



**BOLETIM TÉCNICO 43**

# **COBRANÇA DE EVENTOS**

## **Legislação, Razões e Critérios**

**Luiz Carlos Mantovani Néspoli**

**André Luiz Trigo de Aguiar**



**CET**

Companhia de Engenharia de Tráfego





BOLETIM TÉCNICO 43

# **COBRANÇA DE EVENTOS**

## **LEGISLAÇÃO, RAZÕES E CRITÉRIOS**

Luiz Carlos Mantovani Néspoli  
André Luiz Trigo de Aguiar





**Prefeitura do Município de São Paulo**

*Gilberto Kassab*

**Secretaria Municipal de Transportes**

*Alexandre de Moraes*

**Companhia de Engenharia de Tráfego**

**Presidência**

*Roberto Salvador Scaringella*

**Diretoria de Operações**

*Adauto Martinez Filho*

**Gerência de Eventos e Atendimento ao  
Município**

*Luiz Carlos Mantovani Néspoli*

**Departamento de Gestão de Eventos**

*André Luiz Trigo de Aguiar*

**Dados Estatísticos**

*Marcos Nunes de Andrade*

*Vitor Tadeu Rocha*

**Edição**

**Gerência de Marketing e Comunicação**

*Aluysio Simões de Campos Filho*

**Departamento de Marketing**

*Rafael Teruki Kanki*

**Diagramação e Edição**

*Heloisa Cavalcanti de Albuquerque*

**Fotos**

*Marcelo Fortim*

*Acervo CET*

**Boletim Técnico n 43 - Cobrança de Eventos**

**Autoria**

*Luiz Carlos Mantovani Néspoli*

*André Luiz Trigo de Aguiar*

**Ficha Catalográfica**

Rua Barão de Itapetininga, 18

São Paulo - SP





## **BOLETIM TÉCNICO 43**

# **COBRANÇA DE EVENTOS LEGISLAÇÃO, RAZÕES E CRITÉRIOS**







## ***APRESENTAÇÃO***

A série *Boletim Técnico CET* teve início nos anos 70, com o objetivo de divulgar estudos e projetos de Engenharia de Tráfego, Educação e Esforço legal realizados pela Equipe Técnica da CET. Em vista do ineditismo dessas soluções e do fato de serem experiências de interesse nacional, estas publicações tornaram-se referência bibliográfica e fonte de idéias para vários órgãos de gestão do trânsito.

Passadas mais de três décadas, os Boletins - de caráter conceitual - ainda mantêm sua atualidade e interesse, razão pela qual estão sendo reeditados de forma a continuar servindo como fonte de subsídios. Ao mesmo tempo, estamos retomando a edição de novos Boletins Técnicos, dando continuidade ao intercâmbio e ao aperfeiçoamento da prática da engenharia de tráfego no país.

*Roberto Salvador Scaringella*  
Presidente







# ÍNDICE

## Introdução

### 1. Legislação de Eventos: Definições e Conceitos

### 2. Metodologia de Cálculo dos Custos Operacionais e do Preço dos Serviços Prestados em Eventos

2.1. Composição do custo dos serviços prestados pela CET em eventos

2.2. Metodologia de Cálculo dos Custos da Mão de Obra

2.3. Metodologia de Cálculo dos Custos de Materiais de Sinalização

2.4. Custo Operacional Total

2.5. Tabela de Preços Padrão

### 3. Roteiros e Procedimentos

### 4. Estatística

4.1. Distribuição dos Eventos por Tipo

4.2. Distribuição dos Eventos por Origem do Pagamento

4.3. Distribuição dos Eventos Isentos de Pagamento

4.4. Distribuição dos Eventos por Faixas de Valores

4.5. Mega Eventos

### 5. Mudança de Cultura









## INTRODUÇÃO

A movimentação intensa de pessoas nas cidades é consequência da existência de múltiplas atividades ligadas às necessidades próprias da população como trabalhar, freqüentar escolas, cuidar da saúde, fazer compras, ir a bancos, resolver assuntos em órgãos públicos, entre inúmeras outras.

