

Título: Copa 2014: São Paulo, plano de mobilidade em ação.

Autores: Tadeu Leite Duarte¹; Gladis Garcia Ribeiro Calvacante².

¹Arquiteto e Urbanista, Licenciado em Matemática pela Universidade Guarulhos, Diretor de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito na CET-SP, Rua Barão de Itapetininga, nº 18, 11º andar, centro, São Paulo: tadeul@cetsp.com.br. ² Licenciada em Matemática pela Universidade Guarulhos, Assessora da Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito na CET-SP, Rua Barão de Itapetininga, nº 18, 11º andar, centro, São Paulo: gladisr@cetsp.com.br.

Palavras chave: planejamento, mobilidade, copa do mundo, transporte público

SÍNTESE: Tendo sido indicada como uma das sedes da Copa de 2014, a cidade de São Paulo elaborou a partir de 2011 um Plano de Mobilidade. A revisão em 2013, já às vésperas da Copa das Confederações, já considerava como centro das ações a integração entre o modo de deslocamento por trilhos, principal meio de acesso dos torcedores ao estádio, e um sistema de apoio aos serviços no entorno da Arena, baseado fortemente no deslocamento sobre pneus e principalmente no modo a pé. Assim sendo aprimorado, é aplicado em 2014 tendo obtido bons resultados, uma vez que não repercutiu os congestionamentos esperados e permitiu a acessibilidade de forma segura. O presente trabalho busca apresentar o resumo histórico da preparação deste plano, sua implementação e os resultados obtidos. Estabelece ainda uma visão crítica com relação ao uso de ferramentas de planejamento, preparatórias aos eventos de grande porte em municípios altamente adensados.

INTRODUÇÃO: Em 30 de Outubro de 2007 a FIFA oficializou a escolha do Brasil para sediar a Copa do Mundo FIFA 2014, provocando a candidatura de diversas capitais brasileiras para o acolhimento dos jogos. Com a confirmação de São Paulo entre as 12 cidades sede do torneio, gestores da administração de transportes do município, apoiados por instâncias do Governo do Estado e pelo Ministério das Cidades, passaram a preparar as condições ideais de mobilidade e acessibilidade a seus habitantes, delegações de jogadores, autoridades nacionais e estrangeiras, personalidades e visitantes de diversas localidades e dos diversos profissionais envolvidos no evento, em especial aqueles da imprensa e do esporte. São Paulo, com 11 milhões de habitantes e 17.000 km de vias pavimentadas, propõe então um Plano de Mobilidade seguindo determinações da FIFA, como garantia para que eventuais incômodos fossem eliminados ou, pelo menos, minimizados.

Este plano teve como principais objetivos:

“... garantir um padrão elevado de serviço aos diversos clientes da Copa do Mundo FIFA 2014, impactando o mínimo possível a rotina da população e considerando melhorias na infraestrutura urbana permanente da cidade, para que os investimentos não sejam restritos ao período de realização do evento.”

(SÃO PAULO – 2013)

Alinhando o planejamento do evento a estes objetivos, o estádio escolhido pela FIFA para a realização dos jogos foi o estádio do S. C. Corinthians Paulista, à época ainda em construção, e que a FIFA passou a denominar “Arena de São Paulo”. Com 66.200 assentos disponíveis durante os jogos da Copa. Esta foi uma escolha estratégica por este estádio distar 30 km do centro da cidade e 20 km do Aeroporto Internacional André Franco Montoro, em Guarulhos. A localização deste estádio junto a dois terminais de transporte de massa – Metrô e Trem – além de um terminal de transporte urbano possibilitou a integração com outros modais, como ônibus urbanos. A proximidade de áreas livres de construção ou vegetação possibilitou a instalação de pátios de estacionamento para ônibus fretados e veículos credenciados, entre outros.

No período que antecedeu a realização dos jogos, foram viabilizados diversos investimentos em obras para melhoria do sistema viário no entorno da Arena de São Paulo. Como garantia de cumprimento do Plano de Mobilidade de São Paulo, antes e durante a realização do evento, os profissionais responsáveis monitoraram as diversas ações em andamento ou realizadas e executaram os ajustes necessários para que tudo fosse feito a contento.

