidentes graves, incêndios, enchentes etc.

O **US Department of Transportation** através da **Federal Highway Administration** (2009) identifica 5 fatores que influenciam o nível de gravidade do impacto para o planejamento de eventos especiais:

- ♦ Demanda de viagens;
- ♦ Capacidade das vias e da região;
- ♦ Operação do evento;
- ♦ Recursos disponíveis;
- ♦ Fatores externos.

Para este dimensionamento este estudo também sugere considerar os seguintes componentes referentes ao evento:

- ♦ Duração – impacto temporal;
- ♦ Extensão – impacto espacial ou definição da área afetada e Intensidade – impacto no volume de tráfego.
- ♦ Intensidade - impacto no volume de tráfego.

O **NCRT – National Center for Transit Research** (2006) considera o planejamento de eventos especiais como “*uma atividade pública com um horário programado, localização e duração que podem afetar o funcionamento normal do sistema viário devido ao aumento da demanda das viagens e/ou a redução da capacidade devido à necessidade do evento*”. Este mesmo trabalho defende que as agências de trânsito devem desenvolver um plano detalhando horários e recursos necessários bem como equipamentos e pessoal. Cita também como alguns benefícios gerais deste planejamento a redução no atraso para os motoristas que se dirigem para o evento através de intensa divulgação de informações, da gestão do tráfego e o uso de alternativas, uma redução do atraso também para os motoristas que não frequentam o evento através da promoção de rotas alternativas, maior segurança através da gestão mais ativa do tráfego e redução da frustração do motorista e ainda manter a atratividade do local do evento para incentivar as pessoas a voltarem no futuro.

A **National Cooperative Highway Research Program - NCHRP** (2003) sugere, como uma forma abrangente de planejar e gerenciar as atividades de um evento especial, a concentração dos esforços na divulgação das informações aos condutores, na gestão e controle do tráfego e na gestão da demanda de viagens. Esta divulgação destina-se a permitir a seleção da melhor rota e incentivar o uso de alternativas. Para o controle e o gerenciamento do tráfego são sugeridos os usos de uma vasta gama de ferramentas e técnicas existentes que podem ser classificados da seguinte forma:

- ♦ Dispositivos de controle de tráfego;
- ♦ Rotas operacionais;
- ♦ Vigilância eletrônica;

- ♦ Sinalização, alterações geométricas e outras.

Este organismo também sugere que a eficiência no uso destas ferramentas e técnicas proporciona aos motoristas uma rotina na operação destes eventos facilitando a entrada e saída. Por outro lado, as partes responsáveis tornam-se proficientes no uso das ferramentas, melhorando a gestão global do tráfego durante eventos especiais.

O **Los Angeles Department of Transportation** através da Special Traffic Operations Division (2008) apresenta as seguintes diretrizes para o planejamento de eventos especiais:

- ♦ Evitar as horas de pico;
- ♦ Proporcionar acesso às instalações;
- ♦ Adotar deslocamento ponto a ponto em vez de loops;
- ♦ Manter veículos e pedestres separados;
- ♦ Simplificar a distribuição de pessoal e atividades;
- ♦ Desenvolver linhas de tempo de fechamento e reabertura;
- ♦ Informar o público envolvido.

Rhodes (2009) cita como lições apreendidas na organização de grandes eventos na Cidade de Glendale, Califórnia, esperar o inesperado, preparar os recursos extras com antecedência, não gastar energias com pequenas coisas, conhecer seus parceiros, fazer o que é melhor para a maioria e ser flexível, criativo e aberto a ideias.

A **NCRT** (2006) apresenta o termo stakeholders para designar os atores que representam os principais interessados no processo de desenvolvimento do plano de gerenciamento do transporte para grandes eventos, pois estes dividem a responsabilidade no desenvolvimento, aprovação e implementação deste plano. Estes atores (do ponto de vista da legislação norte-americana) são *“as agências de operação de tráfego, as agências de trânsito, as agências de aplicação da lei, e os organizadores do evento.”* Ressalta ainda que *“para garantir que o plano aborde os requisitos de todos os impactados, a equipe de planejamento do evento deve ser composta de uma vasta gama destes interessados:*

- ♦ atores *“responsáveis pela operações do Evento com foco em mitigar os impactos de segurança, mobilidade e confiabilidade nas operações de transporte”;*
- ♦ atores *“de interesse comunitário que procuram minimizar os impactos sobre a qualidade de vida da comunidade e maximizar o potencial de benefícios sociais e econômicos”;*
- ♦ os atores *“que apoiam o evento e servem para apoiar e executar o plano de gerenciamento de transporte, seguindo iniciativas propostas, bem como fornecer recursos necessários para implantação do plano”.* (todos estes atores do ponto de vista do processo da legislação Americana).

O planejamento e a gestão de eventos especiais, conforme cita a **NCHRP** (2003), *“pode envolver agências de transporte federal, do estado, regional e local. Além disso, agências de aplicação da lei e, em menor grau, as agências de comunicação podem ter um papel ativo. Eventos bem planejados também envolvem bombeiros e serviços de emergências médicas.”* Finalmente, em grandes áreas urbanas as agências de transporte devem ser consideradas como os principais coordenadores de eventos especiais, pois o planejamento e a gestão destes se assemelham à das atividades rotineiras de gestão de tráfego e seus congestionamentos. *“Assim atividades focadas na disseminação de*

informação aos condutores, o uso de dispositivos de controle de tráfego para o gerenciamento do fluxo de tráfego perto do evento, e a gestão da demanda de viagens são estratégias para reduzir o tráfego geral.”

Conforme apresenta a **Australian Capital Territory – ACT** (2012), o plano temporário para o gerenciamento de eventos deve considerar o efeito que este terá no tráfego. Esta entidade sugere que é necessário: *“garantir um fluxo de tráfego suave durante o evento, gerenciar qualquer redução da capacidade do sistema viário e minimizar os impactos de trânsito na região e o atendimento aos serviços de emergência”*. Este também considera que *“as necessidades das pessoas com deficiência devem ser consideradas, por exemplo, o acesso de cadeira de rodas e de estacionamento para deficientes”*.

3. Legislação

3.1. Código de Trânsito Brasileiro- CTB

O CTB em seu Artigo nº 95 determina que *“nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem a permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via”* complementando ainda em seu § 1º que *“a obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção de obra ou do evento”*.

3.2. Lei Municipal nº 14.072, de 18 de outubro de 2005

Dentro do contexto definido pelo CTB, e conforme apresenta **Néspoli** (2008), a Câmara dos Vereadores da Cidade de São Paulo, a partir de estudos da CET *“em 18 de outubro de 2005, aprovou a Lei nº 14.072, que autoriza a CET a cobrar os custos operacionais pelos serviços prestados em eventos. Entendeu o legislador que os custos operacionais da CET, arcados e mantidos pelo orçamento municipal, deveriam se destinar tão somente àqueles serviços universais, correspondentes às atividades de rotina e de interesse diário de toda a população da cidade, devendo o ônus relativo aos custos operacionais dos serviços decorrentes de esforços extraordinários recaírem sobre aquele que deu causa aos serviços.”*

A seguir estão reproduzidos os principais itens da lei municipal que se referem à cobrança de eventos:

“Art. nº 1 - Fica a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET autorizada a cobrar pelos custos operacionais de serviços prestados, relativos à operação do sistema viário, decorrentes da realização de eventos, inclusive seus ensaios, realizados em via aberta à circulação, ou em locais fechados cujos reflexos possam perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança.

Art. nº 3 - A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET publicará no Diário Oficial do Município - DOM os preços correspondentes à prestação de serviços de acompanhamento dos eventos.

Art. nº 6 - Considera-se para efeito desta lei evento como sendo toda e qualquer atividade que interfira nas condições de normalidade das vias do município, perturbando ou interrompendo a livre circulação de pedestres e ou veículos, ou que coloquem em risco a segurança das pessoas e bens.”

3.3. Decretos Municipais nº 46.942/06 e nº 47.541/06

A Lei nº 14.072/05 foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 46.942/06, publicado em 30 de janeiro de 2006, posteriormente alterado em alguns artigos pelo Decreto nº 47.541, de 03 de agosto do mesmo ano, estabelecendo as regras, procedimentos e prazos para solicitação dos serviços da CET, obtenção da isenção ou do valor dos custos operacionais.

O Art. nº 9 define que para os efeitos do decreto, os eventos ficam classificados em:

- I - concentrações públicas;
- II - obras e serviços;
- III - transportes especiais;
- IV - ocorrências especiais.

No caso de eventos no Estádio do Morumbi, estes são classificados como concentrações públicas. No Capítulo II deste decreto são apresentadas as definições e procedimentos que o organizador deverá cumprir junto ao órgão gestor do trânsito quanto à solicitação de acompanhamento e autorização para sua realização. Conforme o artigo nº 10 do Capítulo II, os eventos classificados como concentrações públicas abrangem *“toda atividade ou manifestação geradora de agrupamento de pessoas, por qualquer meio e para fins esportivos, sociais, cívicos, políticos ou religiosos, realizada em vias públicas ou áreas internas, públicas ou privadas, que causem reflexos na circulação e na segurança do sistema viário do Município”*. Já o artigo nº 11 define que os promotores dos eventos *“deverão requerer à CET autorização para sua realização, por meio de formulário denominado “Solicitação para Autorização de Eventos - SAE”, (Anexo 1) “observados os prazos abaixo discriminados, fixados em razão do tipo de vias públicas, classificadas pela Portaria nº 21, de 21 de maio de 2002, do Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB:*

- I - 45 (quarenta e cinco) dias úteis de antecedência para os eventos realizados nas vias de trânsito rápido e arteriais;
- II - 30 (trinta) dias úteis de antecedência para os eventos realizados nas vias coletoras;
- III - 10 (dez) dias úteis de antecedência para os eventos realizados nas vias locais.

O Decreto Municipal nº 46.942/06 também estabelece toda a documentação necessária que deverá ser entregue à CET para início do processo de análise, planejamento e autorização. Em seu artigo nº 13 define que, recebida a “Solicitação para Autorização de Evento - SAE”, a CET analisará o pedido devendo se manifestar quanto a sua aprovação ou não. No § 1º do mesmo artigo é estabelecido que *“se aprovado o pedido, a CET estabelecerá os custos operacionais correspondentes ao evento”*. De acordo com **Néspoli** (2008) *“o custo da mão-de-obra é calculado com base no custo unitário de uma hora de cada um dos cargos empregados no evento e na quantidade de horas de trabalho efetivamente utilizadas por esses mesmos cargos nas atividades de Planejamento Operacional, Operação, Monitoração, Vistoria, e Equipes de Sinalização. Dependendo do tipo, da característica e do porte do evento, pode ocorrer o desenvolvimento de uma ou mais atividades na prestação dos serviços, sendo que a única necessariamente presente em qualquer tipo de evento é a de Planejamento Operacional. O custo de uma hora de cada cargo técnico (custo unitário), que se convencionou denominar de “Estrutura Operacional”, é composto da fração horária do salário e encargos sociais do respectivo*

cargo, além do rateio dos custos dos insumos e outros fatores de produção necessários ao desenvolvimento das tarefas”. No caso de eventos no Estádio do Morumbi, analisando diversos eventos realizados após a aprovação da Lei, **Néspoli** (2008) relata que “foi estudada a possibilidade de fixar preços padrão para eventos semelhantes ou repetitivos, culminando com a proposição de uma tabela com famílias de eventos típicos. O objetivo foi o de tornar mais claros os custos operacionais da CET, permitindo aos promotores orçarem seus eventos de forma antecipada e mais adequada”. A Tabela 1, a seguir, apresenta valores cobrados pela CET que variam conforme o porte do evento.

Tabela 1 – Exemplos de valores cobrados para os eventos

Código	Preço por dia de realização de evento (R\$)	Dia da semana Público de até 80.000	Número de dias do evento
30188	82.757,42	Sábados, domingos e feriados.	01 dia de evento
30189	151.495,62	Sábados, domingos e feriados.	02 dias consecutivos de evento.
30190	166.715,47	01 dia útil e 01 dia do final de semana	02 dias consecutivos de evento
30191	97.908,27	Dias úteis	01 dia de evento
30192	171.912,87	Dias úteis	02 dias consecutivos de evento

Para os Shows no Estádio do Morumbi foram criadas duas “Estruturas Operacionais”, baseadas no dia da semana em que ocorrerão para um público de até 80.000 pessoas por dia de evento.

O artigo nº 16 do Decreto Municipal nº 46.942/06 também determina que cabe ao promotor do evento assegurar a infraestrutura necessária e compatível com as características do evento proposto, obter previamente os pronunciamentos favoráveis dos órgãos competentes, quando for o caso, e garantir sua realização de maneira pacífica.

Após a entrega da documentação exigida pela Lei Municipal nº 14.072 e pelo Decreto Municipal nº 46.942/06 na CET, inicia-se um processo interno dentro de um sistema corporativo informatizado denominado CS – Controle de Solicitação. Dentro deste sistema são inseridos todos os dados referentes ao evento, todos os pareceres emitidos com o detalhamento da operação, seu efetivo e os custos, a autorização para sua realização e os Relatórios de Acompanhamento de Campo – RAO. Todo este material bem como o modelo de interface apresentada por este programa é apresentado no Anexo 2.

A CET mantém em seu site - www.cetsp.com.br uma página com as informações e orientações referentes a toda a legislação, formulários, tabelas de preços e *manual de sinalização*.



Foto 1 – Foto aérea do Estádio do Morumbi.

4. Planejamento

4.1. Localização, situação viária e acessibilidade.

O planejamento se inicia com a análise do sistema viário envolvido e das ações necessárias para garantir a melhor acessibilidade do público ao evento e minimizar o impacto que o acréscimo de demanda irá causar. Para isto é necessário caracterizar o sistema viário da região em que está inserido o Estádio bem como seu desempenho diário. Nesta caracterização são consideradas as áreas de influência do evento dentro do sistema viário envolvido, as características do evento bem como a quantidade de público e os dias de sua realização (Figura 1).

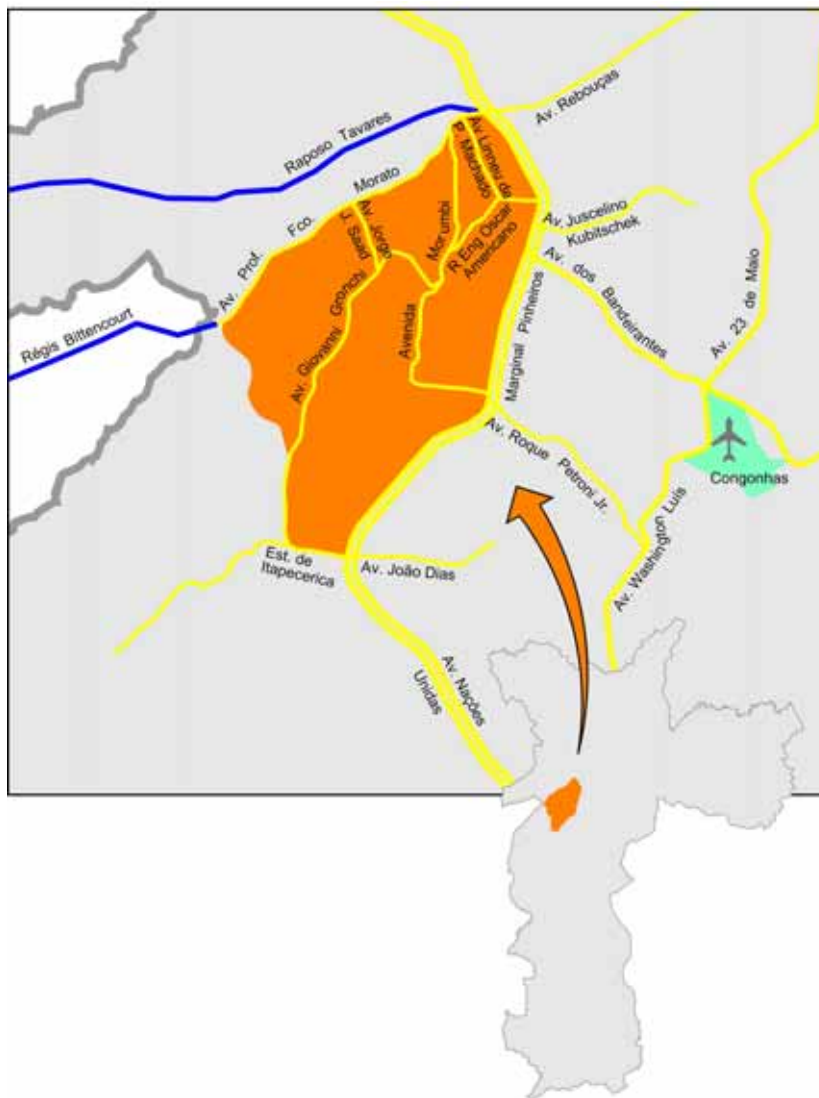


Figura 1 – Área de influência dos eventos no Estádio do Morumbi

O Estádio do Morumbi se situa na região sul da Cidade de São Paulo, junto à Praça Roberto Gomes Pedrosa, na confluência de 3 importantes avenidas: Av. Giovanni Gronchi, Av. Jules Rimet e Av. Jorge João Saad. Para a população residente em outras regiões atingirem as vias de acesso ao Estádio do Morumbi, é necessário transpor o Rio Pinheiros. Este rio corta a cidade de São Paulo de Sul a Oeste, sendo margeado pela Av. Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros - via de transito rápido) e para transpô-lo podem ser utilizadas as 5 pontes e um túnel existentes, a saber:

- Ponte Cidade Universitária - interliga a região de Pinheiros – Praça Pan-americana, à R. Alvarenga, se articulando com a Av. Eliseu de Almeida e Av. Jorge João Saad.
- Ponte Eusébio Matoso - interliga a região da Av. Paulista, através da Av. Rebouças e Av. Eusébio Matoso, com a Av. Francisco Morato.
- Ponte Cidade Jardim - direciona o fluxo proveniente da região dos Jardins e Itaim, através das avenidas dos Tajurás, Eng. Oscar Americano, Morumbi e Giovanni Gronchi.
- Ponte do Morumbi - dá acesso direto à Av. Morumbi e à R. Pe Lebrete que terminam no Estádio.
- Ponte João Dias – de interesse para os veículos provenientes da região de Interlagos, utilizando-se da Av. Giovanni Gronchi no sentido bairro-centro.
- Túnel Jânio Quadros - liga a região do Itaim, através da Av. Juscelino Kubitschek, à Av. Eng. Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi.

O Estádio está inserido numa área residencial definida como Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade - ZER1, de acordo com o zoneamento do uso do solo oficial, com pequenas áreas de Zona Mista de Média Densidade – ZM2. A Figura 2 ilustra o zoneamento do uso do solo válido para a região vizinha ao Estádio do Morumbi.