Quanto maior a cidade, maior e mais intensa é a dinâmica dos deslocamentos demandados por verdadeiras redes de prestação de serviços dos mais variados tipos, por sistemas complexos de abastecimento e distribuição de bens e serviços, com participação crescente da especialização no atendimento. Cidadãos vindos de toda parte, de cidades limítrofes e mais distantes, valem-se da mesma malha viária urbana e de estradas de rodagem que, de alguma forma, atravessam ou imbricam no meio urbano.

Desses interesses entrelaçados decorre o trânsito de veículos e pessoas, que, somado ao transporte de cargas, geram redes viárias cada vez maiores e mais complexas, além de grandes sistemas de transporte público de passageiros.

Fazer funcionar esse ambiente de interesses comuns e ao mesmo tempo conflitantes, de maneira que todos possam circular de forma segura e confortável, é missão do governo municipal, em especial do órgão de trânsito, que vive o permanente dilema de garantir, de forma racional, um espaço viário cada vez mais escasso.

Assim é a Cidade de São Paulo, com seus 12 milhões de habitantes, circundada por outros 37 municípios praticamente conurbados, cujas malhas viárias se confundem no espaço urbano, 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 (cujas extensões de lentidão variam de 120 km em quase todos os dias a 230 km nos dias mais críticos) 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.

Fazendo frente a esse importante desafio, a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, responsável pela gestão do trânsito da Cidade, desenvolve diariamente uma gama enorme de rotinas operacionais, baseadas em 30 anos de experiência no setor. São atividades muitas vezes simples, como a retirada de um veículo quebrado ou acidentado da via, até as mais complexas como a de dar fluidez a grandes corredores – por exemplo, aqueles formados pelas marginais do Rio Tietê e Pinheiros, 23 de Maio/Washington Luis, Avenida dos Bandeirantes, Consolação/Rebouças, Jabaquara/Domingos de Moraes, Av. Celso Garcia, Radial Leste, Cruzeiro do Sul, Brigadeiro Luiz Antonio, Francisco Matarazzo e tantos outros.





Não bastasse a extensa utilização do sistema viário nos movimentos do cotidiano, São Paulo, em razão da sua expressão política, social e econômica, abriga, ainda, inúmeras outras atividades relacionadas às indústrias do turismo, esporte, lazer e entretenimento, além de ser palco de congressos, seminários e feiras de negócios que aumentam sobremaneira o volume de tráfego de veículos e pessoas nas proximidades dos locais onde esses eventos ocorrem, causando reflexos no já conturbado trânsito da Cidade. Anualmente, são cerca de 4.000 os eventos promovidos por entidades, organizações e pessoas. São acontecimentos pontuais, esporádicos, que ocupam o espaço viário ou dele se servem mais intensamente que o habitual para viabilizar sua realização.

Esses acontecimentos, importantes para vida social e cultural da cidade, acabam por gerar um uso especializado do espaço viário urbano, exigindo providências específicas do órgão de trânsito, com vistas a reduzir os impactos no cotidiano da cidade, bem como os riscos de acidentes. Muitos são realizados na própria via, exigindo seu bloqueio parcial ou total, como as corridas de pedestrianismo, que, apesar de realizadas em locais confinados, atraem um número tão expressivo de veículos e pessoas quanto as partidas de futebol em estádios, o salão do automóvel, shows em casas de espetáculo, o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, etc., demandando, portanto, providências semelhantes.

Ao lado dos acontecimentos que atendem a necessidade da população em lazer, recreação, cultura, ocorrem ainda, anualmente, cerca de 15 mil outros eventos para realização de obras de manutenção ou de implantação de redes de serviços, como água, gás, telefonia, eletricidade, TV a cabo, entre outras, que restringem o espaço viário, perturbando ou interrompendo o tráfego de veículos, e necessitam também uma programação definida e o empenho extraordinário das equipes de campo.