Neste artigo, tratamos das iniciativas para o preparo e planejamento do evento atendendo às diretrizes emitidas pela FIFA. Contém, ainda uma exposição do Plano de Mobilidade de São Paulo elaborado pelo Comitê Paulista da Copa e pelo Comitê Integrado de Gestão Governamental Especial para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 em São Paulo - SPCopa, um resumo das obras e ações operacionais efetivadas, além de material concernente à divulgação do evento e o quantitativo dos recursos mobilizados. Ao término deste, é apresentado um balanço das ações planejadas e uma conclusão, demonstrando o legado deixado na questão relativa à Mobilidade Urbana, durante a realização dos jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 na Cidade de São Paulo.

PROPOSIÇÕES: Dando início ao planejamento da COPA do Mundo 2014 em São Paulo e visando garantir padrões mínimos de atendimento e segurança aos torcedores, delegações, autoridades e profissionais envolvidos no evento, a FIFA emitiu um conjunto de diretrizes ao Comitê Integrado de Gestão Governamental Especial para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 – SPCopa, estabelecido pelo Decreto Nº 53.697 de 16 de Janeiro de 2013.

Em relação às questões de Mobilidade Urbana, estas diretrizes compreenderam, basicamente:

- Visitas periódicas para o acompanhamento e inspeção das obras de execução da Arena de São Paulo e o conjunto de obras viárias associado;
- Elaboração um Plano de Mobilidade para acesso ao local dos jogos;
- Atendimento à demanda de estacionamento para os diversos atores;
- Definição do perímetro de segurança e o aparato decorrente;
- Definição dos Pontos de Verificação Veicular (PVV's), fluxos de acesso por clientes e vias bloqueadas ou restritas;

A partir destas diretrizes, seguiram-se diversas ações objetivando o planejamento dos eventos, bem como a garantia de sua execução e acompanhamento.

A organização e o planejamento da COPA do Mundo FIFA 2014 seguiu a seguinte cronologia desde seu planejamento até a sua finalização:

30/10/2007 – Escolha do Brasil como sede dos jogos;

31/05/2009 – São Paulo é escolhida como uma das 12 cidades sede do torneio;

13/07/2011 – O Comitê Organizador Local – “COL” aceita as garantias e confirma a Arena de São Paulo como local dos jogos;

20/10/2011 – A FIFA confirma a Cidade de São Paulo para a abertura dos jogos da Copa do Mundo 2014;

12/09/2012 – O DERSA inicia as obras do Complexo Viário Itaquera, junto à Arena de São Paulo;

15/04/2014 – É entregue a obra civil da Arena de São Paulo;

28/04/2014 – O Governo do Estado e a PMSP iniciam a entrega do Complexo Viário Itaquera;

18/05/2014 – Jogo teste entre Corinthians x Figueirense e monitoramento do impacto gerado;

01/06/2014 – Jogo teste entre Corinthians x Botafogo e monitoramento do impacto gerado;

12/06/2014 – Abertura da Copa do Mundo FIFA 2014 e acompanhamento técnico no entorno (decretado feriado);

17/06/2014 – Jogo Brasil x México em Fortaleza CE com grande impacto viário em São Paulo;

23/06/2014 – Jogo Holanda x Chile em SP e acompanhamento técnico no entorno, com adoção do “rodízio expandido” de veículos e “horário expandido” para faixas exclusivas de ônibus (ponto facultativo);

19/06/2014 – Jogo Uruguai x Inglaterra em SP e acompanhamento técnico (Feriado Nacional - Corpus Christi);

26/06/2014 – Jogo Coréia do Sul x Bélgica em SP e acompanhamento técnico, com adoção do “rodízio expandido” de veículos e “horário expandido” para faixas exclusivas de ônibus;

01/07/2014 – Jogo Argentina x Suíça e acompanhamento técnico no entorno, com adoção do “rodízio expandido” de veículos e “horário expandido” para faixas exclusivas de ônibus;

09/07/2014 – Jogo Argentina x Holanda em SP e acompanhamento técnico no entorno (Feriado Estadual – Revolução de 1932);

O PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO PAULO

Conforme diretrizes estabelecidas antecipadamente pela FIFA, este plano visou garantir um padrão elevado de serviço aos diversos atores da Copa do Mundo FIFA 2014 (torcedores, autoridades, delegações e imprensa), impactando o mínimo possível na rotina da população e concebendo melhorias permanentes na infraestrutura urbana da cidade.