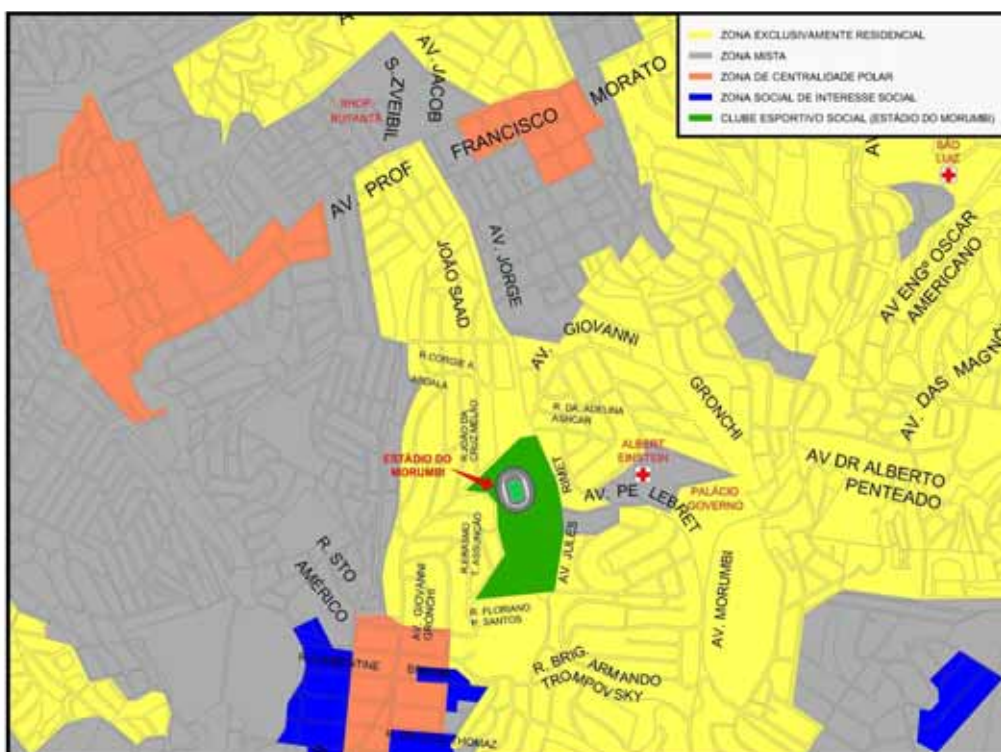


Figura 2 - Zoneamento do uso do solo para a região do Estádio do Morumbi.

Na mesma área de influência direta dos eventos encontram-se também o Palácio do Governo Estadual – Palácio dos Bandeirantes, com área de segurança em seu entorno e regulamentação de proibição de parada e estacionamento e o Hospital Albert Einstein, como um grande Polo Gerador de Tráfego.



Figura 3 – Polos Geradores existentes

Tendo este quadro situacional do Estádio por base, utiliza-se a região compreendida após as transposições citadas do Rio Pinheiros e sua pista marginal como limites de área de influência para o dimensionamento de toda a operação. Conforme o dia da semana, horário de início do espetáculo principal e do público esperado, esta área pode ser ampliada, em vista das influências e consequências sobre o trânsito serem maiores, transpondo os limites pré-estabelecidos.

O desempenho diário do sistema viário envolvido, suas capacidades de escoamento, o limitador representado pelas transposições do Rio Pinheiros são considerados no planejamento da operação, pois este desempenho norteia todo o dimensionamento bem como a escolha das ações que deverão ser adotadas para absorver ou minimizar os impactos.

Na Figura 4 é apresentado o mapa das lentidões da região divulgado diariamente no site da CET e atualizado on line, referente a uma amostragem de um dia típico, no pico da tarde, na região analisada.

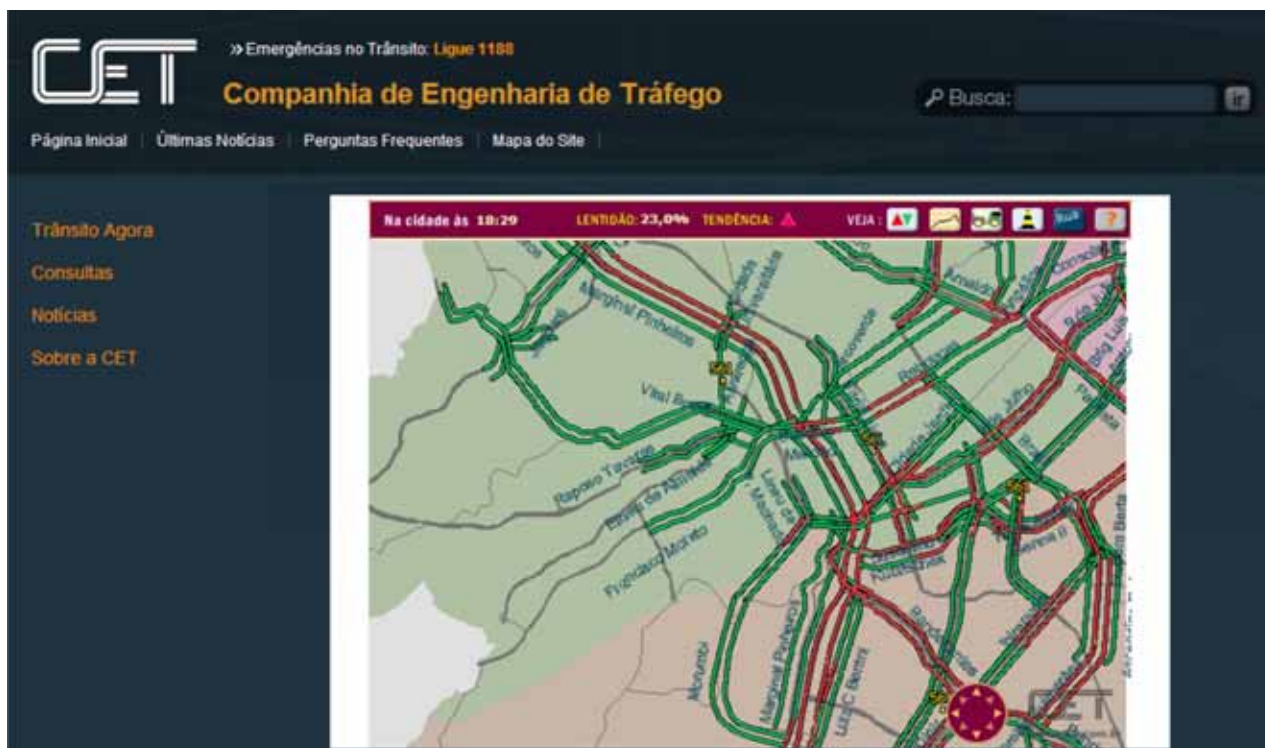


Figura 4 – Mapa das lentidões do viário monitorado

4.2. Parâmetros para o dimensionamento

Para a definição dos parâmetros de dimensionamento da operação adequados para a realização do evento são realizadas diversas reuniões preparatórias para a obtenção de informações, ajustes de procedimentos e repasse das necessidades operacionais. Com o organizador do evento obtém-se informação quanto à data de realização do show, público estimado, faixa etária predominante e sua distribuição nos diversos portões (Figura 5), horário de abertura de entrada do público, início e duração dos shows e toda a cronologia interna do evento. Estas informações são necessárias para o planejamento e ajustes das ações operacionais e distribuição dos turnos e equipes. Também são informadas as necessidades de materiais operacionais (fitas, cones, cavaletes, faixas de vinil para a divulgação dos acessos) que serão confirmadas após as análises das informações obtidas e do dimensionamento operacional necessário (viaturas, operadores, supervisores).



Figura 5 – Portões de acesso ao Estádio do Morumbi

4.3. Detalhamento Operacional

4.3.1. Modalidades de transporte

Para atender às diversas modalidades de deslocamento do público são analisadas as necessidades e montados esquemas operacionais adequando-as e garantindo a mobilidade e circulação nas vias envolvidas.

Destacamos 5 modalidades de transportes identificadas e que são tratadas na montagem dos esquemas operacionais:

- ♦ Público VIP
- ♦ Carro particular
- ♦ Transporte coletivo
- ♦ Ônibus Fretado
- ♦ Taxi

O público VIP se utiliza de transporte contratado especial de traslado, geralmente feito por Vans de médio porte. Esta modalidade de transporte é controlável do ponto de vista operacional porque os veículos são identificáveis e transportam pessoas que têm acesso privilegiado ao evento.

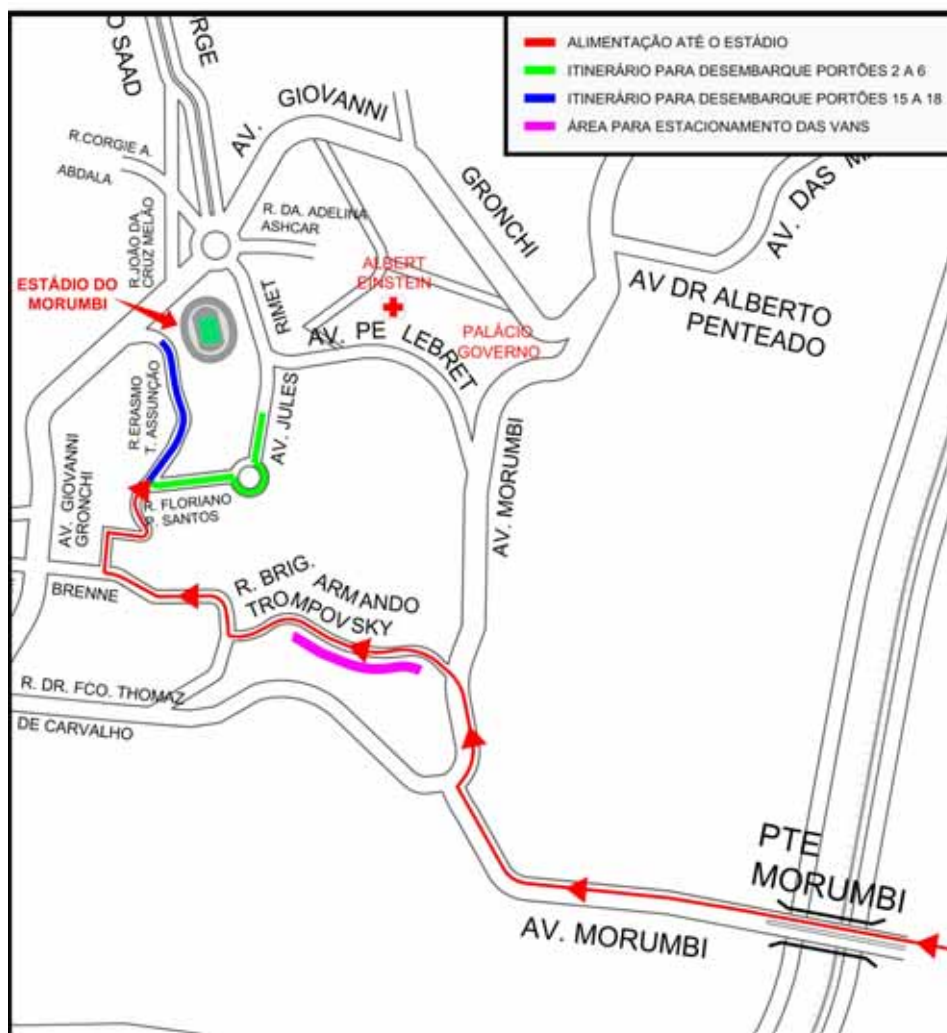


Figura 6 – Itinerário de traslado e área de desembarque e embarque para as vans do público VIP

Para as vans do público VIP são determinados itinerários de traslado, desembarque e embarque ao término do evento, conforme a sua origem e o portão que será utilizado (Figura 6). Os portões situados nas vias de acesso principal (Av. Pde Lebrez, Av. Giovanni Gronchi) e que ficam tomados pelo público não podem ser indicados para desembarque de veículos. Nestes casos, reforça-se a sinalização de reserva de vagas, como será visto adiante.

Para os ônibus fretados, é utilizada uma divulgação prévia do itinerário e do local onde será permitido o desembarque, estacionamento e embarque do público do show. O local adotado para esta finalidade deverá absorver toda a demanda e estar a uma distância suficiente para que este público se desloque a pé até o estádio, não interferindo de maneira significativa no acesso dos demais veículos. No caso do Estádio do Morumbi foi escolhida para esta finalidade a Av. Eliseu de Almeida que está a uma distância de aproximadamente 1.900 m do estádio, em topografia plana, facilitando o acesso a pé. Esta avenida está fora da área de interdição para veículos estabelecida ao término do evento, permitindo que o público se dirija com segurança ao local e facilitando o escoamento dos ônibus.

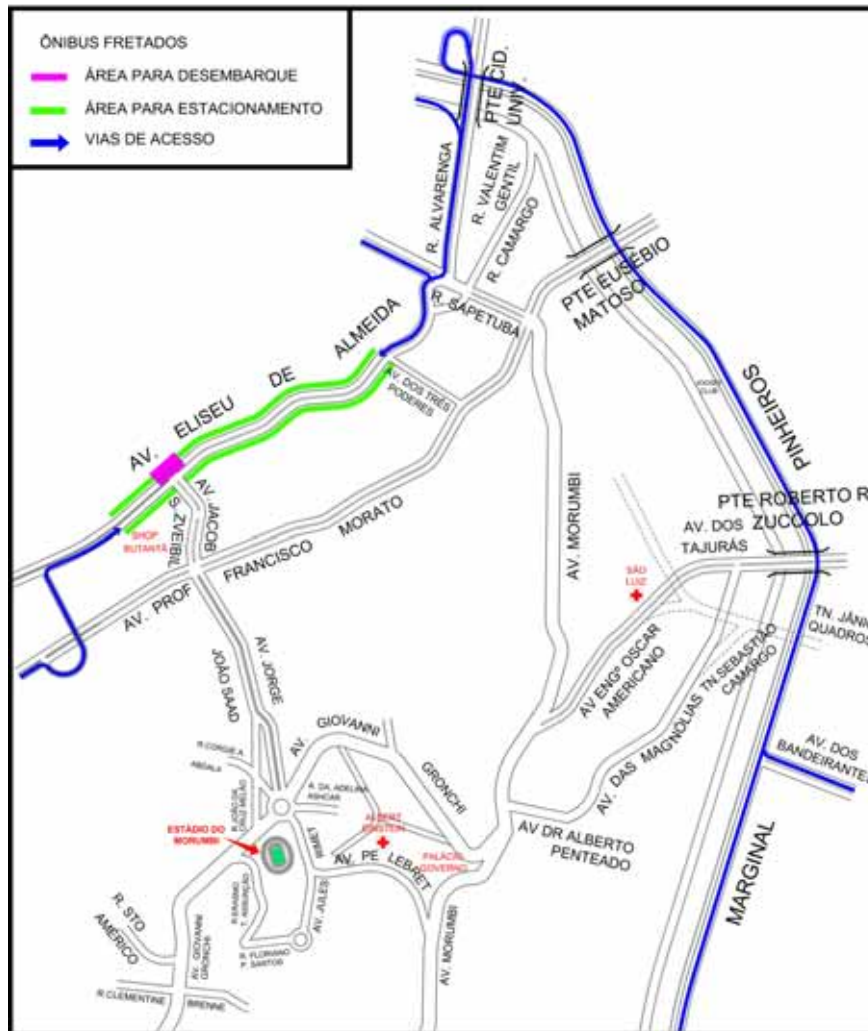


Figura 7 – Itinerário de traslado e área de desembarque e embarque para as ônibus fretados

Para o público que se utiliza de transporte individual orienta-se a utilização de estacionamentos privados e do meio fio das próprias vias dos bairros próximos ao estádio, respeitando a sinalização no local. Para que esta demanda não interfira de maneira significativa na fluidez, uma vez que a oferta de estacionamentos é menor que a necessidade, são elaborados e implantados projetos que serão tratado nos próximos itens.

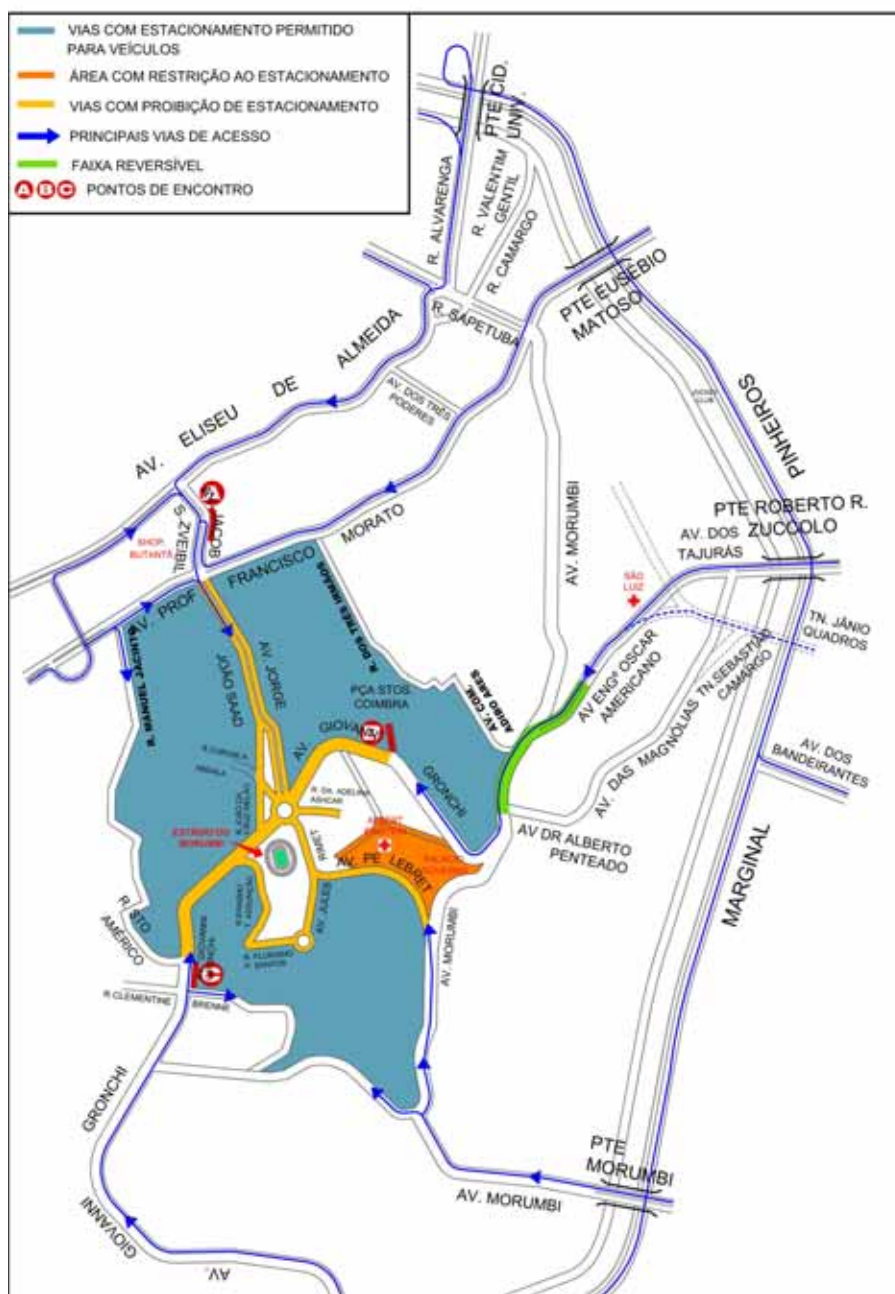


Figura 8 – Rotas de acesso e área de estacionamento para veículos particulares

No que se refere ao modo de transporte público por taxi, orienta-se e fiscaliza-se o desembarque na região do estádio, de modo a não prejudicar a fluidez. Para o término do show, e visando o escoamento com rapidez, são montados bolsões de estacionamento de táxis nas principais vias próximas ao estádio.

A Av. Francisco Morato, que possui corredor de ônibus junto a seu canteiro central e dista 1 km do Estádio, é uma opção a ser utilizada para se atingir o evento. Outras linhas de transporte coletivo que utilizam o sistema viário principal envolvido, como a Av. Giovanni Gronchi, Av. Morumbi e Av. Pe Lebrez também podem ser utilizadas como alternativas de acesso

Para a saída do público ao término do show também é montado bolsão de estacionamento de ônibus para o serviço especial criado em eventos, ligando o Estádio do Morumbi ao centro da cidade. Com o funcionamento recente da Estação Butantã do Metrô – linha Amarela, que oferece conexão com os trens metropolitanos, e no caso de shows que terminam antes das 23 horas, é considerada a modificação do itinerário desta linha de ônibus, direcionando-a até esta Estação.

Todas estas alternativas de acesso e modalidades de transporte são consideradas no planejamento da operação.