Ainda, a freqüente paralisação de veículos na via, por acidente ou pane, causam congestionamentos ou lentidões que exigem a presença de equipes de trânsito para o pronto restabelecimento da normalidade do tráfego e da segurança do local. Em especial, existem determinados tipos de ocorrência que requerem um esforço extraordinário das equipes de campo da CET, como tombamento de caminhões, queda de cargas ou de produtos perigosos na via, “entalamento” de caminhões sob pontes ou viadutos ou mesmo casos curiosos como queda de aeronaves que, pela natureza do acidente e do veículo envolvido levam um tempo enorme para o restabelecimento da normalidade do tráfego e prejudicam a circulação de extensas áreas da cidade. Em 2007 registraram-se 1.530 interferências especiais com caminhões<sup>1</sup>, sendo 70 deles de grande repercussão, que geraram um custo operacional para a CET da ordem de R\$ 216 mil.

De modo geral, os eventos esporádicos são desenvolvidos com finalidade comercial ou contemplam apenas interesses de pequenos grupos da população. Assim, a partir da observação da dinâmica da ocupação do espaço viário urbano, seus beneficiários e seus reflexos sobre o restante da população, de 2003 a 2005 a CET desenvolveu estudos para implantar a cobrança dos custos operacionais dos seus respectivos promotores, distinguindo esses eventos daqueles rotineiros e que abrangem toda a população. Nesse período, foram desenvolvidas e descritas as bases e as primeiras idéias a respeito da forma de cobrança, dos procedimentos internos de atendimento e dos dispositivos legais e jurídicos necessários.

Os estudos da CET foram abraçados pelo legislativo municipal que, em 18 de outubro de 2005, aprovou a Lei 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.





Este Boletim Técnico tem por objetivo apresentar como se desenvolveu o processo de implantação da cobrança de eventos: os procedimentos adotados, a metodologia de cálculo dos custos operacionais, bem como dados e informações estatísticas do período de vigência da legislação de cobrança de eventos, em especial do ano de 2007, os impactos gerados na comunidade promotora de eventos e as mudanças culturais ocorridas dentro da própria organização da CET.



*Exemplos de acidentes que paralisam extensos corredores de tráfego e causam enormes prejuízos a todos. Além da interrupção total ou parcial da pista, são necessários desvios de fluxo, equipamentos especiais para remoção dos veículos acidentados e maior contingente de agentes operadores de trânsito,*







## I. LEGISLAÇÃO DE EVENTOS: DEFINIÇÕES E CONCEITOS

### LEI Nº 14.072, DE 18 DE OUTUBRO DE 2005

(Projeto de Lei nº 102/05, do Vereador Chico Macena - PT)

AUTORIZA A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET A COBRAR PELOS CUSTOS OPERACIONAIS EM EVENTOS RELATIVOS À OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO.

*JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de setembro de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:*

**Art. 1º** 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.

**§ 1º** O recolhimento do valor cobrado conforme disposto no "caput" deste artigo deverá ser prévio à ocorrência do evento, sem o que o evento não estará autorizado a realizar-se.

**§ 2º** Os eventos ocorridos sem a prévia autorização, e que exigirem, por medidas de garantia da segurança e mobilidade de pessoas e bens, deverão ser cobrados de seus realizadores, pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, mesmo posteriormente à data de sua realização.

**Art. 2º** Excetuam-se do pagamento do preço correspondente aos custos operacionais e dos valores referentes aos equipamentos de sinalização utilizados os eventos exclusivamente de caráter:

*I - religioso;*

*II - político-partidário;*

*III - social, quando promovido por entidade declarada de utilidade pública, conforme legislação em vigor;*

*IV - manifestações públicas, através de passeatas, desfiles ou concentração popular que tragam uma expressão pública de opinião sobre determinado fato;*

*V - manifestações de caráter cívico de notório reconhecimento social.*





**Parágrafo único.** Não farão jus à gratuidade mencionada no “caput” deste artigo as atividades que contenham comercialização de bens ou serviços, shows artísticos, exposição de marcas e/ou logotipos visando divulgação comercial de produtos ou serviços.

**Art. 3º** 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.

**Parágrafo único.** A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá reajustar periodicamente os preços relativos à prestação desses serviços.