O Plano de Mobilidade de São Paulo foi desenvolvido, considerando a utilização integrada de todos os modais de transporte e priorizando o acesso ao local dos jogos através do sistema sobre trilhos, por apresentar alta capacidade de transporte. Considerou também a ação coordenada de todos os órgãos e empresas dedicadas à mobilidade urbana, tanto da Prefeitura do Município de São Paulo (SMT, CET, SPTrans etc), bem como aqueles do Governo do Estado (Metrô, CPTM etc).

O Plano de Mobilidade de São Paulo apresenta a estratégia operacional e estrutura organizacional adotada, explorando o conceito do planejamento estratégico, suas premissas e a descrição dos diversos atores envolvidos na sua operacionalização. O sistema de transporte coletivo é descrito em sua infraestrutura de caráter público, avaliando a utilização do sistema sobre trilhos, do sistema sobre pneus, a malha viária e a estrutura cicloviária existente na Cidade. A descrição inclui a tecnologia utilizada e a política tarifária do sistema de transporte coletivo de competência do Estado de São Paulo. Este plano apresenta ainda, as ações propostas para monitorar e controlar o tráfego nos principais locais de concentração de espectadores e clientes FIFA, por meio da Gestão de Tráfego Integrada.

O Plano Operacional segue detalhando para o Perímetro do estádio, abrangendo todo o aparato da operação de controle de tráfego nas imediações da Arena de São Paulo. Este descritivo contempla todas as ações concernentes à organização e atividades relacionadas que ocorrerão durante os dias de jogos. É apresentado ainda o Plano Operacional para o FIFA “Fan Fest”, com o descritivo da operação de trânsito e opções de transporte público durante os dias de realização desta festa na área escolhida, localizada no Centro da Cidade.

O plano também detalha a infraestrutura dos aeroportos do Estado de São Paulo e a estratégia operacional para os dias de aumento de demanda no Aeroporto de Congonhas.

É descrito, ainda, o Plano de Comunicação, esclarecendo como serão as ações promocionais e informativas a respeito do transporte público, segurança, turismo, cultura, saúde, acessibilidade e funcionamento da cidade, tanto para os visitantes - nacionais e estrangeiros - quanto para a população local que será impactada pela realização do evento.

Conclui o Plano de Mobilidade de São Paulo quais serão os recursos humanos envolvidos nas operações de trânsito, visando o treinamento e a alocação de recursos materiais

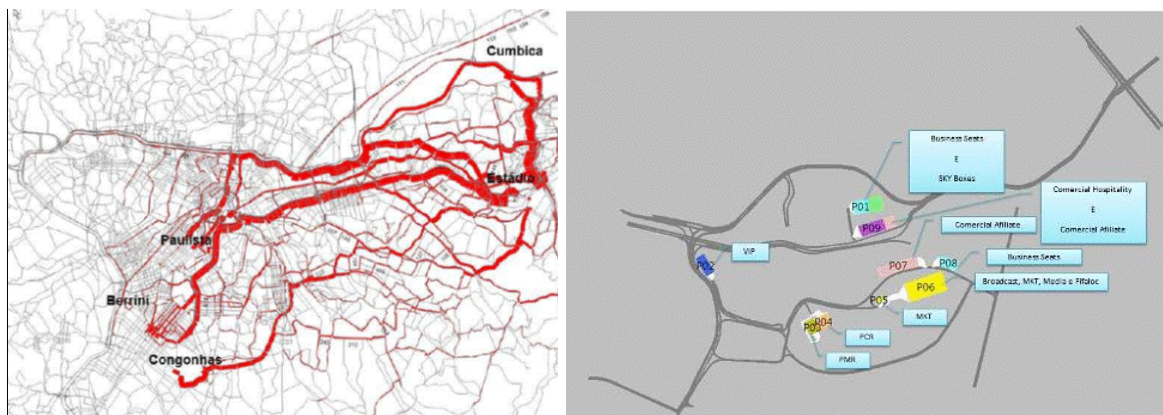
necessários para sua concretização. Relata, também, a capacitação necessária aos funcionários das empresas envolvidas no transporte público de massa. Por fim, aborda como será elaborado o Plano de Gestão de Riscos e Contingência a ser apresentado pelas empresas envolvidas.