4.3.2. Stakeholders

Interface interna

Como apresentado por **NCRT** (2006), foram identificados e ajustados os procedimentos para os “atores” envolvidos no planejamento e operação. Esta identificação se deu a partir das definições dos deslocamentos das diversas modalidades de transporte do público para o evento, das necessidades operacionais quanto à disponibilização de materiais operacionais e divulgação e das áreas da CET envolvidas na operação.

Departamento de Transporte de Cargas Especiais – DTE - GET-6 da CET, que coordena o transporte de cargas superdimensionadas no município: O viário envolvido na dinâmica do evento também é utilizado como trajeto autorizado e acompanhado de cargas especiais – superdimensionadas. Usualmente este transporte é realizado no período da madrugada e como geralmente os bloqueios para a saída do público ao término dos shows permanecem adentrando a madrugada este departamento é diretamente informado para que seja suspensa a circulação destes veículos na área e no horário de realização da operação e bloqueios.

GOB – Gerência de Obras da CET: esta gerência é informada para suspender as autorizações de execução de obras nas vias envolvidas no evento, no período de cada show, evitando com isso interferências programadas, principalmente nos períodos noturnos.

Gerências com influência direta: para as áreas que sofrerão influências do acréscimo de fluxo em virtude do evento é informada a cronologia da realização e solicitado apoio e atenção no viário de acesso, principalmente junto às diversas pontes na Marginal do Rio Pinheiros.

Público externo

Para as modalidades de transporte que podem ter suas rotas definidas e podem ser controladas, bem como para as ações de embarque e desembarque pré-definidas, são utilizados os mais diversos meios para a divulgação: o site da CET, divulgação via release para a imprensa, e-mail para os diversos participantes.

Fretados: Para esta modalidade de transporte foi criada a possibilidade de envio de informações sobre o traslado e áreas para desembarque destinadas à **Associação de Ônibus Fretados do Estado de São Paulo** que, em parceria com a CET, distribui entre seus associados. Neste informativo constam além do mapa de acesso, as informações sobre a legislação vigente na cidade de São Paulo para esta modalidade de transporte. No Anexo 3 é apresentada cópia do e-mail para a Associação.

Público VIP/Traslado para os Camarotes: realiza-se reunião com os responsáveis pelos camarotes e pelo atendimento ao público a fim de estabelecer uma conduta relativa aos procedimentos de transporte. Estes procedimentos são informados e discutidos nesta reunião e as decisões são posteriormente confirmadas via e-mail (Anexo 4). Como os portões de acesso aos camarotes ocorrem junto ao viário principal não é possível que a ação de desembarque e embarque seja realizada nestas vias. Para isso são identificados locais mais próximos dos portões de acesso que não prejudiquem a acessibilidade e a entrada do público e de maneira que possam ser utilizados ao término do show como bolsão para a retirada dessas pessoas. Esses locais também devem se localizar fora da área de dispersão do público (Ver figura 6).

Administração do estádio: as informações das proibições de estacionamento implantadas, necessárias para a dinâmica da operação, bem como o itinerário para o acesso ao portão principal do clube em função da logística de canalizações realizada na Av. Giovanni Gronchi são enviadas via e-mail para a administração do clube com o itinerário sugerido para este acesso conforme apresentado do Anexo 5. A Figura 9, a seguir, ilustra este itinerário em função das interferências da Estrutura de Operação no acesso ao Clube (ver página 48 - Foto 2).

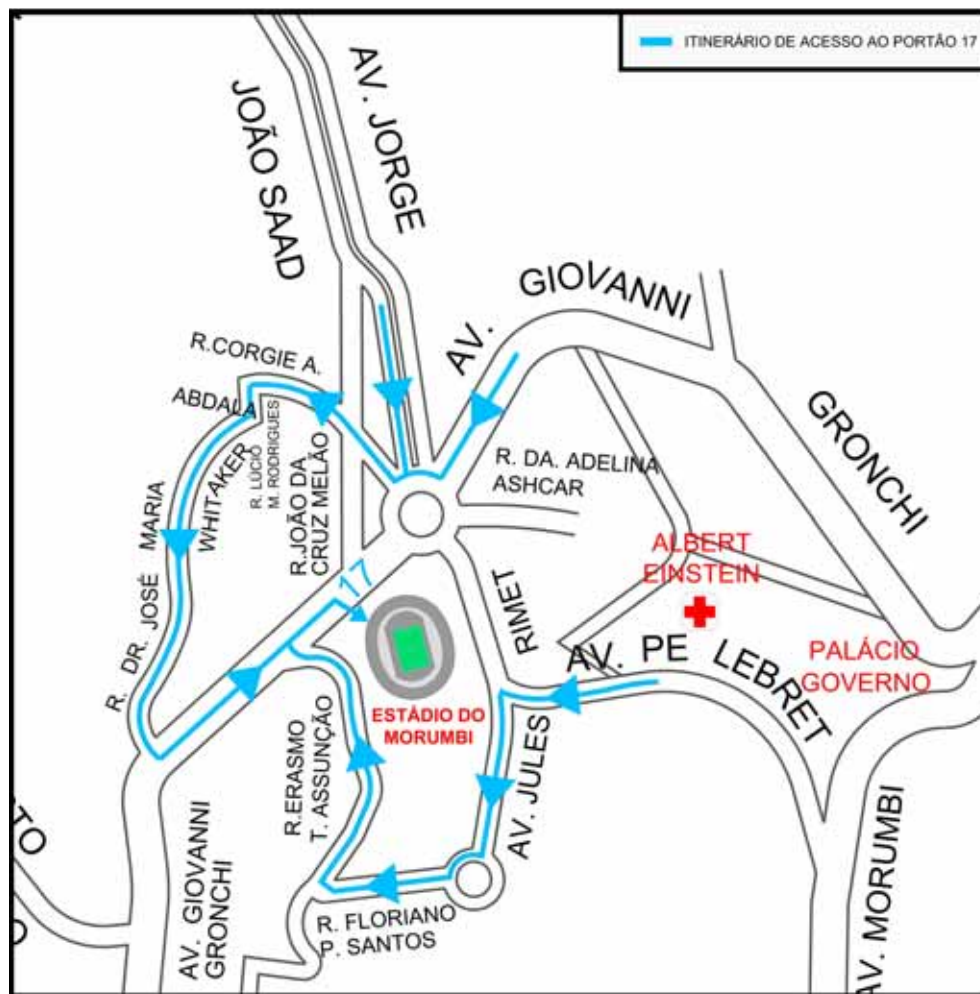


Figura 9 – Itinerário para acesso Rotas e área de estacionamento para veículos particulares

Administração Pública

Subprefeitura: em função da Lei de Cidade Limpa é necessário informar sobre a implantação de comunicação através de faixas de vinil e da montagem de gradis na região do estádio, bem como solicitar apoio na fiscalização dos ambulantes durante a realização dos shows. Também são ajustadas as logísticas de atuação da Subprefeitura em conjunto com a GCM – Guarda Civil Metropolitana, referentes à fiscalização do comércio informal na região do estádio durante toda a realização do evento, além da necessária intensificação desta fiscalização no viário principal de escoamento do público ao término do evento.

São Paulo Transportes - SPTrans: com a empresa municipal que gerencia e organiza o sistema de transporte coletivo por ônibus e micro-ônibus na cidade de São Paulo é montada uma linha especial para o término do evento, transportando parte do público até o centro da cidade. São equacionados os seguintes parâmetros: a quantidade de ônibus necessária, o local de um bolsão para receber estes veículos e horário de início e término desta montagem. Esta ação é planejada em conjunto e as informações são confirmadas via e-mail, juntamente com as providências referentes à logística de funcionamento do bolsão para o transporte do público ao término do evento.

Departamento de Transporte Público - DTP: com o órgão municipal que coordena e fiscaliza toda a frota de taxis da cidade, são ajustados os parâmetros dos bolsões para táxis que funcionarão ao término do evento bem como a logística desta montagem. Também são ajustados bolsões alternativos que são ativados no início da saída do público devido à impossibilidade de alimentação dos bolsões próximos ao estádio.



Figura 10 – Bolsão para taxis e linha especial de ônibus para o término do Show

Serviço Especial de Atendimento - ATENDE: este serviço é uma modalidade de transporte gratuito, porta a porta, destinado às pessoas com deficiência física severa, com alto grau de dependência, impossibilitadas de utilizar outros meios de transporte público. Além do atendimento porta a porta a clientes cadastrados, o Atende oferece atendimentos nos fins de semana, denominados de eventos aos finais de semana. Para o público de pessoas com deficiência é destinada uma área próxima ao estádio onde a pessoa seu veículo e é transferida com as Vans do ATENDE até dentro do estádio. Ao término do show é permitido o estacionamento destas Vans para o retorno destas pessoas até seus veículos.

Policiamento Militar e Batalhão do Choque - BPM: o BPM, que coordena a segurança interna do estádio, convoca reuniões para fechamento da operação com todos os órgãos envolvidos. Nesta reunião são repassadas a todos as etapas necessárias para a realização do evento.

Organizador

Com o organizador do evento são ajustadas todas as informações quanto à dinâmica interna dos shows, o transporte de todos os equipamentos, os modelos, quantidades e croquis de implantação de faixas de vinil para auxiliar na comunicação com os motoristas que utilizam o sistema viário envolvido, quantidade e distribuição dos materiais necessários para bloqueios e reservas de vagas para a operação externa, distribuição e os quantitativos de lanches e água para a equipe operacional escalada.

Em função da existência de proibição de circulação de caminhões no sistema viário de acesso ao Estádio, também é acordada com o organizador a logística de transporte dos materiais, equipamento de som e para a montagem do palco bem como a retirada após a realização do evento.

4.3.3. Site

Para a divulgação das informações operacionais e da logística de bloqueios, bem como das alternativas de acesso ao evento, é disponibilizada uma página no site oficial da CET - www.cetsp.com.br contendo mapas e informações gerais auxiliando na dinâmica da operação (Anexo 6).

As informações dispostas na página indicam o passo a passo para quem deseja chegar/ sair da região do Estádio do Morumbi:

- ♦ Como chegar ao Morumbi
- ♦ Como sair do Morumbi
- ♦ Ponto de Encontro
- ♦ Os Sistemas de Transportes
- ♦ Ônibus Fretados
- ♦ Onde Estacionar
- ♦ Recomendações importantes para quem vai ao show



Figura 11 – Mapa da dispersão dos pedestres ao término do Show

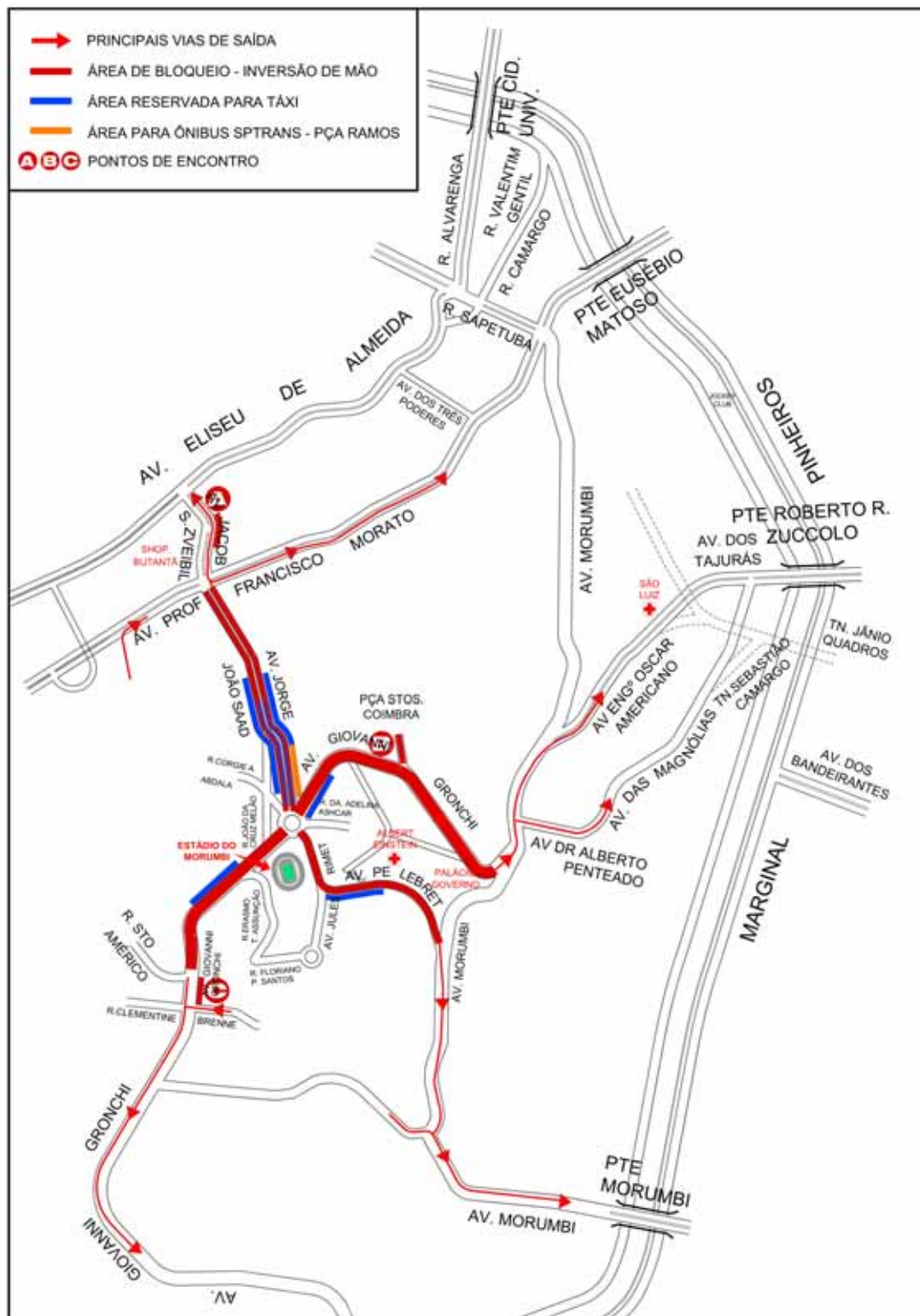


Figura 12 – Mapa da dispersão veicular após o término do Show

Estas informações são publicadas com antecedência média de 20 dias, permitindo acesso a todos que se utilizam da internet e aumentando a comunicação e a difusão das informações.

Constatou-se que para os shows do Bon Jovi e do Rush realizados em 06 e 08/10/2010 respectivamente, as informações na internet foram acessadas 5.603 vezes. Para os shows do Justin Bieber em 08 e 09/10/2011 e Eric Clapton em 12/10/2011, foram registrados cerca de 5700 acessos. Para o show do Pearl Jam realizado em 03 e 04/11/2011, com a disponibilização em 10/10/2011, foram mais de 5.400 acessos.

Relatório de Informações Técnicas

Outra modalidade de divulgação das informações sobre a operação e as alterações que serão realizadas no sistema viário envolvido é a elaboração e vinculação de Relatório de Informações Técnica - RIT. Este material é elaborado pela área operacional, com base na dinâmica da operação e enviado, via e-mail, para as diversas áreas da Companhia e também para o Departamento de Imprensa que o adequa aos padrões jornalísticos e divulga para os diversos veículos de imprensa. (Anexo 7).

5. A Operação

5.1. Atividades operacionais

O dimensionamento das necessidades operacionais para viabilizar o acesso aos shows toma por base as atividades definidas por **Cristianini (2008)** no Boletim Técnico CET 44. Estas atividades são distribuídas e escaladas conforme a cronologia das ações, tratada mais adiante.

Rota

Atividade operacional em que são sistematicamente percorridos itinerários pré-definidos dentro do sistema viário principal com o intuito de monitoração contínua. Também é objetivo da realização da rotas *“assegurar o melhor desempenho possível quanto às condições de fluidez e segurança das vias operadas, tomando as providências necessárias ao saneamento das ocorrências observadas na via, remoção de interferências, fiscalização, interação com a população, atuação em situações emergenciais”* (**Cristianini, 2008**). Para este tipo de evento foram definidas rotas operacionais e rotas de fiscalização. Para melhorar o atendimento algumas avenidas foram divididas e criadas mais de uma rota. Na região do Estádio do Morumbi foram definidas as seguintes rotas operacionais:

- ♦ Av. Giovanni Gronchi 1
- ♦ Av. Giovanni Gronchi 2
- ♦ Av. Morumbi 1 – trecho entre a Ponte do Morumbi e a R. Pde Lebrez.
- ♦ Av. Morumbi 2
- ♦ Av. Francisco Morato
- ♦ Av. Dr. Eliseu de Almeida
- ♦ Av. Jorge João Saad

POI – Ponto Operacional Interativo

Atividade operacional em que *“o Operador de Trânsito atua de forma pontual, alocado geralmente numa interseção de vias do sistema viário principal ou em local com demanda operacional específica”*. Nesta atividade o agente deve *“interagir com os usuários da via, tanto pedestres quanto condutores, para assegurar condições de segurança e fluidez, fiscalizar e inibir com sua presença o cometimento de infrações de trânsito, identificar problemas e intervir de imediato para a sua resolução”* (**Cristianini, 2008**). Para a operação de um evento são consideradas as demandas necessárias nas diversas etapas da cronologia. O operador atua no auxílio à travessia nas regiões próximas ao Estádio e nos bloqueios viários tanto no início quanto no término a fim de garantir o escoamento de todo o público a pé e motorizado.

Faixas Reversíveis

Para se garantir um melhor escoamento do público e aumento da capacidade viária são montadas e ativadas faixas adicionais reversíveis, normalmente no contra fluxo. Como apresenta **Cristianini (2008)**, apesar de estas tarefas serem rotineiras “*se analisadas isoladamente, a montagem, operação e desmontagem,*” envolvem também uma questão de segurança “*tanto para os usuários quanto para os agentes envolvidos*”. São passíveis de montagem no local 3 faixas reversíveis para melhorar as condições de trânsito, sendo duas para garantir a chegada do público antes do início do evento e uma para melhorar o escoamento na saída.

- ♦ Reversíveis para a entrada:
 - o Av. Eng. Oscar Americano entre a R. Ícaro Sidol e Av. Morumbi;
 - o Av. Giovanni Gronchi junto ao cruzamento da R. Francisco Tomas de Carvalho.
- ♦ Reversível para a saída:
 - o Av. Giovani Groncchi entre a R Combatentes do Gueto e Av. Morumbi e na Av. Morumbi entre a Av. Giovanni Groncchi e a R. Alberto Penteado.



Figura 13 – Faixa adicional reversível para a entrada: Av. Giovanni Gronchi junto ao cruzamento da R. Francisco Tomas de Carvalho.

Fiscalização

Esta atividade operacional é fundamentalmente necessária em eventos, pois com o aumento da demanda de pessoas para um local específico aumenta também a demanda por estacionamento. Como a região do Estádio não possui estacionamento público ou privado suficiente para absorver esta demanda começam a ocorrer irregularidades. *“Para inibir e minimizar estas irregularidades o agente de trânsito desenvolve ações coercitivas, assegurando o cumprimento das leis de trânsito. A presença do agente em campo, uniformizado e utilizando viatura caracterizada para a operação de trânsito, contribui para inibir o cometimento de infrações”* (Cristianini, 2008).

Para ampliar a atuação dos agentes fiscalizadores e garantir a respeitabilidade são escaladas equipes de motociclistas em duplas e a região é dividida em subáreas de fiscalização. Também são executadas ações de recolhimento através de guinchos, pois é necessário garantir a capacidade viária tanto na entrada quanto na saída do público do Estádio.

5.2. Cronologia

Com base nas informações de início e término dos espetáculos principais são montadas as cronologias das ações, levando-se em consideração seu planejamento. A cronologia é feita em duas etapas.

Primeiramente é montado um diagrama de barras utilizando como ponto inicial o horário de início e como ponto final, o término do show. Com base nas atividades que devem ser realizadas antes, durante e após seu início, são definidas todas as equipes e seus horários de entrada e saída. Nesta montagem devem ser consideradas todas as atividades como distribuição de materiais, implantação de faixas de vinil, operação do sistema viário para a entrada, operação e bloqueios para a saída, recolhimento de materiais entre outros.