**Art. 4º** O recolhimento do valor correspondente aos serviços prestados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET não exime os realizadores do evento de outras providências junto aos demais órgãos públicos, bem como por possíveis danos causados à via pública, decorrentes da atividade realizada.

**Art. 5º** (VETADO)

**Art. 6º** 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.

**Art. 7º** As despesas correrão por conta das disposições orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 8º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 18 de outubro de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de outubro de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

DATA DE PUBLICAÇÃO: 19/10/2005

Aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo e promulgada pelo Senhor Prefeito do Município de São Paulo em 18 de outubro de 2005, a LEI 14.072, inovando em termos legislativos, autorizou a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET a cobrar pelos custos operacionais de serviços prestados em eventos, relativos à operação do sistema viário.





A palavra evento possui muitas interpretações. Segundo o dicionário Aurélio:

### **Evento**

**1. Sucesso, acontecimento; 2.V. eventualidade (2); 3.** Qualquer acontecimento de especial interesse (espetáculo, exposição, competição, etc.), capaz de atrair público e de mobilizar meio de comunicação; **4. Estat. Ocorrência**, num fenômeno aleatório, de um membro de um determinado conjunto que se define *a priori*; acontecimento.

No entanto, da leitura da referida Lei observa-se que em seu art. 6º a mesma trouxe a definição do que é evento para fins de aplicação da própria “Lex”, considerando 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 de pessoas e bens”.

Esta definição esclarece como deve ser interpretada a palavra evento para fins de aplicação da Lei, ou seja, 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”.

Apreende-se ainda do art. 1º que pouco importa se o evento ocorra em via aberta à circulação, em recinto fechado; se é evento principal ou apenas ensaio: havendo interferência no sistema viário, a CET estará autorizada a cobrar pelos serviços prestados referentes ao acompanhamento operacional daquele evento.

Definido assim o que são eventos, os § 1º e 2º do art. 1º abordam os aspectos gerais de como deve ser feito o pagamento, determinando que um evento somente está autorizado a se realizar quando o recolhimento dos valores pelos serviços que serão prestados pela CET for anterior à sua ocorrência. E, ainda, se um evento ocorrer sem autorização expressa da CET, mas exigir a prestação de serviços operacionais, os custos referentes a estes serviços deverão ser cobrados dos promotores, mesmo após a sua realização. Esta determinação garante à CET que, sempre que houver necessidade de prestação de serviços operacionais para um evento, a Companhia pode efetuar a cobrança por estes serviços.

Sensível à enorme diversidade de eventos que ocorrem em uma metrópole como São Paulo, houve por bem o legislador entender que cinco modalidades, relacionadas no art. 2º da Lei, deveriam estar isentas do pagamento dos serviços operacionais prestados pela CET:

- I. Religioso.
- II. Político – partidário.
- III. Social, desde que promovido por entidade declarada de utilidade pública.
- IV. Manifestações públicas que tragam uma opinião sobre determinado fato.
- V. Manifestações de caráter cívico de notório reconhecimento social.

O parágrafo único deste artigo determina que para que se mantenha a gratuidade, os mesmos não poderão incluir comercialização de bens e serviços, shows artísticos, exposição de marcas e/ou logotipos visando à divulgação comercial.

Da leitura fria da Lei, observa-se que os eventos isentos são passíveis de interpretações variadas, não havendo plena clareza do que seja exatamente um evento religioso ou um evento social, por exemplo. Ao longo do tempo, com a realização de uma quantidade expressiva desses eventos, foi-se adotando uma interpretação mais adequada do caráter de isenção, descrita a seguir:





### Evento POLÍTICO-PARTIDÁRIO

São as reuniões, comícios, congressos, comemorações e outras solenidades realizadas por um partido político com finalidade de expressão política, e devem, portanto, ser solicitados por uma agremiação partidária.