AÇÕES DE PLANEJAMENTO

Os estudos de simulação para a Copa do Mundo FIFA 2014 elaborados pela CET tiveram início em Dezembro de 2011. As análises de simulação ocorreram como parte do escopo do Plano de Mobilidade de São Paulo. As simulações foram realizadas de forma distinta para duas abordagens, a macro e micro acessibilidade.

A macroacessibilidade foi avaliada através dos programas EMME e VISUM, e teve como foco de estudo os impactos ocasionados pelos jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 ao trânsito nas vias estruturais da cidade em dias úteis. Foram simulados três horários distintos de início de jogos, considerando o efeito de bloqueios operacionais em várias vias de acesso à Arena de São Paulo. Nos cenários propostos, ainda foram considerados os volumes adicionais de veículos autorizados com destino à Arena de São Paulo e o conjunto de obras viárias previsto para melhorar a acessibilidade à região Leste da cidade. As simulações com base horária foram realizadas de forma contínua e sucessiva para o período das 6h00 / 24h00. A restrição de capacidade viária decorrente dos bloqueios operacionais nas vias e volumes adicionais de viagens foram alterados de forma dinâmica na alocação das viagens na rede de simulação, em função do horário de início dos jogos.

Os resultados obtidos - variação de volume, velocidade e tempos de atrasos entre cenários simulados - permitiram indicar os horários mais recomendados para início dos jogos e propor alternativas de itinerário de rotas com impacto minimizado.



Exemplo de macro simulação em dias úteis e jogo às 16 horas
e de micro simulação do acesso aos estacionamentos

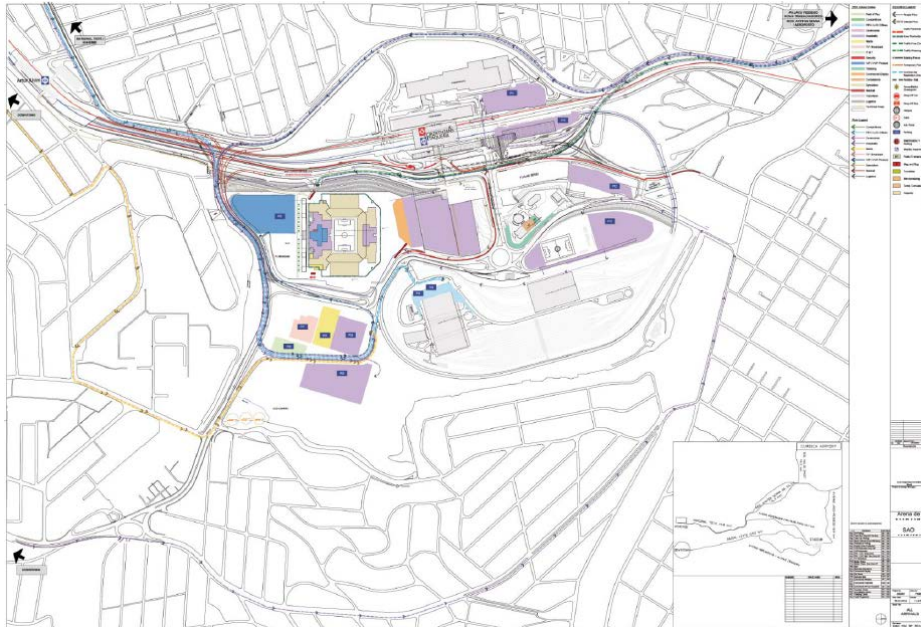
Os estudos de microacessibilidade foram realizados com uso do programa VISSIM. As análises tiveram como foco a circulação veicular na área do entorno da Arena de São Paulo e acesso aos bolsões de estacionamento dos veículos autorizados. Foram avaliados diversos layouts de distribuição de estacionamento, destinados aos diferentes públicos, para um período de 4 horas antes do início dos jogos.

Por meio da microssimulação, foi possível identificar a suficiência da capacidade viária ao sistema viário proposto na área de exclusão, vias de acesso aos estacionamentos e identificação de pontos de gargalo no sistema.