Os turnos são definidos conforme o dia da semana, com base na cronologia. Para os dias úteis a CET-SP trabalha com turnos operacionais de 06h40min e para os finais de semana e feriados com turnos de 08h40min. É necessário considerar como parâmetros principais o horário de início e a sua duração. Devem ser dimensionadas as trocas de cada turno, as atividades envolvidas nesta troca, a necessidade ou não de rendição em campo bem como os horários de descanso durante a jornada.

Tabela 2 – Cronologia das ações operacionais em diagrama de barras.



A segunda etapa é a definição das atividades dentro de cada turno, considerando as ações necessárias para cada agente participante. Nesta fase é necessário o detalhamento de toda a operação e das ações envolvidas. Após as definições dos horários de cada equipe e da cronologia das ações são definidos os quantitativos operacionais necessários para a ativação de todas as etapas definidas. Estas atividades iniciam-se geralmente 3 dias antes do dia do evento, com o acompanhamento das equipes que instalarão as faixas de vinil avisando sobre a realização do evento, a mudança na circulação viária em algumas vias bem como as que serão bloqueadas e os respectivos horários. Na madrugada da véspera do evento novas equipes são dimensionadas para acompanhamento na distribuição dos materiais para os bloqueios e montagem das reservas operacionais estratégicas, distribuição e montagem dos gradis e instalação das faixas de vinil e banners complementares de orientações e desvios. No dia do evento são escaladas equipes com quantitativos crescentes à proximidade do início do show em função do aumento da demanda de pessoas e dos serviços necessários para a garantia da fluidez e segurança (Anexo 5).

Tabela 3 – Cronologia das ações operacionais detalhadas.

21h30		INÍCIO DO SHOW
21h00		AGUARDAR A RENDIÇÃO EM CAMPO NO PONTO ORIENTANDO E INTERAGINDO OPERACIONALMENTE
21h50		APÓS A RENDIÇÃO DE SUAS ATIVIDADES PELA EQUIPE DO TURNO B , OS COORDENADORES E SUPERVISORES DEVERÃO LIBERAR TODA SUA EQUIPE PARA RETORNO AO CO-5 E ENCERRAMENTO DE SUAS ATIVIDADES
SEXTA-FEIRA 08/10/2010 - TURNO B (19h30 - 02h10) SAÍDA		
HORA	RESPONSÁVEL	ATIVIDADE
20h00	TODA EQUIPE	SAÍDA DO CO-5
20h30		CHEGADA NA ÁREA
		QAR - DE TODA EQUIPE OPERACIONAL (40 minutos)
		ATIVAÇÃO DOS PÔIS/ROTAS/FISCALIZAÇÃO
	SUP - 6	DAR CONTINUIDADE NA OPERAÇÃO DO BOLSÃO DE FRETADOS NA AV. ELISEU DE ALMEIDA, MONITORANDO A MOVIMENTAÇÃO E O ESTACIONAMENTO DOS ÔNIBUS. - INFORMAR PERIODICAMENTE, AO GESTOR, A QUANTIDADE DE ÔNIBUS.
	TODA EQUIPE	MONITORAR AS RESERVAS DE VAGAS E VISTORAR OS PONTOS DE BLOQUEIO CHECANDO A EXISTÊNCIA DOS MATERIAIS PREVISTOS EM CADA PONTO, EFETUANDO AS CORREÇÕES NECESSÁRIAS.
	SUP - 1	BLOQUEAR A R. DONA ADELINA ASHCAR, NO CRUZAMENTO COM A R. AV. ALBERT EINSTEIN
		INÍCIO DA ATIVAÇÃO DO BOLSÃO DE EMBARQUE PARA LINHA ESPECIAL DA SPTRANS
	SUP - 6	ÁREA DA AV. FRANCISCO MORATO – MONITORAR E ACOMPANHAR O DESEMPENHO DO CORREDOR PRIORIZANDO O EIXO

5.3. Escalas

Para a montagem das escalas definidas nas etapas da cronologia são consideradas todas as ações necessárias bem como as atividades operacionais já detalhadas no item 5.1. Nestas escalas deve constar a atividade, o local de sua execução, o nome do funcionário, a viatura que ele irá utilizar, seu equipamento de comunicação e os horários de entrada e saída do turno. Nesta escala também é estimada a quantidade de coordenadores e supervisores de equipes e ações necessárias para cada turno. Neste dimensionamento é considerada a quantidade de operadores e as atividades envolvidas. São utilizadas as seguintes quantidades de veículos considerando todos os turnos e também a necessidade de algumas rendições destas viaturas em campo:

- ♦ 6 Guinchos dos quais 1 é para a remoção de interferência de médio e grande porte e 5 são utilizados para o recolhimento de veículos estacionados irregularmente;
- ♦ 23 Viaturas dos tipos Pick-up, utilitários;
- ♦ 50 Motos.

ATIVIDADE	LOCAL	NOITE dia 8/4	A	B	C	D	E (noite dia 9/4)	TURNOS AS- 04h00 às 12h40 (08h40)				TURNOS BS- 08h40 às 17h20 (08h40)			
		22h40 às 05h20 (06h40)	04h00 às 12h40 (08h40)	08h40 às 17h20 (08h40)	13h30 às 22h10 (08h40)	18h00 às 02h40 (08h40)	21h00 às 05h40 (08h40)	VTR	PALM	Nº TEL	NOME	VTR	PALM	Nº TEL	NOME
COORD. GERAL	PÇA. ROBERTO G. PEDROSA			1G1	1G4							579	BT01		ERNESTO
APOIO COORD. GERAL	PÇA. ROBERTO G. PEDROSA	10P4			1G3	1G2	10P4								
SUP 1 - PÇA. R.G PEDROSA	JOÃO C. MELÃO/CORGIE/SAAD				1G1	1G1									
POI	LEBRET X JULES RIMET	1					1								
ROTA (MOTO)	LEBRET/ JULES RIMET/ FLORIANO PEIXOTO			1 (M)	1 (M)							5531			CRISTIANO
ROTA (MOTO)			1 (M)	1 (M)	1 (M)			5532			DOMICIO	5532			RUAS
ROTA (MOTO)			1 (M)	1 (M)	1 (M)			5531			WILSON JR	5531			CRISTIANO
ROTA (MOTO)	ALBERT EINSTEIN E REGIÃO			1 (M)	1 (M)							5532			RUAS
POI	JULES RIMET X PÇA ALFREDO GOMES			1	1							562*			MARIO A
POI	PÇA. ROBERTO G. PEDROSA	1		1	1	1						562*			ROMERA
		2 (DN)		1	1	1						562			DE PINHEIRO
				1	1	1						579			CADU
				1	1	1									GETI- HENRY
				1		1									AMAURI ALVES
ROTA (MOTO)	FISCALIZAÇÃO SAAD			1 (M)	1 (M)	1 (M)						5540			NILTON SANTOS
ROTA (MOTO)				1 (M)	1 (M)	1 (M)									
POI	SAAD X GLETE					1 (M)									
POI	SAAD X LEON KANIEFSKY					1 (M)									
POI	SAAD X BUARQUE					1 (M)									

Tabela 4 – Exemplo de escala operacional

5.4. Mapas e Croquis

São elaborados diversos mapas de orientação para divulgação e melhoria na dinâmica do evento. Estes mapas são utilizados em reuniões externas, confecção dos materiais para as equipes operacionais, para a divulgação através do site e também na confecção de books e estão divididos conforme a logística do evento, abrangendo toda a cronologia e mudanças operacionais. São elaborados mapas contendo as vias e os acessos para a chegada ao estágio, mapas para a chegada, desembarque e estacionamento dos ônibus fretados.

Também são elaborados croquis prevendo todas as atividades operacionais durante a realização do evento como bloqueios viários, faixas reversíveis, reservas de vagas estratégicas para garantir a fluidez, distribuição de gradis para garantir e melhorar a segurança dos pedestres bem como inibir o estacionamento e a parada em vias estratégicas. Também é solicitada ao organizador a disponibilização de orientadores de quadra para auxílio as solicitações de moradores e ao público do evento. Para esta distribuição também é elaborado mapa das ruas onde estes deverão se posicionar.

A seguir estão descritos todos os mapas elaborados para esta operação.

- ♦ Entrada: veículos, pontos de encontro e áreas de estacionamentos
- ♦ Entrada: itinerário e bolsão para fretados
- ♦ Proibição de estacionamento
- ♦ Bolsão de Taxi e do ônibus da linha especial
- ♦ Saída: pedestres
- ♦ Saída: veículos

São elaborados também croquis de todos os detalhes da operação:

- ♦ Faixa Reversível para Entrada: Av. Oscar Americano
- ♦ Faixa Reversível para Entrada: Av. Giovanni Gronchi
- ♦ Faixa Reversível para Saída: Av. Giovanni Gronchi e Av. Morumbi
- ♦ Instalação de Faixas de Pano e Banners: locação e modelos
- ♦ Bloqueios viários para a saída
- ♦ Itinerários e área para embarque e desembarque de VIPs
- ♦ Distribuição de materiais e montagem de reservas de vagas
- ♦ Distribuição e montagem dos gradis
- ♦ Itinerários e área de embarque para taxis após término do show
- ♦ Acesso para funcionários e associados do São Paulo

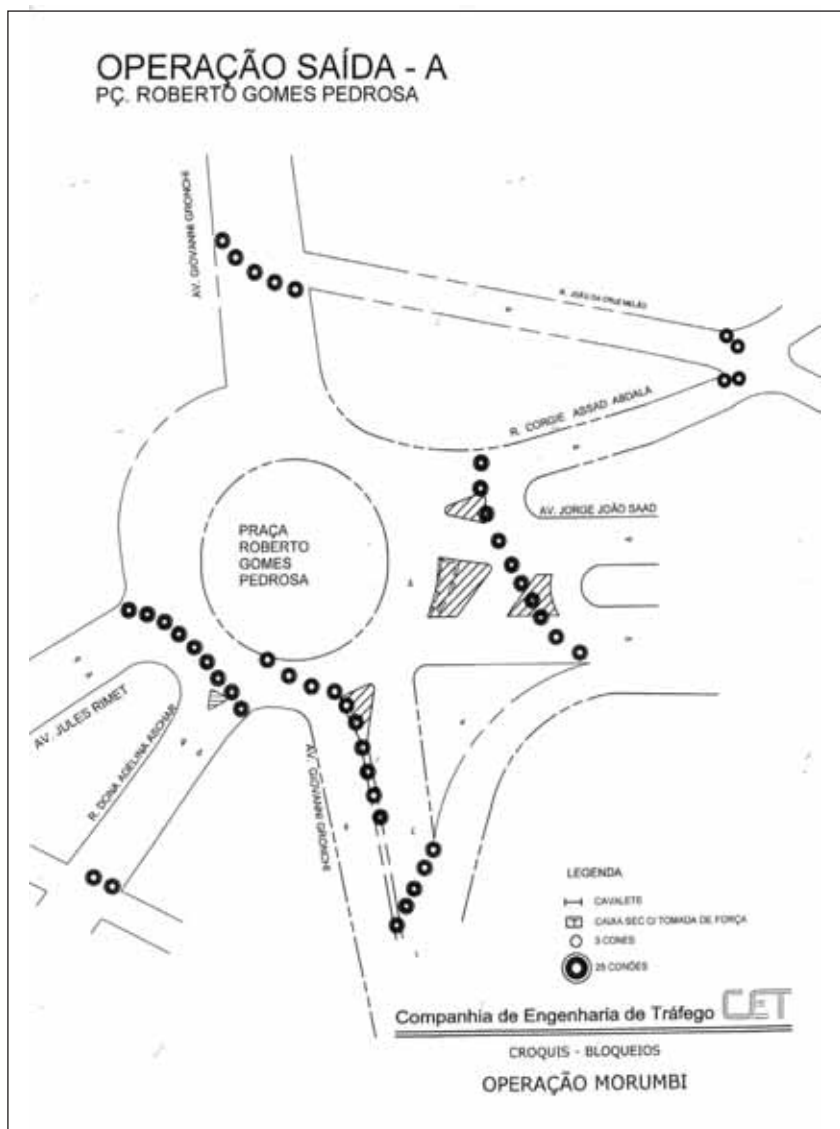


Figura 15 – Croquis da distribuição dos materiais para os bloqueios

5.5. Orientações – Faixas de vinil e banners

Para uma comunicação direta com a população e em conformidade com o artigo nº 87 do CTB são implantados dispositivos de sinalizações auxiliares através de faixas de vinil e banners (Anexo II do CTB - dispositivos de uso temporário). Estas faixas visam uma divulgação das ações operacionais e um reforço nas orientações para a população. São confeccionadas e implantadas pelo organizador do evento apresentando informações como inversão de mão de direção, bloqueios, caminhos alternativos, alterações de regulamentação de estacionamento, orientações de pontos de interesse do público, pontos de encontro, áreas de bolsões específicos, além de outras. Para estas faixas são elaborados croquis de instalações bem como layout de todos os modelos e seus quantitativos. Algumas faixas são implantadas 3 a 4 dias antes do evento e outras são implantadas na véspera, principalmente as de desvio de trânsito. Para o acompanhamento desta implantação é disponibilizada uma equipe operacional com todas estas informações e a orientação de conferência e ajustes em todos os modelos.

Após o término do evento outra equipe também acompanha a retirada de toda esta sinalização provisória retornando toda a região às características iniciais.

MODELOS



Faixa de polietileno - 8,00 x 0,70m



Faixa de polietileno - 8,00 x 0,70m

Figura 16 – Modelos de faixa de vinil

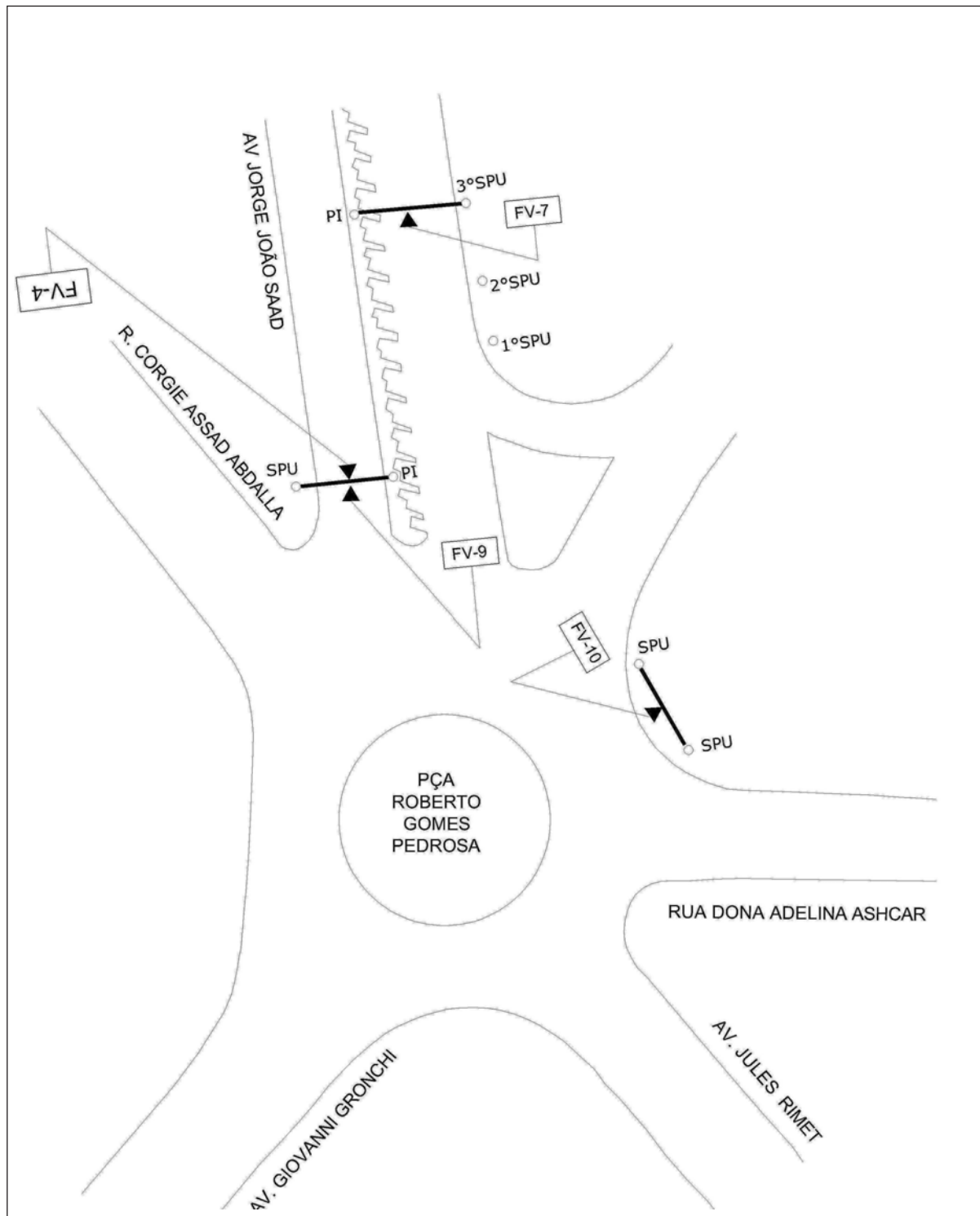


Figura 17 – Croquis de instalação das faixas de vinil

5.6. Materiais Operacionais

Após a definição de todas as ações que deverão ser tomadas para a operacionalização do evento tanto na entrada quanto na saída e o desenvolvimento dos croquis definidos no item anterior, são quantificados os materiais que deverão ser solicitados ao organizador conforme define o CTB em seu Anexo II que foi aprovado pela Resolução nº 160.

Para toda a operação na região do Estádio do Morumbi são utilizados em cada evento os seguintes materiais:

- ♦ 102 super cones;
- ♦ 100 cones;
- ♦ 1310 cavaletes;
- ♦ 583 módulos de gradil metálico;
- ♦ 65 rolos de fita de sinalização amarela e laranja;
- ♦ 70 faixas de vinil;
- ♦ 16 banners.

5.7. Projetos

São elaborados e implantados projetos de regulamentação de proibição de estacionamento em parte do sistema viário envolvido, garantindo assim a capacidade para o escoamento do fluxo veicular tanto na entrada quanto na saída do público do evento. Estas proibições são importantes uma vez que, com o aumento do fluxo veicular na chegada e a necessidade de disponibilização do leito viário para a saída dos pedestres, torna-se necessária a utilização de rotas alternativas para o escoamento veicular, que é concentrado, garantindo melhor fluidez e diminuindo com isso o tempo de dispersão desse público. Estes projetos são elaborados e encaminhados para implantação sempre que estes eventos ocorrem, uma vez que para o cotidiano da região estas proibições não são necessárias. São implantadas, para cada show, uma quantidade de 115 placas de regulamentação de proibição de estacionamento através dos projetos relacionados na Tabela 5, a seguir. A Figura 18 traz um projeto-exemplo.