### Evento SOCIAL

Tendo em vista a multiplicidade de manifestações públicas com conotação social, considera-se evento social aquele promovido por uma entidade sem finalidade lucrativa, que traga em seu objeto uma atividade de cunho beneficente ou filantrópico, ou uma atividade cultural destinada a promover algum tipo de arte e beneficiar de alguma forma uma comunidade. Em outras palavras: estes eventos foram divididos em sócio-educativos, sócio-culturais, sócio-folclóricos, sócio-esportivos, beneficentes e comunitários. São exemplos típicos as aulas abertas à comunidade, apresentações de circo de rua, apresentações musicais abertas à população, comemoração de carnaval de rua, mobilização da população para arrecadação de fundos ou donativos, feiras ou quermesses beneficentes, comemoração de aniversários de bairros com festa para a população, entre outros.

### MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS



São as passeatas, desfiles ou concentrações populares que trazem uma expressão pública de opinião sobre determinado fato, podendo ser promovidos tanto por pessoas físicas quanto jurídicas. Exemplos típicos são as manifestações pela paz, em defesa da saúde e contra determinada lei, entre outros.

Distinguem-se as manifestações públicas realizadas para favorecer apenas uma categoria de pessoas, como aquelas com finalidade de revisão salarial, ou que beneficiem apenas determinado segmento. Por essas razões, estas manifestações não são isentas, pois não têm como objeto uma expressão sobre fato e sim uma reivindicação específica e restrita a um grupo social específico.



*As ruas da cidade também servem de palco para grandes manifestações públicas, em que é fundamental a ação da CET para minimizar o impacto no trânsito geral da cidade.*



## Evento RELIGIOSO

É aquele que traz em si uma característica religiosa, de fé ou crença em entes religiosos, podendo ser realizado por entidades religiosas ou mesmo pessoas físicas. A visita do Papa, missas campais, cultos de variadas religiões, procissões, festas de santos padroeiros, entre outros, são exemplos de eventos religiosos. **Evento RELIGIOSO**

## MANIFESTAÇÕES CÍVICAS

São os eventos que têm como principal característica uma comemoração cívica, seja referente a uma data reconhecidamente cívica, uma inauguração de obra ou equipamento público que beneficie a sociedade, ou, ainda, qualquer comemoração relativa às forças armadas ou polícias, podendo ser promovidos por pessoas jurídicas ou físicas. Exemplos: Desfile de 7 de setembro, inaugurações de hospitais ou centros de saúde públicos, comemorações do Dia do Soldado e outros.

A diversidade de possibilidades deste tipo de manifestação torna necessária uma análise criteriosa para se chegar ao melhor enquadramento nos critérios de isenção citados acima.

Vale destacar a preocupação do legislador, manifesta no art. 4º da Lei, em que a autorização fornecida pela CET não elimina a obrigação do promotor de obter as outras autorizações de demais órgãos competentes para realização do seu evento, como CONTRU, Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, bem como de suas responsabilidades por danos causados ao patrimônio ou à via pública.

A Lei 14.072/05 foi regulamentada por Decreto Municipal 46.942/06, publicado em 30 de janeiro de 2006, posteriormente alterado em alguns artigos pelo Decreto 47.541, de 03 de agosto de 2006, que estabelece as regras, procedimentos e prazos para solicitação dos serviços da CET, obtenção da isenção ou do pagamento dos custos operacionais, organizados em cinco capítulos.

## Capítulo I

Aborda as definições e conceitos de eventos contidas na Lei, as isenções legais, assim como delega à Secretaria Municipal de Transportes a definição dos critérios e procedimentos para apropriação dos custos e fixação dos preços a serem cobrados.

Para o evento realizado sem a prévia autorização da CET, ou que durante sua realização ocorram fatores extraordinários que demandem outros serviços além daqueles previstos inicialmente, o referido Decreto determina que os custos operacionais daí decorrentes devem ser cobrados posteriormente e acrescidos de 50%.

Já para os eventos repetidos com frequência, no intuito de reduzir a tramitação de processos administrativos desnecessários, é dada abertura para que os pagamentos possam ser feitos de forma periódica e não previamente à sua realização, desde que sejam estabelecidos procedimentos de comum acordo entre a CET e o promotor do evento. Exemplos típicos são as filmagens para novelas, as casas de espetáculo que promovem shows ao longo do ano inteiro, as partidas de futebol em estádios, as obras de implantação de infra-estrutura urbana como redes de abastecimento de gás, entre outros.