Algumas condicionantes de análise consideradas nas simulações na época em que foram realizados os estudos não se efetivaram de fato. É o caso, por exemplo, do funcionamento pleno do tramo Leste do Rodoanel e a conclusão das novas alças de acesso no viaduto da Av. Jacu Pêssego com a Av. José Pinheiro Borges na macrossimulação, e o número de vagas e uso da área da pedreira como bolsão de estacionamento de veículos na microssimulação.

Os trabalhos de macro e micro simulação deram origem a relatórios que foram apresentados e discutidos com os gestores e com o corpo técnico envolvido, servindo assim como importante subsídio durante o planejamento e a execução das ações contidas no Plano de Mobilidade de São Paulo.

Resulta das articulações para a preparação que o plano de mobilidade dá origem ao MASTERPLAN a seguir apresentado.



RESULTADOS: A partir deste planejamento, passou-se a implementação de um plano de operacionalização. Constituiu ação dentro deste plano “calibrar” as medidas.



Plano operacional implementado

Com o objetivo de avaliar o impacto causado durante o evento sobre os deslocamentos dos usuários do sistema viário, foram executados dois tipos de pesquisas de tráfego, a contagem volumétrica veicular classificada e a observação do comportamento dos pedestres. Foram executadas contagens veiculares, visando elaborar um comparativo entre o carregamento viário em dias de jogos na Arena de São Paulo e o carregamento viário verificado em dias

úteis, em direção ao estádio, possibilitando assim a estimativa do impacto gerado nas principais vias de acesso ao estádio sede.

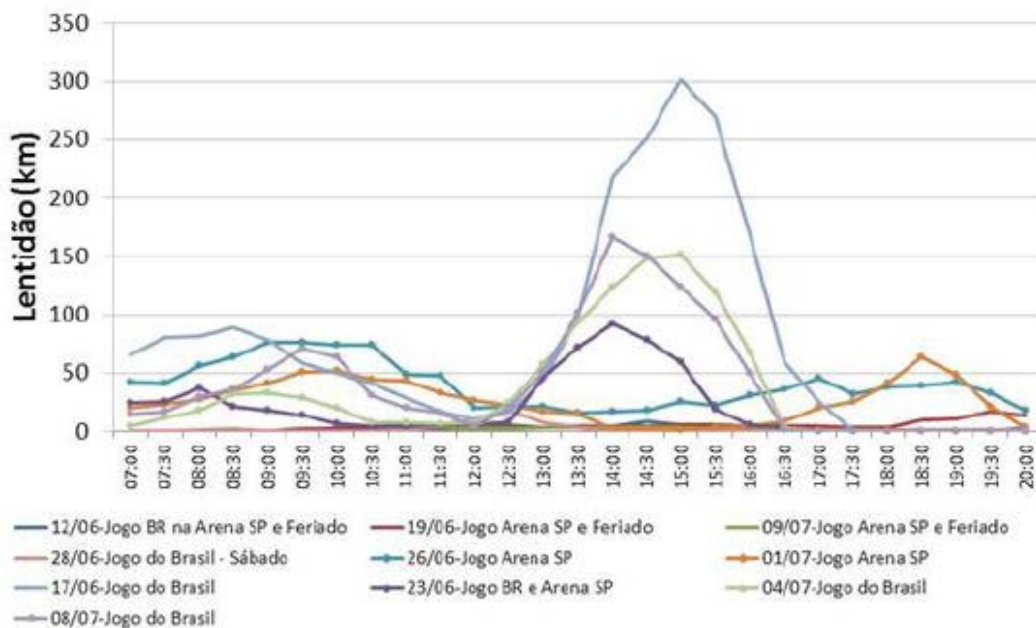
Para melhor estimar a demanda de veículos destinada à Arena de São Paulo, estas contagens foram executadas no dia do evento teste, domingo 01/07/2014, em vias que permitem o acesso direto ao estádio e antecipando o início da partida, ou seja, entre 12h00 e 16h00. Na avaliação geral, os volumes veiculares nas rotas de chegada em locais próximos aos bloqueios estabelecidos no dia do “Evento Teste”, resultaram inferiores aos volumes pesquisados no horário do pico da tarde em dias úteis. Foram realizadas observações visuais da movimentação de pedestres antes e após o jogo no dia do “Evento Teste”. As observações foram realizadas por duplas de técnicos munidos de formulário padronizado que se distribuíram em 5 setores cobrindo o entorno da Arena de São Paulo, nos seguintes horários: antes do jogo, entre 14h15 e 16h30 e após o jogo, entre 17h30 e 18h45.