NUMENC	TIPO	LOCAL
511-0310/11-4 (1A1)	COL	AV. JORGE JOÃO SAAD
511-0311/11-08 (1A1)	RET	AV. JORGE JOÃO SAAD
511-0318/11-59 (1A2)	COL	R DR ERASMO TEIXEIRA DE ASS UNÇÃO
511-0319/11-15 (1A2)	RET	R DR ERASMO TEIXEIRA DE ASSUNÇÃO
511-0308/11-0 (1A3)	COL	R JULES RIMET
511-0309/11-6 (1A3)	RET	R JULES RIMET
511-0300/11-9 (1A4E)	COL	AV ALBERT EINSTEN E R PROF ANA DE ANDRADE SANTANA
511-0301/11-5 (1A4E)	RET	AV ALBERT E INSTEN E R PROF ANA DE ANDRADE SANTANA
511-0302/11-1 (1A4)	COL	R SERGIO PAULO FREDDI
511-0303/11-8 (1A4)	RET	R SERGIO PAULO FREDDI
511-0314/11-0 (1A3)	COL	R JOÃO DA CRUZ MELÃO
511-0315/11-6 (1A3)	RET	R JOÃO DA CRUZ MELÃO
511-0294/11-9 (1A4E)	COL	R CORGIE ASSAD ABDALLA
511-0295/11-5 (1A4E)	RET	R CORGIE ASSAD ABDALLA
511-0298/11-4 (1A4E)	COL	R HORÁCIO BANDIERI
511-0299/11-0 (1A4E)	RET	R HORÁCIO BANDIERI
511-0296/11-1 (1A4E)	COL	R RUBENS DO AMARAL
511-0297/11-8 (1A4E)	RET	R RUBENS DO AMARAL
511-0316/11-21 (1A4E)	COL	R MAL DO AR APPEL NETO
511-0317/11-9 (1A4E)	RET	R MAL DO AR APPEL NETO
511-0306/11-7 (1A2)	COL	R BUARQUE
511-0307/11-3 (1A2)	RET	R BUARQUE
511-0304/11-4 (1A3)	COL	R ADELINA ASHCAR
511-0305/11-0 (1A3)	RET	R ADELINA ASHCAR
511-0292/11-6 (1A4E)	COL	R ALFREDO ASHCAR E R ALCobaça
511-0293/11-2 (1A4E)	RET	R ALFREDO ASHCAR E R ALCobaça
511-0312/11-7 (1A4E)	COL	R MAURO CODUCCI
511-0313/11-3 (1A4E)	RET	R MAURO CODUCCI

Tabela 5 – Projetos de regulamentação de proibição de estacionamento

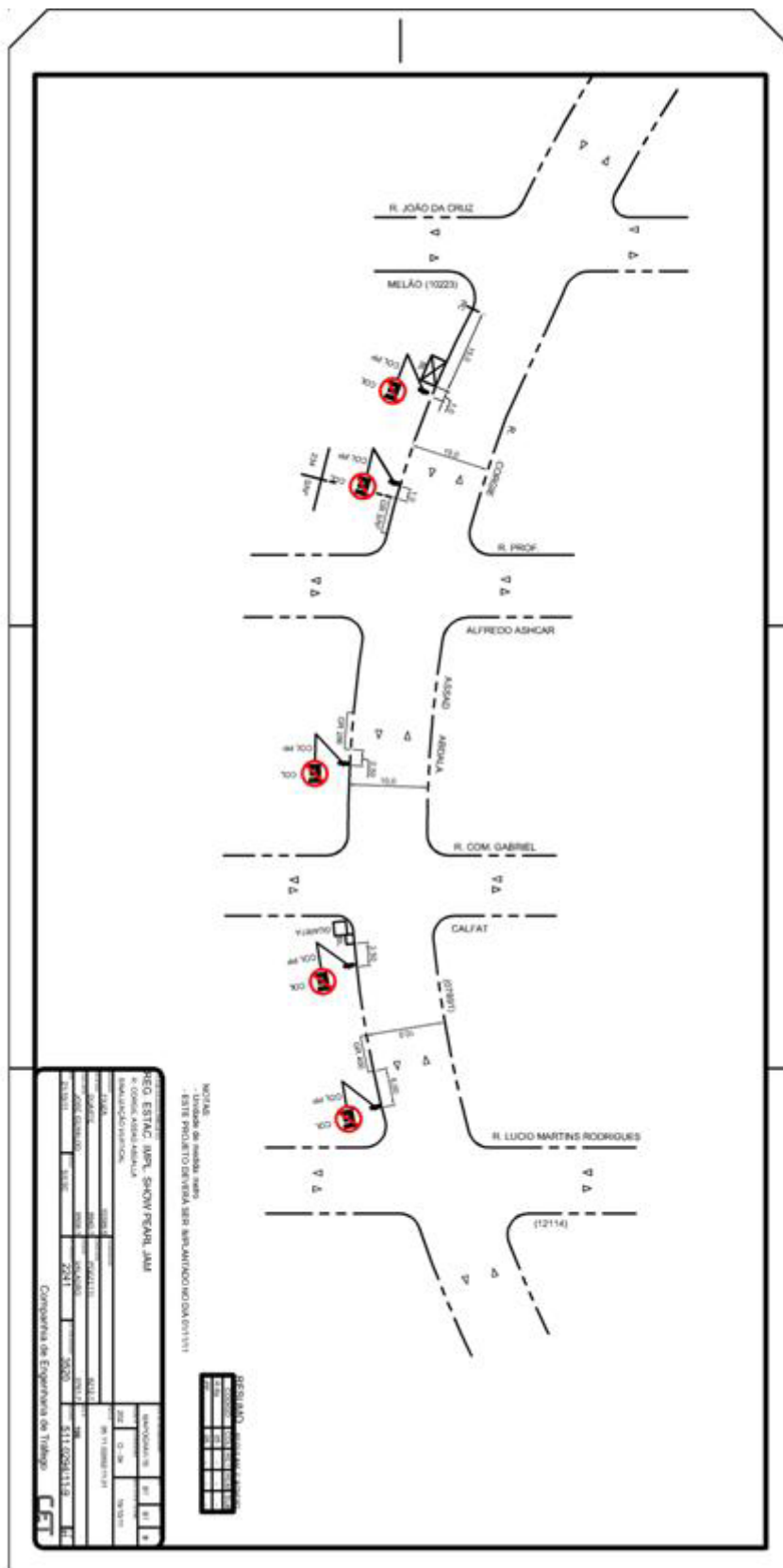


Figura 18 – Projeto de regulamentação de proibição de estacionamento

6. Execução da Operação

6.1. Divulgação da Escala

Após o término do planejamento e definição da operação são elaboradas e divulgadas as escalas operacionais com os nomes de todos os funcionários que irão participar da realização do evento. Esta escala, conforme apresentado no item 5.3 - Tabela 4, é publicada nos quadros operacionais da Gerência com os turnos de cada colaborador. Também é divulgada a convocação dos treinamentos de toda esta equipe.

6.2. Treinamento

Na preparação da operação planejada são ministrados treinamentos corporativos detalhando todas as etapas das ações e cronologia bem como o papel de cada um no contexto do evento.

Para este treinamento é preparado material didático em que constam todas as etapas operacionais bem como informações sobre o estádio, detalhes do evento, detalhes da operação e das ações como bloqueios e outras, informações gerais da logística de transporte e também orientações quanto a postura dos agentes. Neste material é apresentada, ainda, toda a cronologia das ações que serão desenvolvidas. Também é disponibilizado material impresso com informações como mapas, croquis de bloqueios e demais orientações.

São convocados para o treinamento, através de avisos corporativos, todos os funcionários escalados para o evento. Este treinamento é executado em diversos horários se encaixando dentro da rotina dos turnos semanais.

6.3. Distribuição de materiais, montagem de reserva de capacidade e implantação das faixas de vinil.

A montagem das reservas de capacidade e distribuição dos materiais operacionais para bloqueios e reversíveis é feita nos dias que antecedem o evento, durante a madrugada, por equipe e empresa contratada pelo organizador. As equipes operacionais da CET acompanham e orientam esta distribuição conforme todos os croquis desenvolvidos na etapa de planejamento, atentando para os quantitativos nos pontos onde ocorrerão bloqueios. Materiais que serão utilizados nas reversíveis, normalmente no pico da tarde, são armazenados em local que possibilite seu transporte e distribuição durante o turno do entre picos. Também são escaladas equipes para acompanhamento da implantação das faixas de vinil de orientação de desvios e banners. Algumas são implantadas com 4 dias de antecedência e outras na madrugada da véspera do evento. Estas equipes além da tarefa de acompanhar operacionalmente esta implantação são orientadas a conferir todos os detalhes impressos nestas faixas e banners e, na menor divergência, não permitir a sua implantação.



Foto 2 – Materiais e gradis distribuídos junto ao Estádio do Morumbi.



Foto 3 – Materiais e gradis distribuídos junto ao Estádio do Morumbi.

6.4. Monitoramento de Campo

Conforme já apresentado anteriormente, **Meinecke** (2010) define outras duas categorias de eventos imprevistos que devem ser considerados na operação e atendidos principalmente na área de influência do evento. Tanto os eventos “Rotineiros (acidentes leves, veículos avariados, obras)” como os “Intempestivos (acidentes graves, incêndios, enchentes)” devem ser imediatamente atendidos e se possível removidos para a garantia da capacidade viária. Para estes eventos são utilizadas para monitoramento câmeras instaladas em diversos cruzamentos da região que auxiliam na rapidez de atendimento. Estas câmeras também são utilizadas para ajustes e alterações na programação semafórica, conforme a necessidade.

6.5. Operação Entrada

6.5.1. Preparação

A operação de entrada do público objetiva garantir o acesso com segurança através de todas as modalidades de transporte identificadas. Para os turnos e atividades definidas no planejamento é verificada a presença de todos os funcionários escalados, a disponibilidade dos equipamentos necessários como viaturas e aparelho de comunicação e é distribuído o material operacional.

6.5.2. Ações

A operação se inicia no período da manhã do dia do espetáculo com o monitoramento de todo o viário envolvido, das montagens e desenvolvimento das filas, da checagem dos materiais, da fiscalização e remoção das irregularidades e outras atividades conforme apresentado no cronograma das ações constante no capítulo 5. Em consonância com o cronograma dos turnos, a equipe com um número maior de efetivo, que acompanhará o horário de pico da entrada, ficará até o início do show principal sendo trocada pela equipe que operacionalizará a saída.

Neste turno são ativadas rotas operacionais para atendimento rápido a ocorrências imprevistas, rotas de fiscalização para inibir o desrespeito e garantir a fluidez, montagem e operacionalização de faixas adicionais aumentando a capacidade viária e diminuindo as lentidões. Também são utilizados guinchos para recolhimento de veículos estacionados irregularmente. Outra atividade desempenhada são os ajustes e as alterações semafóricas diminuindo as filas nas aproximações. São previstos poucos bloqueios neste período, pois é necessário garantir a capacidade viária devido ao grande aumento na demanda em direção ao estádio. Como alguns shows são realizados em dias úteis com horário de início logo após o horário de pico, estas duas demandas acabam coincidindo, agravando ainda mais os problemas já existentes na região.



Foto 4 – Faixa adicional reversível na Av. Eng. Oscar Americano



*Foto 5 – Montagem de Faixa adicional reversível na
Av. Giovanni Gronchi x R. Francisco Tomas de Carvalho*

Outro problema que também deve ser observado, principalmente durante o período das chuvas, são os locais que historicamente apresentam problemas de captação de águas pluviais, causando alagamentos, pois conforme aponta **RHODES** (2009) é necessário esperar o inesperado.

6.6. Montagem dos Bolsões

6.6.1. Taxi e Ônibus da SPTrans

Após o término da entrada do público e antes do início da execução dos bloqueios para a operação saída, inicia-se a montagem dos bolsões de taxis e dos ônibus da SPTrans que levarão parte do público.

Para os taxis são montados bolsões na Av. Jorge João Saad, Av. Pde Lebrete e Av. Giovani Gronchi. Nesta última avenida são montados dois bolsões um de cada lado do estádio, sentido bairro e sentido centro.

Para os ônibus da SPTrans que transportarão parte do público até o centro da cidade, o bolsão é montado na faixa da direita da Av. Jorge João Saad no sentido Estádio-Av. Francisco Morato. Estacionam neste bolsão, em média, 20 ônibus que suprem a demanda em cada show.



Foto 6 – Bolsão de ônibus fretado Av. Eliseu de Almeida

6.6.2. VIPs e traslado ao estacionamento

Durante a realização dos shows também se inicia a montagem dos bolsões para o transporte do público VIP e do público que se utilizou do serviço de traslado. Para isto é disponibilizado o mesmo espaço que foi utilizado para o desembarque destes antes do início do espetáculo. Como para a saída existe uma concentração deste público é necessária a disponibilização de uma área maior de acomodação.



Foto 7 – Área sinalizada e reservada desembarque e embarque para as vans do público VIP

6.7. Saída

6.7.1. Ações

Para o início das atividades necessárias para a operacionalização da saída do público foi definido no planejamento a entrada de um turno específico. Esta equipe inicia suas atividades em horário antecedente ao início do show, suficiente para a chegada em campo de forma que possibilite a troca de toda a equipe que operacionalizou a entrada e também permita a verificação e correção de qualquer divergência quanto aos materiais disponíveis para os bloqueios necessários. Optou-se por incluir neste tempo antecedente à chegada ao ponto, o horário obrigatório para descanso remunerado, permitindo que todos os funcionários deste turno já iniciem suas atividades em campo sem a necessidade de nova parada.

Neste turno são reduzidas as equipes de fiscalização e monitoramento, concentrando pessoal nas atividades de bloqueios, inversão de mão de direção e montagem e ativação da faixa adicional para aumento da capacidade de escoamento.

6.7.2. Bloqueios

A operação saída é executada em duas etapas: a primeira viabilizando a saída do público a pé do estádio e seu escoamento e a segunda o deslocamento dos veículos envolvidos na operação entrada. Para a primeira etapa é necessário garantir que não existam veículos estacionados ou trafegando junto às vias onde estão localizados os portões que neste caso envolvem a Av. Giovanni Gronchi e a Av. Jules Rimet. Outro viário que também é utilizado neste escoamento é a Av. Jorge João Saad. Para tanto, todos os bloqueios planejados são ativados dentro do cronograma, em pontos onde existe a disponibilidade de desvios.

Após a montagem destes bloqueios é feita uma varredura no viário envolvido para certificação quanto à inexistência de veículos ou tráfego remanescente. Esta ação é necessária para a garantia de segurança quando do início da saída do público, após o término do espetáculo.

Também é necessária a remoção de qualquer barreira física existente junto aos portões de saída. São removidos pelo organizador todo e qualquer gradil que foi utilizado para proteção e balizamento dos pedestres. Também são removidos os cavaletes que dividiam a Av. Giovani Gronchi, apresentados na Foto 3. Após o início da saída do público aguarda-se o término do escoamento de todos os pedestres para o início da liberação das vias bloqueadas. O tempo de escoamento depende da quantidade de público que pode variar entre 30 minutos a 1 hora.

Para a segunda etapa da operação saída avalia-se a segurança dos pedestres remanescentes e inicia-se a liberação dos bloqueios e a operação semafórica dos principais corredores de escoamento. Nesta etapa a Av. Jorge João Saad é o último corredor a ser liberado, pois como é utilizada a Av. Eliseu de Almeida como bolsão de ônibus fretado, existe sempre um grande número de pedestres que caminha até ela retardando a liberação da via para veículos. Também é montada e ativada a faixa adicional na Av. Giovani Gronchi junto a Av. Morumbi aumentando a capacidade viária neste cruzamento.

6.7.3. Bolsões alternativos para Taxis

Com a montagem dos bloqueios e o início do escoamento do público, todas as vias próximas ao estádio ficam tomadas por pedestres impossibilitando por um período de aproximadamente uma hora a circulação de veículos. Disto resulta que os bolsões iniciais de taxis não podem ser retroalimentados, pois colocariam em risco estes pedestres. Com base nisto e em função da necessidade de fornecimento de mais alternativas para o transporte por taxi, foram montados três novos bolsões onde os veículos conseguem chegar, conforme já apresentado no capítulo 4. Estes locais são alimentados continuamente até o término da demanda e liberação total de todos os bloqueios.

6.8. Fiscalização

Durante toda a execução do plano operacional a atividade de fiscalização representa a garantia no cumprimento das regras estabelecidas pelo CTB e das alterações na sinalização implantadas junto ao viário envolvido. Esta atividade, executada por todos os funcionários escalados, garante a fluidez inibindo o estacionamento irregular e conta também com guinchos de recolhimento, garantindo ainda mais a capacidade viária. A segurança também é garantida, pois a fiscalização efetiva não permite que motoristas ultrapassem o semáforo vermelho, façam manobras proibidas e desrespeitem as faixas de pedestres. Outras irregularidades também são inibidas como dirigir falando ao celular. Para os diversos shows operacionalizados nos anos de 2010 e 2011 foram elaboradas uma média de 190 autuações conforme apresentado a seguir:

- ♦ 06/10/2010 Show do Bon Jovi com público de 58.000 pessoas onde foram efetuadas 187 autuações;
- ♦ 06/10/2010 Show do Rush com público de 38.000 pessoas onde foram efetuadas 188 autuações.

Enquadramento	Descrição	Quantidade	
53800	Estacionar em esquina	7	
54521	Estacionar sobre passeio/calçada	1	
55500	Estacionamento proibido R6a	22	
55680	Parar e estacionar R6c	8	
55920	Parar a mais de 1 m da guia	1	
51851	Não utilizar cinto de segurança	12	
56731	Parar sobre faixa de pedestre em sinal luminoso	1	
57380	Transitar na contramão em via de sentido único	3	
58196	Transitar sobre zebrado	2	
58433	Não dar seta	13	
58434	Deixar de indicar c/antec med luz mudança de direção	4	
58511	Não se deslocar com antecedência para virar a esquerda	2	
59910	Efetuar retorno em local proibido	3	
60411	Virar a direita em local proibido	16	
60412	Virar a esquerda em local proibido	12	
60501	Avançar semáforo vermelho	25	
60681	Transpor bloqueio viário	1	
73662	Dirigir falando ao celular	55	188

Tabela 6 – Quantidade de autuações elaboradas



Foto 8 – Área sinalizada após remoção de veículos estacionados irregularmente

6.9. Desmontagem, recolhimento de materiais e retirada de sinalização.

Após o escoamento total do público, a liberação dos bloqueios e desativação da faixa reversível para a operação saída, inicia-se o recolhimento de todo o material utilizado. Caso não esteja programado nenhum outro dia de show todo este material será retirado de campo bem como toda a sinalização implantada. Para o recolhimento de materiais é escalada equipe específica para acompanhamento das equipes da empresa contratada pelo organizador. Também é acompanhada a retirada de toda a sinalização temporária, tipo faixas de vinil, que foram implantadas para o evento. Toda a sinalização vertical de regulamentação de estacionamento implantada para o show é retirada por equipe própria da CET.

7. Conclusão

Este trabalho é um registro das etapas para a operacionalização dos shows no Estádio do Morumbi durante o período de 2010 e 2011. Neste período este formato de operação foi implantado para a realização de 20 shows com público variando de 40 a 95 mil pessoas. Este boletim refere-se a um formato de operação alcançado pela equipe do Departamento de Engenharia de Campo do Butantã, baseado em um planejamento que já vinha sendo aplicado e que foi aprimorado e ampliado visando mitigar os impactos do acréscimo de demanda veicular. Com o planejamento e a execução desta operação consegue-se diminuir os imprevistos e controlar as diversas modalidades de transporte que são utilizadas pelo público.

Para os shows realizados aos finais de semana (12 realizações) as lentidões ficaram restritas ao viário monitorado, não ultrapassando a Marginal do Rio Pinheiros. Para os 08 shows que ocorreram em dias úteis, no período considerado, verificou-se que o acréscimo de volume devido ao deslocamento do público, principalmente no pico da tarde, levou ao registro de médias diárias de lentidão acima da média histórica apenas em 3 dias. Nos demais dias, as lentidões na cidade não ultrapassaram o limite superior que já ocorria sem a realização de shows.

Quanto à ocorrência de acidentes no viário principal próximo ao estádio, foram registrados 350 acidentes com vítima e 70 atropelamentos entre 2010 e 2011. Nos dias de realização dos shows constatou-se que, dos acidentes registrados, apenas dois ocorreram em horários próximos da maior concentração de público, porém em locais distantes da área de influência, não podendo ser associados a este aumento de fluxo. Verifica-se, portanto que o trabalho de ordenação, monitoramento e operação do sistema viário diretamente afetado vem sendo executado com êxito, do ponto de vista da segurança viária.