Para permitir procedimentos diferenciados e adequados às exigências de cada situação, o Decreto divide os eventos em quatro tipos:

**1. Concentrações Públicas** - Eventos que envolvem aglomerações de pessoas, como passeatas, corridas de pedestrianismo, shows musicais, partidas de futebol e outros.



**2. Obras e Serviços** - Implantação e manutenção de redes de abastecimento de água, luz, gás, televisão a cabo, etc.

**3. Transportes Especiais** - Preparação e acompanhamento de rotas de veículos de carga superdimensionada ou de carga indivisível.

**4. Ocorrências especiais** - Eventos que não se enquadram nos tipos anteriores, como serviços de apoio na retirada de painéis publicitários, içamento de cargas pesadas em edifícios, filmagens em via pública, entre outros.

## Capítulo II

Estabelece as regras e procedimentos de solicitação, autorização e pagamento dos eventos do tipo **Concentrações Públicas**. Para serem autorizados, eles deverão ser solicitados à CET através de formulário próprio denominado SAE (Solicitação para autorização de Eventos), devidamente acompanhados dos seguintes documentos:

1. Relativos à identificação dos promotores do evento:

a) se pessoa física: cópia da Cédula de Identidade (RG), da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Física do Ministério da Fazenda (CPF/MF) e de comprovante de endereço;

b) se pessoa jurídica: cópia do documento constitutivo da sociedade ou estatuto social devidamente registrado, da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF), da Inscrição Estadual ou Municipal, se houver, e/ou comprovante de isenção;



2. Planta contendo a localização do imóvel ou das vias públicas onde será realizado o evento;

3. Projeto de desvio de tráfego, contemplando as alternativas de desvio e de sinalização viária, as vias que sofrerão interferências, os trechos a serem interditados e demais informações de interferências no sistema viário, nos casos de eventos realizados nos termos dos incisos I e II do art. 11 deste decreto;



*O acesso a partidas de futebol e shows realizados em estádios são garantidos por eficientes esquemas operacionais para os quais são escaladas equipes extras de operadores de tráfego.*



4. No caso de competições esportivas, autorização expressa da confederação esportiva ou entidade a ela filiada para realização de prova esportiva;

5. Documento descrevendo e demonstrando a natureza da manifestação, nos casos dos eventos previstos no § 1º do artigo 2º deste Decreto.

Para que possam ser analisados e autorizados, os pedidos deverão respeitar os seguintes prazos de antecedência para que haja tempo hábil para análise e aprovação do evento:

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.

### Capítulo III

Trata dos eventos classificados como **Obras e Serviços**, aqueles decorrentes da ocupação da via pública para execução de obras ou serviços de implantação, instalação e manutenção de equipamentos de infra-estrutura urbana, destinados à prestação de serviços públicos ou privados.

Estes eventos devem ser vistoriados, sistematicamente pela CET, no intuito de verificar as condições da ocupação da via durante a realização da obra ou serviços e, após a sua conclusão, as condições em que a mesma foi entregue.

Para solicitação, análise e autorização deste tipo de evento, deverá ser observada e respeitada a legislação específica para Obras no município de São Paulo.



*que promovem shows ao longo do ano inteiro, as partidas de futebol em estádios que promovem shows ao longo do ano inteiro, as partidas de futebol em estádios, ,*



## Capítulo IV

Os eventos classificados como transportes especiais, objeto deste capítulo, abrangem aqueles decorrentes da circulação de veículos de transporte de carga indivisível e superdimensionada, ou de transporte de produtos perigosos, que exigem autorização especial de trânsito e prestação de serviços de operação do sistema viário pela CET.

Neste caso, assim como nas Obras, para obter a autorização existe uma legislação específica a ser respeitada pelo promotor do evento, independentemente do pagamento.