Estas observações evidenciaram a necessidade de reforço na sinalização de orientação aos pedestres, necessidade de orientação junto aos terminais e equipamentos de transporte público, presença de grupos de curiosos nas proximidades, algumas passagens estreitas e necessidade de reforço de pessoal e melhoria nos equipamentos de canalização e contenção de pedestres.

EXPANSÃO DO HORÁRIO DO RODÍZIO E DAS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

O deslocamento dos torcedores para suas residências, acrescido aos deslocamentos em direção à Arena de São Paulo ou a locais de grande concentração de pessoas como bares, restaurantes ou à “Fan Fest”, gerou um impacto viário, que exigiu a adoção de medidas complementares, considerando as ferramentas disponíveis para o controle de demanda. Assim, o horário do rodízio municipal, que ocorre normalmente entre as 07h00 e 10h00 pela manhã e entre as 17h00 e 20h00 durante a tarde, foi expandido para que a restrição ocorresse de forma contínua, entre 07h00 e 20h00. Com a mesma finalidade, o horário de funcionamento de todas as faixas exclusivas implantadas foi expandido para que a restrição ocorresse de forma contínua, entre 06h00 e 20h00.

O Gráfico apresentado a seguir demonstra os efeitos destas medidas sobre a lentidão nas vias operadas em dias de jogos.



Lentidão em dias de jogos – Município de São Paulo.

TRANSPORTE PÚBLICO

A proposta adotada pela PMSP e pelo Governo do Estado de São Paulo para o transporte de expectadores à Arena de São Paulo durante o período dos jogos foi priorizar o transporte coletivo, visto que a cidade possui um amplo sistema sobre pneus e uma significativa malha de transporte sobre trilhos naquela região, sistemas estes, relativamente integrados, que atendem à rede hoteleira, às rodoviárias e aos aeroportos. A Arena de São Paulo está localizada ao lado das estações Arthur Alvim (Metrô) e Corinthians - Itaquera (Metrô e CPTM).

O Vale do Anhangabaú, local escolhido para a FIFA “Fan Fest” é atendido pelas estações de Metrô Sé, Anhangabaú, São Bento, República e Luz.

A malha metro ferroviária é operada pelo Metrô de São Paulo e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, ambas pertencentes ao Governo do Estado de São Paulo e, ainda, pelo Consórcio Via Quatro que opera a Linha 4 - Amarela em regime de concessão. O transporte sobre pneus é operado pela Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU, também ligada ao Governo do Estado de São Paulo e pela SPTrans, empresa da Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP.

Através de folhetos informativos, do Guia da Mobilidade e de outras peças de divulgação, o público afluente à Arena de São Paulo foi orientado a utilizar qualquer estação de trem ou metrô para embarque no sistema sobre trilhos e, assim, se dirigir ao estádio.

A oferta de transporte público para deslocamentos em dias de jogos recebeu especial atenção dos gestores e técnicos de trânsito e transporte, sendo empregados os seguintes sistemas:

A rede metroviária de São Paulo possuía 5 linhas em operação, com 64 estações distribuídas em 74,3 km de extensão. O Metrô opera as seguintes Linhas: Linha 1 - Azul (Jabaquara a Tucuruvi), Linha 2 - Verde (Vila Prudente a Vila Madalena), Linha 3 - Vermelha (Corinthians-Itaquera a Palmeiras-Barra Funda) e Linha 5 - Lilás (Capão Redondo a Largo Treze). A Linha 4 - Amarela tem conexão com a CPTM na estação Pinheiros (Linha 9 - Esmeralda) e com o Metrô nas estações Consolação (Linha 2 - Verde) e República (Linha 3 - Vermelha). Por fim, a Estação Luz, possibilita a conexão com a malha da CPTM (Linhas 7 - Rubi, 10 - Turquesa e 11 - Coral) e com os trens do Metrô (Linha 1 - Azul).