Com o início de execução da construção de Linha 17 – Ouro, do Metrô, de uma nova via – Avenida Perimetral, além da retomada da construção da Linha 4 – Amarela, ocorrerão importantes melhorias para o sistema de transportes envolvido nesta operação. Por consequência, este formato de planejamento e execução deverá ser revisado e adaptado considerando novas modalidades de transporte coletivo que implicarão em uma provável melhora na acessibilidade da grande maioria do público que frequenta este tipo de evento

Bibliografia

Folha de São Paulo – 29/12/2011 – caderno Ilustrada página E1

CHRISTIANINI, Waldemar

Operação de trânsito: um desafio permanente /
Waldemar Christianini, Silvio Shoitagi Hagiwara, -
São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego,
2008. 56 p. - (Boletim Técnico da CET, 44)

NÉSPOLI, Luiz Carlos Mantovani.

Cobrança de eventos: legislação, razões e critérios
Luiz Carlos Mantovani Néspoli, André Luiz Trigo de Aguiar, -
São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego,
2008. 53 p. - (Boletim Técnico da CET, 43)

MEINECKE, Carla

Gestão da mobilidade urbana em eventos programados: o caso da seleção brasileira em Porto Alegre
Carla Meinecke, Marcos Feder, Lysiane Menezes Pacheco
Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 32 - 2010 - 1º quadrimestre

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos.

Conselho Diretor da UITP
Os grandes eventos e o transporte público: uma equipe vencedora
Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 32 - 2010 - 2º quadrimestre

US Department of Transportation

Federal Highway Administration (2009)

http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop07108/event_impacts.htm
Acesso - Data: 18/01/2012 11:00hs

NCRT – National Center for Transit Research 2006

http://ops.fhwa.dot.gov/aboutus/one_pagers/planned_events.htm
Acesso - Data: 18/01/2012 - 11:30hs

NCHRP – National Cooperative Highway Research Program –2003

SYNTHESIS 309
Transportation Planning and Management for Special Events
A Synthesis of Highway Practice
CONSULTANTS: JODI L. CARSON and RYAN G. BYLSMA
Montana State University

LOS ANGELES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Special Traffic Operations Division
PRINCIPAL TRANSPORTATION ENGINEER
ALAN E. WILLIS, P.E.
Los Angeles Special Event Management
Session 19: Incident Management for Planned Special Events
ITE 2008 Annual Meeting and Exhibit
August 19, 2008

RHODES, Avery. P.E. , 2009

National Conference on Transportation for Planned and Unplanned
<http://www.ite.org/meetings/2009TransOps/>
Acesso - Data: 18/01/2012 - 12:00hs
Events Presentations
Mega Events Traffic Management
City of Glendale

ACT – AUSTRALIAN CAPITAL TERRITORY

Government - Austrália

http://www.tams.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0006/62448/Special_Events_handbook.pdf

Acesso em 01/02/2012 – 10:30hs

Traffic Management and Safety Section, Community and Infrastructure Services, Roads ACT - Australian Capital Territory, Department of Territory and Municipal Services. Canberra

Prefeitura da Cidade de São Paulo

http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/secretarias/planejamento/zoneamento/0001/parte_II/butanta/10-MAPA-BT-04.jpg

28/11/2011 – 15:30hs

http://www.sptrans.com.br/passageiros_especiais/atende.aspx

Acesso em 01/02/2012 – 15:30hs

<http://www.cetsp.com.br/consultas/eventos,-obras-e-servicos-como-obter-autorizacao/definicoes-e-responsabilidades.aspx>

Acesso em 08/02/2012 – 11:30hs

<http://www.cetsp.com.br/transito-agora/centro/mapa-de-fluidez.aspx>

Acesso em 09/02/2012 – 15:00hs

ANEXOS

ANEXO 1 – Solicitação para Autorização de Eventos - SAE

CET	SOLICITAÇÃO PARA AUTORIZAÇÃO DE EVENTO - SAE (VIDE RELAÇÃO DE DOCUMENTOS NO VERSO)	RESERVADO À CET DATA _____ Nº _____
------------	--	--

DADOS DO PROMOTOR RESPONSÁVEL PELO EVENTO			
NOME / RAZÃO SOCIAL _____			
RG _____	CPF / CNPJ _____	INSCRIÇÃO ESTADUAL _____	
ENDEREÇO (AV., RUA, ETC.) _____		NÚMERO _____	COMPLEMENTO _____
BAIRRO _____	CEP _____	CIDADE _____	UF _____
E-MAIL _____	PESSOA PARA CONTATO _____	TELEFONE _____	

DADOS DO EVENTO	
PEDIDO (QUAL A SUA SOLICITAÇÃO) _____	TERMO DE COMPROMISSO E RESP. - COBRANÇA PERIÓDICA Nº _____
LOCAL (CITAR O NOME DA RUA, AVENIDA, ESTRADA, PRAÇA, LARGO - EM CASO DE CRUZAMENTO CITAR COM QUAL RUA, PRAÇA, AVENIDA, ESTRADA, LARGO OU EM SE TRATANDO DE TRECHO CITAR ENTRE QUE RUA, PRAÇA, AVENIDA, ESTRADA, LARGO - ALTURA NUMÉRICA OU OUTRAS REFERÊNCIAS, ANEXAR CROQUIS COM A OCUPAÇÃO PRETENDIDA)	
DATA(S) DE REALIZAÇÃO _____	HORÁRIOS DE REALIZAÇÃO (INÍCIO E TÉRMINO) _____
PÚBLICO ESTIMADO A CADA DIA _____	
DESCREVA AS ATIVIDADES A SEREM DESENVOLVIDAS NO EVENTO	

O EVENTO CONTERÁ:	
• COMERCIALIZAÇÃO DE BENS E SERVIÇOS ☐ SIM ☐ NÃO • EXPOSIÇÃO DE MARCAS, LOGOMARCAS OU LOGOTIPOS ☐ SIM ☐ NÃO	• SHOWS ARTÍSTICOS ☐ SIM ☐ NÃO

DECLARO QUE OS VALORES ARRECADADOS OU A CONTRAPARTIDA RESULTANTE DA EXPOSIÇÃO DE MARCAS, LOGOMARCAS OU LOGOTIPOS SÃO INTEGRALMENTE DESTINADOS A CAUSAS SOCIAIS, COM FINS BENEFICENTES OU FILANTRÓPICOS OU, AINDA, COMO DONATIVOS	
_____ ASSINATURA DO RESPONSÁVEL LEGAL	

EU, ABAIXO ASSINADO E RESPONSÁVEL LEGAL PELA ENTIDADE ACIMA QUALIFICADA, DECLARO QUE AS INFORMAÇÕES AQUI PRESTADAS SÃO VERDADEIRAS E ASSUMO INTEIRA RESPONSABILIDADE PELA REALIZAÇÃO DO EVENTO, INCLUSIVE PELOS CUSTOS OPERACIONAIS DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELA CET, QUE FOREM APURADOS NA FORMA DA LEI:	
NOME: _____	DATA: _____
RG: _____	ASSINATURA DO RESPONSÁVEL LEGAL: _____
CPF: _____	

Mod. U-744 (06/12/10) F

CET	PROTOCOLO DE ENTREGA DA SOLICITAÇÃO PARA AUTORIZAÇÃO DE EVENTO	Nº (A SER PREENCHIDO PELA CET) _____
------------	---	--------------------------------------

A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET confirma nesta data o recebimento da Solicitação para estudo e análise de viabilidade técnica do evento _____, endereço _____, conforme Decreto nº 51.953 de 29/11/2010. A documentação apresentada nesta data será conferida durante a fase de análise técnica, podendo a CET solicitar documentação, informação ou providências complementares para análise do pedido. Os eventos protocolados sem o cumprimento dos prazos estabelecidos no Decreto acima citado, poderão ser não autorizados e estarão sujeitos às penalidades legais. O pagamento dos valores correspondentes aos custos operacionais, relativos à operação do sistema viário, deverá ser prévio à ocorrência, sem o que o evento não estará autorizado a realizar-se.		
DATA _____	NOME DO RESPONSÁVEL PELO RECEBIMENTO E SIGLA DA ÁREA _____	ASSINATURA _____

Mod. U-744 (06/12/10) F

PREENCHIMENTO OBRIGATÓRIO	Nº (A SER PREENCHIDO PELA CET)
1. DOCUMENTOS EXIGIDOS POR LEI JÁ ENTREGUES COM O TERMO DE COMPROMISSO E RESPONSABILIDADE DE COBRANÇA PERIÓDICA? ☐ NÃO (PREENCHER ITEM 2) ☐ SIM - Nº _____	
2. DOCUMENTOS EXIGIDOS POR LEI QUE ESTÃO SENDO ENTREGUES JUNTAMENTE COM O SAE (ASSINALAR)	
PESSOA FÍSICA:	
☐ - CÓPIA DO DOCUMENTO DE IDENTIDADE - RG OU RNE (REGISTRO NACIONAL DE ESTRANGEIROS);	
☐ - CÓPIA DO CPF/MF	
☐ - CÓPIA DE COMPROVANTE DE ENDEREÇO	
☐ - CROQUIS (1 VIA) COM A LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL OU DA(S) VIA(S) PÚBLICA(S) ONDE SERÁ REALIZADO O EVENTO	
PESSOA JURÍDICA:	
☐ - CÓPIA DO ATO CONSTITUTIVO DA SOCIEDADE / INSTITUIÇÃO OU ESTATUTO SOCIAL DEVIDAMENTE REGISTRADO NO ÓRGÃO COMPETENTE E DA ELEIÇÃO / DESIGNAÇÃO DE SEU(S) REPRESENTANTE(S) LEGAL(ES)	
☐ - CÓPIA DO CNPJ/MF DEMONSTRANDO ESTAR ATIVA A SOCIEDADE	
☐ - CÓPIA DA INSCRIÇÃO ESTADUAL OU MUNICIPAL, SE HOUVER, E/OU COMPROVANTE DE ISENÇÃO	
☐ - CROQUIS (2 VIAS) COM A LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL OU DA(S) VIA(S) PÚBLICA(S) ONDE SERÁ REALIZADO O EVENTO	
☐ - CÓPIA DO ATO DE DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA OU DE RECONHECIMENTO DE OS OU OSCIP	
DOCUMENTOS COMPLEMENTARES NOS CASOS DE:	
• INTERFERÊNCIAS EM VIAS COLETORAS, ARTERIAIS E DE TRÂNSITO RÁPIDO ☐ - PROJETO DE DESVIO DE TRÁFEGO	
• PROVA ESPORTIVA: ☐ - AUTORIZAÇÃO EXPRESSA DA CONFEDERAÇÃO ESPORTIVA OU ENTIDADE A ELA FILIADA	
• CARÁTER RELIGIOSO: ☐ - DOCUMENTO DA ORGANIZAÇÃO RELIGIOSA, DESCREVENDO E DEMONSTRANDO A NATUREZA DO EVENTO	
• CARÁTER POLÍTICO-PARTIDÁRIO: ☐ - DOCUMENTO DO PARTIDO POLÍTICO DESCREVENDO E DEMONSTRANDO A NATUREZA DA MANIFESTAÇÃO (PASSEATA, DESFILE, CONCENTRAÇÃO PÚBLICA) QUE SERÁ REALIZADA	
• CARÁTER SOCIAL: ☐ - DOCUMENTO DA ENTIDADE SOCIAL DESCREVENDO E DEMONSTRANDO A NATUREZA DA MANIFESTAÇÃO (PASSEATA, DESFILE, CONCENTRAÇÃO PÚBLICA) QUE SERÁ REALIZADA	
• MANIFESTAÇÃO PÚBLICA QUE TRAGA EXPRESSÃO PÚBLICA DE OPINIÃO SOBRE DETERMINADO FATO: ☐ - DOCUMENTO INFORMANDO QUAL A MODALIDADE DE MANIFESTAÇÃO (PASSEATA, DESFILE, CONCENTRAÇÃO POPULAR) QUE SERÁ FEITA E QUAL OPINIÃO QUE SE PRETENDE EXPRESSAR	
• CARÁTER CÍVICO DE NOTÓRIO RECONHECIMENTO SOCIAL: ☐ - DOCUMENTO MENCIONANDO O LOCAL, DATA E HORA DA SOLENIDADE DEVIDAMENTE ASSINADO PELO REPRESENTANTE LEGAL DA ENTIDADE	
_____ DATA	
_____ NOME DO EVENTO _____ NOME E ASSINATURA DO RESPONSÁVEL LEGAL PELO EVENTO	

Mod. U-744 (06/12/10) V

ANEXO 2 – Sistema Corporativo de Controle de Solicitações – CS e RAO

Sistema de Controle de Solicitações
Sistema Solicitação Gerenciamento Pesquisa Tramitação Janela ?

Solicitação

95.11.04798/10-63 TIPO **11. EVENTOS:CONC. PÚBLICAS**

1. Solicitação 2. Documentos 3. Locais 4. Tramitação

CLASSIFICAÇÃO: 087. CONC.PÚBLICA NA VIA ☐ Dig: jeffersonf

PERFIL: ☐ VERIFICA REITERAÇÃO/CONG.

CATEGORIA: NORMAL

TÍTULO: CIE / SHOW U2 - 360°

RESPONSÁVEL:

ÁREA ATUAL (TRAMITAÇÃO AUTOMÁTICA): DGE [3501]

ÁREA RESPONSÁVEL: DGE [3501]

ANALISTA ATENDIMENTO - AAM (DEPENDENTE DE ÁREA LOCALIZADA): JEFFERSON LEONARDO FLORENCIO - 09404

ANALISTA SOLICITAÇÃO - APS (DEPENDENTE DE ÁREA RESPONSÁVEL): LIMINARES CONCEDIDAS (DGE) - 00032

☐ FILTRA ANALISTA SOLICITAÇÃO APS PELA CLASSIFICAÇÃO

CADASTRAMENTO: 14/12/10 10:52 INÍCIO PROCESSO: 14/12/2010

PRAZO: / / PROCESSO PMSP: ... *

MICROFILME: ☐ Interna CET ☒ Notável p/ SP

DETALHE EVENTO INFO TÉCNICA MENSAGENS PARECERES

RESULTADO: EM ESTUDO ☐ PROJETO

ESTÁGIO: P - PROJETO

PROJETOS:

- 511-0046/11-5 (0) - IMPLANTADO (05/04/11)
- 511-0047/11-1 (0) - IMPLANTADO (05/04/11)
- 511-0048/11-8 (0) - IMPLANTADO (05/04/11)

Sistema de Controle de Solicitações - [Pareceres]
Sistema Solicitação Gerenciamento Pesquisa Tramitação Janela ?

95.11.04798/10-63

ANALISTA: Luis Claudio Abramovich

LOCAIS ESTUDADOS

1. ROBERTO GOMES PEDROSA, PC
2. GIOVANNI GRONCHI, AV entre MORUMBI, AV e CLEMENTINE BRENNE, R
3. ELISEU DE ALMEIDA, AV entre TRES PODERES, AV DOS e ALBINA, R STA
4. ERASMO TEIXEIRA DE ASSUNCAO, R DR entre FLORIANO PEIXOTO SANTOS, R e GI
5. JULES RIMET, AV entre LEBRET, AV PDE e ALFREDO GOMES, PC
6. FLORIANO PEIXOTO SANTOS, R entre ERASMO TEIXEIRA DE ASSUNCAO, R DR e JL

Adicionar Editar Apagar

1 2 3 4 5 6 7

PARECER ☒ Técnico ☐ Município DATA INÍCIO: 04/04/11 DATA PARECER: 06/05/11 HORAS: 1 PARECER 1

☐ Parecer de Comunicação

"U2 - 360° TOUR" - SHOW DA BANDA U2.
Estádio Cicero Pompeu de Toledo - Morumbi
Dias 09, 10 e 13/04/2011.
Depto. Eng. De Campo - Butantã.

1. Natureza do evento: Concentração pública para a realização do show da banda U2 - "360° TOUR", no estádio do Morumbi, dias 09, 10 e 13/04/2011.

2. Local: Interno

3. Nome do local: Estádio Cicero Pompeu de Toledo - Morumbi

4. Tipos de vias: Arteiais e coletoras

LOGIN DA ASSINATURA: luizca ASSINADO EM 06/05/11

Parecer

1. Acidentes
1. Vistoria
1. Tipo de Via
1. Referência
1. Topografia
2. Calçada
2. Condições da Via
3. Pólo Gerador
3. Uso do Solo
3. Comportamento
3. Visibilidade
4. Fluxo Veículos/Ped.
5. Sinalização Local
6. Interferência no Local
6. Padrão S. Econômico
7. Pesquisa e Trâmite

Detalhe Evento Editar Ok Cancelar Fechar

Evento

95.11.04798/10-63

Evento | Operação 1 | Operação 2 | Cobrança | Recursos

DATA INÍCIO: 09/04/2011 | HORA INÍCIO: 16:00 | PÚBLICO EST.: 90000 | CONFORMIDADE TÉCNICA: CONFORME

DATA TÉRMINO: 13/04/2011 | HORA TÉRMINO: 21:00

☒ Evento Realizado
☒ Solicitado pelo Cliente

ESTADO - MOTIVO CANCELAMENTO: LIMINAR CONCEDIDA

SOLICITANTE: T4F ENTRETENIMENTO S/A

CNPJ: 02.860.694/0002-43 | CPF:

NOME RESPONSÁVEL PELO EVENTO: EDMAR NOGUEIRA

NOME CONTATO: MARA | TEL. (FIXO E CELULAR): 3044-1754

ENDEREÇO CONTATO: RUA FIDENCIO RAMOS 213

LIBERAÇÃO CONTRU/Bombeiros
 Carta Federação Esportiva
 Patrocinador
 Exposição de Marcas
 Comercialização de Produtos

CARÁTER DO EVENTO:
☐ Religioso
☐ Político/Partidária
☐ Social
☐ Manifestação Pública
☐ Caráter Cívico
☐ Não Enquadrável
☐ Outro

Acompanhamento Operacional

Acomp. Operacional | Recursos Materiais | Recursos Humanos

NÚMERO: 1 | AGENTE / SERVIÇO: EQ.NOTURNA - FX.PRÉ | EMISSÃO: 06/04/2011

INÍCIO: 06/04/2011 | TÉRMINO: 06/04/2011 | TURNO: 22h40 - 05h20

PERÍODO DE ACOMPANHAMENTO: 23h30 - 05h20

DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES: INSTALAÇÃO DE FAIXAS PRÉ-EVENTO

RESPONSÁVEL DEPTO.: LUIS CLAUDIO ABROMOVICK

OCUPAÇÃO DA VIA: PARCIAL

DIAS E HORÁRIOS: Dia 06/04/2011 das 23h30 às 05h00.

ACOMPANHAMENTO: INTEGRAL

ORIENTAÇÕES: Acompanhar a equipe de instalação de faixas para instalação das: MODELO: FV-4 (06 un), FV-5 (10 un), FV-12 (01 un), FV-14 (28 un) e FV-23 (04 un) - TOTAL 49 FAIXAS, conforme croqui

☐ Orientação p/ Agenda (INCLUI NO RELATÓRIO ANALÍTICO)
☐ Rendação em Campo
☐ Alter. Transp. Coletivo
☒ Croqui
☐ Obra

Nº.	AGENTE/SERVIÇO	INÍCIO	TÉRMINO	EMIÇÃO	TURNO
1	EQ.NOTURNA - FX.PRÉ	06/04/2011	06/04/2011	06/04/2011	22h40 - 05h20
2	EQ.NOTURNA -	13/04/2011	13/04/2011	07/04/2011	22h40 - 05h20
3	EQ. NOTURNA -	08/04/2011	08/04/2011	07/04/2011	22h40 - 05h20
4	SUPERVISOR - GET.4	09/04/2011	10/04/2011	08/04/2011	2

[illegible]

ANEXO 3 – E –mail e arquivos para transporte por ônibus fretado

SHOWS NO ESTÁDIO DO MORUMBI – DIAS 08, 09 e 12/10/2011

ÔNIBUS FRETADOS - INFORMAÇÕES

Como já utilizado anteriormente, solicito os bons préstimos desta associação para divulgar as informações referente aos esquemas operacionais para oferecermos um bom nível de fluidez e segurança de trânsito, nos dias 08, 09 e 12/10/2011, quando da realização dos **Shows do Justin Bieber e Eric Clapton**, na área de influência do estádio do Morumbi pela CET – Companhia de Engenharia de Tráfego.