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM possui uma malha de 260,8 km. Está presente em 22 municípios, sendo 19 na Região Metropolitana de São Paulo. Opera hoje seis linhas, a linha 7-Rubi (Luz a Jundiaí), 8-Diamante (Júlio Prestes a Itapevi), 9-Esmeralda (Osasco a Grajaú), 10-Turquesa (Brás a Rio Grande da Serra), 11-Coral (Brás a Mogi das Cruzes) e 11-Safira (Brás a Calmon Viana). O sistema conta com 89 estações operacionais, 8 delas integradas ao Metrô, nas estações de Santo Amaro, Pinheiros, Palmeiras-Barra Funda, Luz, Brás, Tatuapé, Corinthians-Itaquera e Tamanduateí, sendo 6 estações com integração gratuita. O sistema transporta, por dia, cerca de 2,7 milhões de passageiros.

SISTEMA FERROVIÁRIO ESPECIAL: TREM “EXPRESSO DA COPA “

A criação do “Expresso da COPA” teve como premissa o transporte exclusivo para os torcedores em dias de jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014. Nesta operação especial, foi utilizada a Linha 11 - Coral da CPTM, saindo da Estação Luz, sem paradas intermediárias nas duas estações seguintes (Brás e Tatuapé) e com desembarque na estação Corinthians/Itaquera. Durante o estudo de viabilidade de sua criação foram considerados os seguintes aspectos e vantagens:

- O deslocamento dos torcedores diretamente do centro da cidade até o estádio deveria ocorrer em aproximadamente 20 minutos;
- A possibilidade de utilização de infraestrutura existente para o transporte de alta capacidade da CPTM, através da Linha 11 - Coral, cuja estação se encontra a menos de 800 metros do estádio;

- A elevada capacidade de atendimento de demanda de usuários disponível nas plataformas da estação Corinthians/Itaquera.

SISTEMA DE TRANSPORTE SOBRE PNEUS: ÔNIBUS MUNICIPAIS

Para este segmento, o emprego de ônibus urbanos no plano operacional adotado foi previsto mediante um reforço ou operacionalização nas linhas municipais que alimentavam o sistema sobre trilhos e que, ao mesmo tempo, atendiam às regiões hoteleiras, bolsões de estacionamento, bem como ao Aeroporto de Congonhas, ligando, assim, as estações da CPTM e do Metrô mais próximas a este terminal e a todo o sistema de transporte público concebido para o evento. Das 1.360 linhas existentes na rede municipal de transporte coletivo, 1.041 atenderam ao sistema trilhos num raio de até 100m de distância das estações e 216 serviram ao Vale do Anhangabaú, local da FIFA “Fan Fest”, com atendimentos viabilizados em até 500m de distância dos diversos terminais.

MORADORES DO ENTORNO DA ARENA DE SÃO PAULO

No Terminal Intermodal de Itaquera prestaram serviço os trens da CPTM e Metrô, além de linhas municipais e intermunicipais. A SPTrans, com o objetivo de garantir as ligações e atendimentos atuais e amenizar os transtornos à operação normal do sistema, decorrentes das diversas restrições viárias estabelecidas, elaborou um Plano Operacional envolvendo as linhas do terminal e de seu entorno, reduzindo apenas em 23% a quantidade de linhas ofertadas, que passaram de 65 para 50 linhas.

Para a garantia de regularidade de operação, evitando-se atrasos e impactos negativos junto à população usuária, habitual ou não, foi mantido o terminal rodoviário em funcionamento parcial, com acesso dos ônibus urbanos através de rotas específicas para o evento.

OPERAÇÃO PAESE

Como garantia mínima da operação do transporte coletivo público foi deflagrada pela SPTrans a operação PAESE (Plano de Ação Entre Empresas em Situação de Emergência). A operação PAESE foi acionada durante os horários de CHEGADA e de SAÍDA dos jogos, atendendo a um trajeto específico conforme indicado nas imagens a seguir. Neste trajeto, os ônibus saíam da região central (Luz, Parque D. Pedro II) e se dirigiam pelo eixo “radial Leste” até a estação Artur Alvim do Metrô. Na volta, um trajeto semelhante era percorrido entre os dois destinos extremos.

SERVIÇO ATENDE

O Serviço de Atendimento Especial - ATENDE foi criado por meio do Decreto nº 36.071 de 09 de maio de 1996. É uma modalidade de transporte porta a porta, gratuito aos seus usuários, com regulamento próprio, oferecido pela Prefeitura do Município de São Paulo, gerenciado pela São Paulo Transporte S.A. e operado pelas empresas de transporte coletivo do município de São Paulo. Destina-se às pessoas com deficiência física com alto grau de severidade e dependência. Durante a realização dos jogos da COPA do Mundo FIFA 2014, os sistemas de transporte público, nos quais o ATENDE se insere, apresentaram plena acessibilidade para conduzir a PCD até as estações Arthur Alvim ou Corinthians Itaquera. O torcedor com mobilidade reduzida foi orientado a percorrer o mesmo caminho dos demais torcedores, por uma calçada ampla e com a inclinação dentro dos limites estabelecidos pela legislação. Devido às condições excepcionais de restrição de acesso, este trajeto foi concebido de modo a não ultrapassar a distância de 750 metros.

Serviço ATENDE Cadeirantes	385
Usuário transportado em banco	1.014
Idoso	950
Obeso	82
Gestante	106
Criança de colo	132
Acompanhantes	2.242

Tabela: Atendimentos registrados.

CONCLUSÕES: Foram realizados investimentos que resultaram na implantação do conjunto de obras de infraestrutura viária e todo o suporte de sinalização, controle e monitoramento de tráfego executado na região Leste da Cidade de São Paulo, que contribuem para o desenvolvimento desta região, qualificada como uma das mais populosas da cidade. Para atender ao Plano de Mobilidade de São Paulo foram executadas obras de arte como viadutos, passarelas, passagens subterrâneas, alças de acesso, novas vias e trechos de vias, redes de semáforo, dispositivos de monitoramento do tráfego, ciclovias e diversas obras de menor porte como barreiras de concreto, rebaixamento de guias em travessias de pedestres, instalação de piso podotátil e outras que contribuíram para a melhoria das condições de circulação e acessibilidade não apenas no entorno da Arena de São Paulo e do Polo Institucional previsto para a região mas, também, para a melhoria das condições de acessibilidade em áreas mais distantes, através de ligações de média e longa distância que receberam melhorias viárias, com a implantação de sinalização de orientação e de rotas orientadas para acesso à região de Itaquera.

Para viabilizar, executar, acompanhar e operar este conjunto de intervenções viárias, a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET planejou e executou ações, coordenou equipes multidisciplinares, mobilizou recursos e treinou pessoal de diversas áreas da empresa para as mais distintas ações operacionais e educativas. Foi necessário para tanto, trabalho de equipe e parcerias, sendo desenvolvido em conjunto com vários órgãos da Prefeitura, do Governo do Estado e, até mesmo do Governo Federal, que vistoriou as condições de acessibilidade, desde os aeroportos até a Arena de São Paulo por ocasião do evento teste. Da mesma forma, a SPTrans, a GCM e outros órgãos da administração municipal, se envolveram, cada qual em sua competência, para garantir o sucesso do evento.

A operacionalização destas medidas se traduziu em baixo impacto às regiões envolvidas, não sendo registrados grandes incidentes, nem tão pouco agravo das condições de segurança nestas regiões. Foram envolvidas cerca de 100.000 pessoas diretamente com o evento, que se deslocaram sem observação de grandes percalços. Os moradores e usuários dos sistemas de transportes, não diretamente envolvidos, também não foram afetados de forma significativa.

Este trabalho e seus resultados demonstraram a capacidade da Cidade de São Paulo de se estabelecer como cidade sede de eventos internacionais de grande relevância, reafirmando sua vocação e receptividade para acolher grupos de turistas nacionais e internacionais em larga escala, sempre acompanhada de perto pelo olhar crítico e atento da mídia internacional, recebendo elogios pela sua hospitalidade e desenvoltura para atender bem ao público visitante e por ofertar transporte público confiável, seguro, eficiente e com a qualidade exigida pelos organizadores de eventos de alto padrão.