Segue anexo arquivos referente às informações sobre as áreas de bloqueios e as destinadas ao estacionamento e desembarque do ônibus fretados e para melhorarmos esta operação, estamos mais uma vez solicitando o apoio desta associação para a divulgação destas informações.

Maiores informações por favor consultem o site:

<http://www.cetsp.com.br/consultas/eventos-no-estadio-do-morumbi-dias-08,-09-e-12-10.aspx>

Certos de contarmos com vossa colaboração, mais uma vez agradecemos.

INFORMAÇÕES PARA FRETADOS

ACESSIBILIDADE E CIRCULAÇÃO

1. **Atenção** existe nova legislação para a atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo. Consulte o anexo “ATENÇÃO NOVA LEGISLAÇÃO FRETAMENTO” para maiores informações.
2. Atenção para as orientações indicadas em placas e faixas distribuídas ao longo do percurso até o Estádio.
3. O trajeto de chegada descrito no mapa fornecido deverá ser seguido rigorosamente.
4. Atenção para as mudanças de mãos de direção em algumas vias do entorno do Estádio nos dias de evento, principalmente para a operação de saída.
5. Siga as orientações dos técnicos de trânsito e respeite a sinalização viária. Atenção redobrada devido ao grande número de pedestres caminhando na via.

PARADA E ESTACIONAMENTO

1. Respeite a acessibilidade e a mobilidade dos moradores da região nunca estacionando em guia rebaixada ou de forma a prejudicar a circulação de outros veículos.
2. Os veículos **não** poderão ser movimentados após o estacionamento. Caso seja necessário deixar a vaga ou sair da área de estacionamento, não será possível o retorno.
4. O posicionamento dos veículos dentro da área de estacionamento é determinado pela ordem de chegada. **As áreas de estacionamentos serão ativadas a partir das 10:00h na quinta e na sexta-feira, dias 03 e 04/11/2011. Preferencialmente no sentido bairro-centro.**

PASSEGEIROS

1. O desembarque de passageiros somente deverá ser realizado após o veículo estar devidamente estacionado.
2. O embarque para retorno dos passageiros deverá ocorrer no mesmo local do desembarque. Oriente seus passageiros.
3. O embarque e desembarque deverão ser realizados com a maior rapidez possível.
4. Informe aos passageiros a localização dos setores do estádio e respectivos portões de acesso.
5. Oriente seus passageiros a efetuarem todo o trajeto a pé com cuidado e atenção.

VIA PÚBLICA

A via pública deverá ser usada exclusivamente para o estacionamento dos veículos. O uso para qualquer outra finalidade (acampamento, dormitório, preparação de alimentos, higiene pessoal, etc.) é vedado e estará sujeito à fiscalização da Guarda Civil Metropolitana e Subprefeitura.

Companhia de Engenharia de Tráfego

Para informações, entre em contato:
Gerência de Engenharia de Tráfego 5
(11) 3742-6173 R 211
E-mail: decbt@cetesp.com.br

NOVA LEGISLAÇÃO PARA FRETAMENTO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

As disposições da nova legislação aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

Independentemente de qualquer tipo de cadastramento ou informação junto à CET, o serviço de fretamento não rotineiro para o evento no Estádio do Morumbi deverá atender algumas exigências legais cujas informações básicas apresentamos a seguir.

LEGISLAÇÃO

1. Lei nº 14.971 de 25 de agosto de 2009, que regulamenta a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

A consulta ao texto integral da lei pode ser realizada através do link abaixo:

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/hegocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=26082009L149710000

EXIGÊNCIAS LEGAIS

1. **Empresas de transporte e fretamento da capital e da Grande São Paulo (região metropolitana):**

Para realizar o fretamento não rotineiro, devem possuir Termo de Autorização - TA e Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS dos veículos, e:

- *Se os veículos ainda não possuírem o cartão anual da Autorização Especial de Trânsito - AET expedido pelo DSV deverão antecipadamente se cadastrar pela Internet no site da Prefeitura, (http://www3.prefeitura.sp.gov.br/percurso_fretamento/F001Principal.aspx) sem necessidade de itinerário. Estando deferida a linha, imprimir e manter o protocolo deferido no veículo para ser exibido à fiscalização.*
- *Se o veículo já tem o cartão de Autorização Especial de Trânsito - AET não há necessidade de nenhuma providência, basta que o cartão esteja fixado no vidro do veículo.*

2. **Empresas do interior de São Paulo ou de outros estados (que não possuírem o Termo de Autorização - TA ou o Cadastro Simplificado):**

Deverão cadastrar-se pela Internet, conforme procedimento destinado exclusivamente para as empresas do interior de São Paulo ou de outros estados:

· *Solicitar autorização para a viagem pelo e-mail dtpturismo@prefeitura.sp.gov.br informando na mensagem: dados da empresa (nome, CNPJ, endereço, telefones e nomes dos proprietários), dados dos veículos a serem utilizados (placas, cor, marca-modelo, validade da vistoria-órgão emissor), datas de chegada à capital e de saída, local onde irá desembarcar e embarcar os passageiros (descrição sucinta) e ponto de estacionamento (veículos de fretamento não podem estacionar na via pública, exceto em locais expressamente autorizados). A empresa receberá um e-mail de retorno com a autorização, que deverá ser impressa e estar no veículo durante todo o tempo em que permanecer em São Paulo.*

3. **Todos os veículos, sem exceção, devem portar para exame da fiscalização:**

- a) Termo de Autorização - TA (não exigível para empresas do interior ou outros estados conforme instruções);
- b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS (não exigível para empresas do interior ou outros estados conforme instruções);
- c) Plano de operação do veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes (obrigatório apenas para quem necessita adentrar a ZMRF e não exigível para fretamento de turismo não rotineiro);
- d) Contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;
- e) Lista completa de passageiros (não exigível para fretamento de turismo não rotineiro);
- f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com fotografia, na categoria profissional "D" ou "E" do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

ANEXO 4 – Informações para os acessos dos transportes de VIPs para os Camarotes.

*Para oferecer um bom nível de fluidez e segurança de trânsito, nos dias 09, 10 e 13/04/2011, quando da realização dos **Shows do U2**, no estádio do Morumbi, serão ativados esquemas operacionais de reforço na área de influência do evento pela CET – Companhia de Engenharia de Tráfego.*

Conforme acordado com todos, segue arquivo referente ao itinerário sugerido para acesso à região do Estádio. Por se tratar de um evento com um público bem acima do já operado para o Estádio do Morumbi - aproximadamente 90.000 pessoas, reforçamos a necessidade de adequação à estas orientações.

*Salientamos que as vias junto aos portões de acesso ao Estádio serão sinalizadas com proibição de parada e estacionamento, **não sendo portanto possível o desembarque nesta área - Av. Jules Rimet entre Praça Roberto Gomes Pedrosa e Av. Pe Lebrét (portões de 02 a 05) e Av. Giovanni Gronchi entre a Praça Roberto Gomes Pedrosa e R. Dr Erasmo Teixeira de Assunção (portões 15 a 18), além de estarem bloqueadas para o escoamento do público ao término do evento.** Ressalto ainda que também estamos aumentando as áreas de proibição de estacionamento na principais vias junto ao Estádio.*

Fiquem atentos às alterações na regulamentação de proibição de estacionamento da região, não estacionando em local proibido.

*Estamos destinando duas áreas para desembarque na entrada para o Show - Av. Jules Rimet próximo ao portão 6 e R. Dr. Erasmo Teixeira de Assunção próximo ao portão 14, estes locais serão compartilhados com todos os serviços de vans para os camarotes, portanto seja breve nesta ação de desembarque. Não será permitido o estacionamento nas vias do entorno do Estádio. Se necessitar estacionar seu veículo utilize a região da **Pça Márcio Garneiro junto à R. Mário Gonçalves de Oliveira**, conforme indicado no croqui. Não estacione na R. Brig. Armando Trompowsk pois esta via será utilizado como itinerário de acesso ao Morumbi.*

Ao término do show, por um período aproximado de 60 minutos, as vias no entorno do Estádio serão destinadas exclusivamente para saída dos pedestres com bloqueios à circulação de veículos, portanto retardem a saída dos seus convidados em pelo menos uma hora. Montaremos bolsão de Vans nos locais de desembarque da entrada, mas lembre-se estes locais serão novamente compartilhados com todos os serviços de traslados dos camarotes.

Segue também como reforço, as orientações quanto à documentação exigida por lei para a regularização do serviço de vans, fornecidas pelo DTP.

Certos de contarmos com vossa colaboração, antecipadamente agradecemos.

ANEXO 5 – E-mail com informações para os associados do Clube do São Paulo

Como efetuamos nos últimos shows, por ocasião da realização do Show do **PEARL JAM**, implementaremos algumas alterações na regulamentação de estacionamento, com o objetivo de maximizar a utilização da pista e reduzir os impactos na região do estádio. Como já observado em outros eventos, as vagas de estacionamento à 45° na Av. Jules Rimet, junto ao Portão do clube, acabam sendo utilizadas por vendedores ambulantes, interferindo com a circulação e a segurança de veículos e pedestres. Aliado a este problema, eventos com grandes concentrações de público no estádio, invariavelmente comprometem a circulação de veículos pela Av. Jules Rimet, no trecho compreendido entre a Pça. Roberto Gomes Pedrosa e a Av. Padre Lebre. Nestas condições, a única alternativa viável de desvio para o tráfego da Av. Padre Lebre passa pela **Av. Jules Rimet, R. Floriano Peixoto Santos e R. Dr. Erasmo Teixeira de Assunção**. Para garantirmos a viabilização desta rota de desvio, alteraremos a regulamentação nestas vias, **proibindo o estacionamento de veículos, inclusive nas vagas à 45°**. Para dificultar a utilização destas vagas, serão utilizados 110 módulos de gradil metálico isolando esta área. Este material será instalado à partir das **00h00 do dia 01/11/2011** e será recolhido **somente no dia 05/11/2011, após o término do show**. Para evitarmos transtornos aos usuários e funcionários do clube, solicitamos a ampla divulgação destas informações, solicitando aos mesmos que observem estas alterações e respeitem a nova sinalização, uma vez que nossa fiscalização será intensificada na região neste período. A regulamentação de estacionamento em toda a região será normalizada no dia 05/11/2011, restabelecendo o estacionamento à 45° na Av. Jules Rimet e na R. Dr. Erasmo Teixeira da Assunção.

ANEXO 6 – SITE

Informações para quem vai ao Morumbi

- ♦ **COMO CHEGAR AO MORUMBI**
- ♦ **COMO SAIR DO MORUMBI**
- ♦ **Ponto de Encontro**
- ♦ **Os Sistemas de Transportes**
- ♦ **Ônibus Fretados**
- ♦ **Onde Estacionar**
- ♦ **Recomendações importantes para quem vai ao show**

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO

Para oferecer um bom nível de fluidez e segurança de trânsito, nos dias 03 e 04/11/2011 serão ativados os esquemas operacionais de reforço na área de influência do estádio do Morumbi, com atividades básicas de operação manual de semáforos, canalizações de tráfego, orientação aos motoristas e fiscalização.

COMO CHEGAR

Para **CHEGAR ao MORUMBI** você pode utilizar as diversas pontes junto a Marginal Pinheiros (Av. das Nações Unidas).

Para quem vem da **Zona Sul (Interlagos e Santo Amaro)** utilize a **Ponte João Dias e Av. Giovanni Gronchi**.

Para os motoristas provenientes do **Brooklin, Diadema e Aeroporto de Congonhas**, utilizar a **Av. Roque Petroni Júnior, Av. Dr. Chucris Zaidan, Ponte do Morumbi, Av. Morumbi e Av. Pe Lebrez**.

Para os veículos provenientes da Região do Itaim pode-se utilizar a **Av. Juscelino Kubitschek, Túnel Janio Quadros, Rua Eng.º Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi**

Vindo da região central, utilizar a **Av. Nove de Julho e Túnel Max Feffer, ponte Roberto R. Zuccolo (antiga Cidade Jardim), Av. dos Tajurás, R. Eng.º Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi**.

Ainda como alternativa de quem vem do centro e zona leste, utilizar a **Av. Rebouças, Av. Eusébio Matoso, Av. Francisco Morato, à direita na Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil, retorno na Av. Eliseu de Almeida e Av. Jorge João Saad**.

Pode-se utilizar também para quem vem da Região da Lapa a **Pça. Panamericana, Av. Prof. Manoel José Chaves, Ponte Cidade Universitária, R. Alvarenga, Av. Caxingui, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad**.

Os que utilizarem a Rodovia Régis Bittencourt podem chegar até o estádio utilizando-se da **Av. Prof. Francisco Morato e Av. Jorge João Saad**.

Os motoristas que chegarem a São Paulo pelas **rodovias Pres. Castelo Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Imigrantes e da zona norte da cidade**, devem utilizar a **Marginal Tietê, Marginal Pinheiros, ponte Cidade Universitária, R. Alvarenga, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad**.

E finalmente para veículos provenientes da Rodovia Raposo Tavares pode utilizar a saída junto ao **km 13 (Peri-Peri), Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad**.

PONTO DE ENCONTRO

ATENÇÃO CARONA - A fim de facilitar o encontro serão criadas áreas para o embarque/desembarque nas vias próximas ao Estádio:

1. Av. Jacob Salvador Zveibil oposto ao Shopping Butantã.
2. Av. Giovanni Gronchi com a Pça. Santos Coimbra.
3. Av. Giovanni Gronchi com a Rua Santo Américo.

Veja todas estas alternativas no mapa (link para o arquivo CHEGADA)

ATENÇÃO MOTORISTA: NÃO MARQUE COMO PONTO DE ENCONTRO A PRAÇA EM FRENTE AO ESTÁDIO (PRAÇA ROBERTO GOMES PEDROSA), POIS ESTA ESTARÃO BLOQUEADA PARA VEÍCULOS AO TÉRMINO DO SHOW, POR APROXIMADAMENTE 2 HORAS, PARA A SAÍDA DO PÚBLICO.

COMO SAIR

Siga a orientação das equipes da CET, pois todas as vias próximas ao estádio do Morumbi estarão operando de maneira a garantir uma saída rápida e segura.

Sentido Centro:

Você pode utilizar as avenidas **Av. Giovanni Gronchi, Av. Morumbi, R. Engº. Oscar Americano e Av. dos Tajurás.** Também pode-se utilizar as avenidas **Av. Jorge João Saad, Av. Francisco Morato e Ponte Eusébio Matoso.**

Sentido Brooklin e Diadema:

Utilize a **Av. Pe Lebrez, Av. Morumbi, Ponte do Morumbi e Av. Roque Petroni Jr.**

Sentido Interlagos e Santo Amaro:

Retorne pela **Av. Giovanni Gronchi até a Avenida e Ponte João Dias**

Sentido Rodovias Castelo Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Imigrantes e da Zona Norte da cidade

Utilize a **Av. Jorge João Saad, Av. Jacob Salvador Zveibil, Av. Eliseu de Almeida**

Procure executar o caminho inverso ao utilizado para a ida ao estádio. (link para o arquivo SAIDA)

ATENÇÃO: nos horários em que o público estiver saindo do show após seu término, as vias próximas ao estádio – Av. Giovanni Gronchi, Av. Jorge João Saad e Av. Jules Rimet, estarão bloqueadas para os veículos, sendo liberadas somente após toda a dispersão dos pedestres.

Veja o mapa da dispersão dos pedestres. (link para o arquivo PEDESTRE)

OS SISTEMAS DE TRANSPORTES

Prefira o transporte público: ônibus ou táxi

Consulte linhas e itinerários no site da SPTrans www.sptrans.com.br

No término do show a SPTrans disponibilizará ônibus:

- ♦ **Na Av. Jorge João Saad para o centro da cidade - Pça Ramos**

Também haverá bolsão de táxi nas vias próximas ao estádio.

Veja o mapa com o bolsão de táxi e ônibus. (link para o arquivo TAXI)

ÔNIBUS FRETADOS

Os ônibus fretados deverão efetuar o desembarque e embarque na Av. Eliseu de Almeida, onde permanecerão estacionados. Prioritariamente os ônibus deverão estacionar no sentido Bairro- Centro da Avenida.

Veja o mapa com o itinerário de chegada e a área de estacionamento para ônibus fretados. (link para o arquivo FRETADOS)

ONDE ESTACIONAR

Se optar por ir de carro ao Show você poderá estacionar seu veículo no endereço abaixo pois o organizador do evento, disponibilizará traslado de ida e volta para o Estádio do Morumbi:

WTC/CENU – Shopping D&D - Av. Nações Unidas (Marginal Pinheiros) nº 12.551

ATENÇÃO:

Na região do estádio **será ampliada a área de proibição de estacionamento nas ruas e nas principais vias de acesso:**

Atenção especial para as seguintes vias:

Av. Jorge João Saad; Av. Giovanni Gronchi, Av. Jules Rimet, R. Corgie Assad Abdala, R. Dona Adelina Ashcar, R. João da Cruz Melão, R. Floriano Peixoto dos Santos, R. Erasmo Teixeira Assunção, R. Professor Alfredo Ashcar, R. Jeriquara, R. Alcobaça, Av. Albert Einstein, R. Marechal do Ar Antônio Apel Neto, R. Rubens do Amaral, R. Sérgio Paulo Freddi, Praça Alfredo Gomes, R. Horácio Bandieri, Pça Santos Coimbra, R. Buarque.

Veja o mapa com as vias com alteração de proibição de estacionamento. (link para o arquivo PROIB. ESTACIONAMENTO)

Fique atento às alterações na regulamentação de proibição de estacionamento da região.

Não estacione em local proibido.

RECOMENDAÇÕES IMPORTANTES PARA QUEM VAI AO SHOW

Fique atento às orientações dos agentes da CET, ele está ali para organizar e orientar o trânsito para que todos possam circular com rapidez e segurança.

Evite estacionar próximo ao Estádio.

Respeite a sinalização de trânsito.

Não estacione seu veículo em fila dupla, sobre calçadas e canteiros centrais, frente a guias rebaixadas e sobre praças públicas.

Não estacione em locais onde haja canalizações com cones e cavaletes.

Fique atento às alterações na regulamentação de proibição de estacionamento da região. Não estacione em local proibido.

Não confie em guardadores de carros que indicam locais para você estacionar que não sejam permitidos.

Se necessitar pedir informações, faça-o de forma a não atrapalhar a fluidez de trânsito.

Em caso de dúvidas ligue “1188”, telefone de atendimento da CET.

Se beber, não dirija;

Use o cinto de segurança;

Pedestre, atravessa sempre na faixa de segurança;

Sugerimos ao público que antecipe sua chegada ao estádio, garantindo assim maior comodidade e segurança no acesso ao evento.

Após o final do evento, quem estiver de automóvel, retarde sua saída por 30 minutos.

Leve pouco dinheiro e um único documento de identidade;

Um celular pode ser muito útil nesta ocasião, se tiver, leve-o.

Usuários do serviço de táxi: Em caso de cobrança de tarifa abusiva, denuncie através dos telefones 2692-3302 ou 2291-5416 (S.A.C. Depto. de Transportes Públicos – DTP) ou email para dtpsac@prefeitura.sp.gov.br. Identifique o taxista através do número da credencial (adesivo no pára-brisa do veículo) ou número da placa do veículo.

Para elogios ao motorista ou serviço, achados e perdidos, e outros, utilize estes mesmos telefones e email.

ANEXO 7 – RIT – RELATÓRIO DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS

RELATÓRIO DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS

ÁREA: GET-5.
DESTINO : DIP/DO/SET/GCO/GET-1/GET-2/GET-3/GET-4/GET-6/spTrans.
ASSUNTO: OPERAÇÃO MORUMBI.
EVENTO : "360° TOUR" - SHOW DO U2.

1. DADOS REFERENTES AO EVENTO

1.1 OBJETIVO

Face a realização do Show "360° TOUR", tendo como atração a apresentação da BANDA U2, no Estádio Cícero Pompeu de Toledo - Morumbi, com estimativa de público de 90.000 pessoas, a SMT – Secretaria Municipal de Transportes através da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego e Sptrans – São Paulo Transportes S/A em conjunto com outros órgãos, elaboraram um plano operacional de Trânsito e Transportes para garantir a acessibilidade dos veículos ao Estádio, bem como preservar a rotina da região e acesso dos moradores através do monitoramento nos principais corredores viários, objetivando oferecer conforto, segurança, rapidez e confiabilidade aos usuários.

1.2 LOCALIZAÇÃO

O Estádio Cícero Pompeu de Toledo localiza-se na Pça. Roberto Gomes Pedrosa com Av. Jorge João Saad e Av. Giovanni Gronchi, tendo como principais vias de acesso, as Avenidas Giovanni Gronchi, Morumbi, Pe. Lebrete, Jorge João Saad, Prof. Francisco Morato e Tajurás, além das Pontes Morumbi, Roberto Zucollo (Cidade Jardim), Eusébio Matoso e Cidade Universitária.

1.3 COMO CHEGAR

- Veículos particulares com origens das Regiões/Rodovias descritas deverão utilizar como acesso ao Estádio:
- **Região de Santo Amaro:** Ponte João Dias, Av. Alberto Augusto Alves e Av. Giovanni Gronchi.
- **Região do Brooklin/Aeroporto de Congonhas:** Ponte Morumbi (Caio Pompeu de Toledo), Av. Morumbi e Av. Pe. Lebrete.
- **Rodovia dos Imigrantes/Anchieta:** Av. Dos Bandeirantes, Marginal Pinheiros, Ponte Eng.º Roberto R. Zucollo (Cidade Jardim), Av. Dos Tajurás, Rua Eng.º Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi.
- **Região da Av. 9 de Julho:** Av. Cidade Jardim, Ponte Eng.º Roberto R. Zucollo (Cidade Jardim), v. dos Tajurás, Rua Eng.º Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi.
- **Região do Itaim:** Av. Juscelino Kubitschek, Túnel Janio Quadros, Rua Eng.º Oscar Americano, Av. Morumbi e Av. Giovanni Gronchi.
- **Região central (Consolação/Rebouças):** Av. Eusébio Matoso, Av. Prof. Francisco Morato, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil retornando para a Av. Jorge João Saad.
- **Região da Lapa:** Pça. Panamericana, Av. Prof. Manoel José Chaves, Ponte Cidade Universitária, Rua Alvarenga, Av. Caxingui, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad.
- **Zonas Norte/Leste/Marg. Tietê e Rodovia Pres. Castelo Branco:** Rua Alvarenga, Av. Caxingui, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad.
- **Rodovia Régis Bittencourt:** Av. Prof. Francisco Morato e Av. Jorge João Saad.
- **Rodovia Raposo Tavares:** Rodovia Raposo Tavares km 13 (Peri-Peri), Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo, Av. Eliseu de Almeida, Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil e Av. Jorge João Saad.

1.4 DIA/HORÁRIO/PERÍODO

O evento ocorrerá nos dias 09, 10 e 13/04/2011. A apresentação da Banda U2, ocorrerá no sábado e na quarta-feira a partir das 21h30, com término previsto para as 23h30 e no domingo a partir da 21h00 com término previsto para as 23h00.

ESQUEMA DE ENTRADA: A PARTIR DAS 06H00

ESQUEMA DE SAÍDA: A PARTIR DAS 22H00

2. ALTERAÇÕES DE TRÂNSITO

2.1 OPERAÇÃO ENTRADA

Às 00h00 do dia 09/04/2011, serão implantadas reservas de vagas com cavaletes nas principais vias regulamentadas com proibição de estacionamento e a partir das 06h00, a área será monitorada visando garantir maior fluidez e conforto aos usuários do viário da região. Às 15h30 iniciaremos a operação de entrada objetivando facilitar a chegada do público ao estádio. Esta operação consiste na ativação de pontos interativos nos locais com maior concentração de público e veículos, ativação de rotas junto aos corredores de acesso ao estádio, além da fiscalização intensiva na região, visando coibir o estacionamento irregular no entorno do estádio do Morumbi e principais acessos, onde será proibido o estacionamento neste dia. O mesmo ocorrerá nos dias 10 e 13/04/2011.

Ativação de Faixa Reversível:

Nos dias do evento, **a CET implantará, a partir das 14h00, faixa reversível de tráfego** na Rua Engº Oscar Americano no trecho entre a Rua Icaro Sydow e Av. Morumbi (400m).

Esta ação tem como principal objetivo, aumentar a capacidade da via, minimizando o impacto gerado na R. Engº Oscar Americano, túnel Presidente Jânio Quadros e Av. dos Tajurás.

2.2 OPERAÇÃO SAÍDA

2.2.1 ALTERAÇÃO DE CIRCULAÇÃO

Nos dias de realização do evento implantaremos, a partir das 22h00, a operação saída, que consiste na execução de bloqueios viários, e inversão operacional de sentido de circulação, visando maior rapidez e segurança na saída dos pedestres e veículos, nas seguintes vias:

- Av. Jorge João Saad: Entre Av. Francisco Morato e Pça. Roberto Gomes Pedrosa (sentido Av. Francisco Morato).
- Av. Giovanni Gronchi: Trecho entre Pça. Roberto Gomes Pedrosa e R. Santo Américo (sentido bairro).
- Av. Giovanni Gronchi: Trecho entre Pça. Roberto Gomes Pedrosa e a Praça Santos Coimbra (sentido centro)
- Av. Jules Rimet entre a Av. Roberto Gomes Pedrosa e Av. Pde Lebreton.

Também será implantada e ativada, **a partir das 22h00, faixa reversível de tráfego** na Av. Giovanni Gronchi entre a R. Marcelo Mistrorigo e Av. Morumbi e na Av. Morumbi entre a Av. Giovanni Gronchi e a Av. Alberto Penteado Esta ação visa aumentar o rendimento no escoamento dos veículos nestas avenidas que com o término do show apresenta um aumento em seu volume veicular.

2.2.2 SAÍDA DE PEDESTRES

Ao término do show, por um período aproximado de 60 minutos, as vias no entorno do Estádio serão destinadas exclusivamente para saída dos pedestres.

2.3 TÚNEL PRES. JÂNIO QUADROS

No Túnel Pres. Jânio Quadros **será mantido o sentido de circulação** Centro/Bairro durante a operação entrada e saída.

2.4 CAMINHOS ALTERNATIVOS DA OPERAÇÃO SAÍDA

- Os veículos que se utilizam da Av. Giovanni Gronchi no sentido bairro-centro, com destino ao Hosp. Albert Einstein deverão utilizar-se da R. Dr. Francisco Tomás de Carvalho, R. Dr. Flávio Américo Maurano, Av. Morumbi e Av. Pde. Lebreton.
- Os veículos provenientes da Av. Giovanni Gronchi no sentido bairro-centro, com destino ao Centro

deverão utilizar-se da R. Santo Américo, R. Panômia, R. Dr. Silvio Dante Bertacchi, R. André Saraiva e Av. Prof. Francisco Morato.

- Os veículos que trafegam pela Av. Prof. Francisco Morato, com destino ao Palácio do Governo e Hosp. Albert Einstein deverão utilizar-se da R. Cenobelino Serra, R. Jurupite, R. Rio Azul, R. Manoel Jacinto, R. Dr. Silvio Dante Bertacchi, R. Clementine Brenne, R. Brig. Armando Trompowski e Av. Morumbi.

2.5 **ÁREA PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE E ESTACIONAMENTO DE ÔNIBUS FRETADOS**

- Os ônibus fretados **deverão estacionar e efetuar o embarque/desembarque** na Av. Eliseu de Almeida entre Av. Dos Três Poderes e Rua Santa Albina e **deverão utilizar as seguintes vias para o acesso:**

Principais acessos:

- **Marginal Pinheiros:** Ponte Cidade Universitária, Rua Alvarenga, Av. Caxingui e Av. Eliseu de Almeida.
- **Rodovia Régis Bittencourt:** Av. Prof. Francisco Morato, Av. Monsenhor Manoel Leite, Av. Pirajussara e Av. Eliseu de Almeida.
- **Rodovia Raposo Tavares:** Av. Caxingui e Av. Eliseu de Almeida.

2.6 **ÁREA DE ESTACIONAMENTO DE TRANSPORTE**

2.6.1 **TRANSPORTE PÚBLICO**

- A SPTrans implantará linha especial para o transporte do público, a partir das 22h00, na Av. Jorge João Saad, sentido Estádio/Morato e destino à Pça Ramos de Azevedo.

2.6.2 **TÁXI**

- Os táxis deverão estacionar a partir das 22h00 nas seguintes vias:
- Av. Giovanni Gronchi entre Rua João da Cruz Melão e R. Santo Américo (sentido bairro).
- Av. Giovanni Gronchi entre Rua Prof. Paulo Pupo e Rua Mal. Do Ar Antonio Apel Neto (sentido centro)
- Av. Jorge João Saad, em toda extensão, sentido Av. Prof. Francisco Morato.
- Av. Jules Rimet, entre Rua Floriano P. dos Santos e Av. Pe. Lebrete.
- Av. Pe. Lebrete, entre Av. Jules Rimet e Av. Morumbi.

2.7 **ÁREA DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULOS**

Visando disciplinar o acesso e melhorar o conforto para os usuários entorno do Morumbi estão disponíveis áreas do bairro para o estacionamento de veículos associadas aos caminhos de acesso, conforme descrição abaixo:

- Área 1 (delimitada pelas vias): Av. Prof. Francisco Morato, Av. Jorge João Saad, Rua Jeriquara, Rua João da Cruz Melão, Av. Giovanni Gronchi, Rua Santo Américo, Rua Panômia, Rua Francisco Preto, Rua Nilza Medeiros Martins, Rua Theo Dutra, Rua Luis Carlos Ventura, Rua Dr. Silvio Dante Bertacchi e Rua Manoel Jacinto.
- Área 2 (delimitada pelas vias): Av. Prof. Francisco Morato, Ruas dos Três Irmãos, Rua Pe. José Achoteguim, Rua Aristeu Seixas, Rua Dr. Serafico de Assis Carvalho, Av. Com. Adibo Ares, Av. Morumbi, Av. Giovanni Grochi e Av. Jorge João Saad.
- Área 3 (delimitada pelas vias): Av. Giovanni Gronchi, Rua Dr. Erasmo Teixeira de Assunção, Rua Floriano Peixoto dos Santos, Av. Jules Rimet, Rua João de C. Prado, Rua Eng.º João O. Monteiro e Rua Clementine Brenne.
- Área 4 (delimitada pelas vias): Av. Jules Rimet, Rua João de C. Prado, Rua Eng.º João O. Monteiro, Rua Sen. Otávio Mangabeira, Rua Dr. Flávio Américo Maurano, Av. Morumbi e Av. Pe. Lebrete.

Você também poderá estacionar seu veículo em um dos endereços abaixo pois o organizador do evento, disponibilizará traslado de ida e volta para o Estádio do Morumbi:

- **WTC/CENU – Shopping D&D - Av. Nações Unidas (Marginal Pinheiros) nº 12.551**

Atenção, será ampliada a área de proibição de estacionamento nas ruas da região e nas principais vias de acesso ao Estádio:

Av. Jorge João Saad; Av. Giovanni Gronchi, Av. Jules Rimet, R. Corgie Assad Abdala, R. Adelina Ashcar, R. João da Cruz Melão, R. Floriano Peixoto dos Santos, R. Erasmo Teixeira Assunção, R. Dr. José Maria Whitaker, R. Professor Lúcio Martins Calfat, R. Comendador Gabriel Calfat, R. Professor Alfredo Ashcar, R. Jeriquara, R. Alcobaça, Av. Albert Einstein,

R. Prof. Paulo Pupo, R. Marechal do Ar Antônio Apel Neto, R. Julio Ribeiro Meto, R. Rubens do Amaral, R. Sérgio Paulo Freddi, Praça Alfredo Gomes, R. Horácio Bandieri, R. Pça Santos Coimbra, Praça Vinícius de Moraes, R. João di Pietro e R. Barão de Pirapama.

Fiquem atentos às alterações na regulamentação de proibição de estacionamento da região. Não estacione em local proibido.

2.8 PONTOS DE ENCONTRO

- A fim de facilitar o encontro das pessoas que se utilizarão de carona, serão criadas áreas para o embarque/desembarque nas vias próximas ao Estádio.
 1. Av. Dep. Jacob Salvador Zveibil do lado oposto ao Shopping Butantã.
 2. Av. Giovanni Gronchi com a Pça. Santos Coimbra.
 3. Av. Giovanni Gronchi com a Rua Santo Américo.

3 RECURSOS HUMANOS E MATERIAIS POR DIA DE EVENTO

3.1 HUMANOS

- Participação do evento pela CET 110 funcionários.

3.2 MATERIAIS

- Veículos.
 - 07 Guinchos.
 - 14 Viaturas.
 - 12 Motos.
- Material de Sinalização.
 - 80 super-cones.
 - 100 cones.
 - 630 cavaletes.
 - 450 módulos de gradil metálico.
 - 50 rolos de fita de sinalização.
 - 52 placas de regulamentação de proibição de estacionamento.
 - 40 faixas de vinil.
 - 15 banners.

4 PRINCIPAIS PONTOS DE OPERAÇÃO

- Haverá acompanhamento operacional localizado e monitoramento através de câmeras de televisão nos seguintes locais do entorno do estádio:
 - Pça. Roberto Gomes Pedrosa
 - Av. Francisco Morato x R. Dráuzio
 - Av. Prof. Francisco Morato x R. dos Três Irmãos
 - Av. Profº Francisco Morato x Av. Jorge João Saad
 - Pça. Jorge de Lima
 - Av. Giovanni Gronchi x R. Sto. Américo

- Av. Giovanni Gronchi x Av. Morumbi
- Av. Morumbi x Av. Dr. Alberto Penteado
- Av. Morumbi x Av. Engº Oscar Americano
- Av. Engº Oscar Americano x R. Circular do Bosque
- Pça. Américo de Moura
- Av. Morumbi x R. Dr. Chucri Zaidan
- Av. Morumbi x R. Pe. Lebret
- Av. Morumbi x R. Min. Nelson Hungria
- Av. Morumbi x R. Francisco Tramontano
- Lgo Los Andes

5 RECOMENDAÇÕES AO PÚBLICO

- a) Evite estacionar próximo ao Estádio.
- b) Respeite a sinalização de trânsito.
- c) Não estacione seu veículo em fila dupla, sobre calçadas e canteiros centrais, frente a guias rebaixadas e sobre praças públicas.
- d) Não confie em guardadores de carros que indicam locais para você estacionar que não sejam permitidos.
- e) Se necessitar pedir informações, faça-o de forma a não atrapalhar a fluidez de trânsito.
- f) Não estacione em locais onde haja canalizações com cones e cavaletes.
- g) Siga as orientações dos técnicos de trânsito e policiamento.
- h) Em caso de dúvidas ligue “1188”, telefone de atendimento da CET.
- i) Sugerimos ao público que antecipe sua chegada ao estádio, garantindo assim maior comodidade e segurança no acesso ao evento.
- j) Após o final do evento, quem estiver de automóvel, retarde sua saída por 30 minutos.
- k) Senhores pais e responsáveis atentem quanto aos locais pré-determinados para o ponto de encontro na saída do evento.
- l) Usuários do serviço de táxi: Em caso de cobrança de tarifa abusiva, denuncie através dos telefones 2692-3302 ou 2291-5416 (S.A.C. Depto. de Transportes Públicos – DTP) ou e-mail para dtpsac@prefeitura.sp.gov.br. Identifique o taxista através do número da credencial (adesivo no para-brisa do veículo) ou número da placa do veículo. Para elogios ao motorista ou serviço, achados e perdidos, e outros, utilize estes mesmos telefones e e-mail.

Boletins Técnicos CET

TÍTULOS PUBLICADOS

Disponíveis em cetsp.com.br

1. Redução do Consumo de Combustível: Ações na circulação e no transporte (1977)
2. Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de medidas para um Plano de Ação (1977)
3. São Paulo e a Racionalização do uso de Combustível (1977)
4. Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto (1977)
5. Noções Básicas de Engenharia de Tráfego (1977)
6. Engenharia de Campo (1977)
7. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Áreas de São Paulo (1977)
8. Ação Centro (1978)
9. COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados (1978)
10. Sistema de Controle de Tráfego – Aplicação de Programa Transyt (1978)
11. POT – Programa de Orientação de Tráfego (1978)
12. Controlador Atuado (1978)
13. Sinalização Vertical: Montagem e Implantação (1978)
14. Fiscalização da Sinalização Horizontal (1978)
15. Projeto de Intersecções em Nível – Canalização (1978)
16. Métodos para Cálculos da Capacidade de Intersecções SemafORIZADAS (1978)
17. Áreas de Pedestres (1978)
18. Transportes por Ônibus Contratado (1978)
19. Áreas de Pedestres: Técnicas e Aplicações (1978)
20. Impacto de Investimento do Sistema Viário (1979)
21. Um Estudo sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos (1979)
22. COMONOR II: Comboio de Ônibus Ordenados nas avs. Rangel Pestana e Celso Garcia (1979)
23. Educação de Trânsito via Comunicação Social (1979)
24. Projeto Piloto: Deficientes Físicos e Visuais (1980)
25. Projeto Brigadeiro – Faixa Exclusiva de Ônibus no Contra-fluxo (1980)
26. Operação Especial – Visita do Papa João Paulo II (1981)
27. Iluminação e Visibilidade (1982)
28. Sistema de Administração de Multas – DSV (1982)
29. Atividades Básicas da Operação de Trânsito (1982)
30. Impacto de Obras na Via Pública (1982)
31. Pesquisa e Levantamento de Tráfego (1982)
32. Pólos Geradores de Tráfego (1983)
33. Áreas de Estacionamento e Gabaritos de Curvas Horizontais (1984)
34. Tarifa de Ônibus Urbano (1985)
35. Análise e Dimensionamento da oferta de Transportes por ônibus – Metodologia (1985)
36. Pólos Geradores de Tráfego II (2000)
37. Operação Horário de Pico (2005)
38. O Controle de Semáforos em Tempo Real (2005)
39. Serviço de Valet - Regulamentação de estacionamento e parada (2006)
40. Mobilidade Urbana Sustentável - Fator de inclusão da pessoa com deficiência (2006)
41. Manutenção - sistema integrado de gerenciamento (2006)
42. Investigação de Acidentes de Trânsito Fatais (2008)
43. Cobrança de eventos - Legislação, Razões e Critérios (2008)
44. Operação de Trânsito - Um Desafio Permanente (2008)
45. Fazendo Escola - Capacitação de Professores (2009)
46. Modelo de Atração de Automóveis por Shopping Center (2011)
47. Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC - Restrição ao Trânsito de Caminhões (2011)
48. Nova Paulista - Uma Quebra de Paradigmas (2011)
49. Educação a distância (2011)
50. História dos estudos de bicicleta na CET (2012)
51. Estudo de viabilidade de Zona Azul (2012)
52. Visita Técnica a Nova Iorque para analisar a prioridade ao pedestre (2012)
53. 1000 Relatórios de Investigação de Acidente (2012)