## Capítulo V

As ocorrências especiais são os eventos tratados neste capítulo. Excetuados os demais classificados acima, eles abrangem toda e qualquer ocorrência, programada ou imprevista, que acarrete obstrução da via e que demande a prestação de serviços operacionais extraordinários em relação àqueles habitualmente realizados pela CET.

As ocorrências especiais podem ser ou **imprevistas**, relacionadas com imobilização de veículos na via por quebra ou queda de cargas ou com acidentes e colisões com equipamentos públicos urbanos, por exemplo, um caminhão que colide com uma ponte ou viaduto por excesso de altura da carga, bloqueando a via por um longo período; ou **programadas**, como as corridas de pedestres promovidas por associações ou entidades privadas, as filmagens em vias públicas ou içamento de um equipamento em um edifício, por exemplo.

Na ocorrência especial programada, os promotores do evento deverão requerer autorização à CET para sua realização, por meio do formulário "Solicitação para Autorização de Eventos - SAE", observados os seguintes prazos:



*As corridas de pedestrianismo, bastante comuns na cidade, requerem o bloqueio de grandes extensões de importantes vias públicas e a presença dos agentes da CET durante todo o período de realização da prova.*



I. 10 (dez) dias úteis de antecedência para eventos realizados nas vias de trânsito rápido ou arteriais;

II. 7 (sete) dias úteis de antecedência nas vias coletoras;

III. 5 (cinco) dias úteis de antecedência nas vias locais.

Os dados estatísticos demonstram que anualmente ocorrem cerca de 2.000 ocorrências imprevistas na via pública, desde a simples imobilização de um veículo por pane ou falta de combustível em uma via local sem muito trânsito, até o tombamento de uma carreta que transporta produtos perigosos e paralisa corredores de tráfego importantes por muitas horas.

Os eventos imprevistos em que normalização do trânsito no local ultrapassar 60 minutos, entre o conhecimento da ocorrência e a liberação total da via, enquadram-se na legislação de cobrança de eventos. O Decreto 48.115/07 estabelece que os custos operacionais cobrados pela CET no atendimento a essas ocorrências devem ser acrescidos de 100%.

## Capítulo VI

Capítulo destinado às disposições finais. Define a data de entrada em vigor do decreto e dá outras providências.

Estabelecidos os critérios e regulamentados os principais procedimentos, em 1º de fevereiro de 2006 a Secretaria Municipal de Transporte publicou a Portaria 58/06, definindo a metodologia a ser seguida para o cálculo dos custos operacionais referentes aos serviços prestados pela CET. São compostos basicamente pelo custo da mão-de-obra e dos materiais de sinalização efetivamente utilizados no evento nas atividades de Planejamento Operacional, Operação, Monitoração, Vistoria, Materiais de Sinalização e Equipe de Sinalização.

Após algum tempo de funcionamento do sistema implantado, somado à experiência acumulada na cobrança e respectiva execução dos serviços, surgiu a necessidade de padronizar e homogeneizar os preços cobrados para atender à demanda dos clientes que necessitavam planejar com antecedência os custos de seus eventos.

Assim, em 1º de novembro de 2007 foi publicada a Portaria SMT 200/07, que fixou uma tabela padrão, equiparando os preços para eventos com as mesmas características e com as mesmas necessidades de intervenção operacional por parte da CET.

Este conjunto de regras legais forma o escopo principal da Legislação que embasa a cobrança de eventos pela CET na cidade de São Paulo e tem sido fonte inesgotável de estudo para aperfeiçoar a aplicação do sistema.







## II. METODOLOGIA DE CÁLCULO DOS CUSTOS OPERACIONAIS E DO PREÇO DO SERVIÇO PRESTADO EM EVENTO

### 2.1. Composição do custo dos serviços prestados pela CET em eventos

A prestação dos serviços operacionais da CET em eventos compreende: uso de *mão-de-obra técnica e operacional* e fornecimento de *materiais de sinalização*, sendo o custo dos serviços prestados a soma de ambos em cada situação.

### 2.2. Metodologia de cálculo dos custos da mão-de-obra

#### 2.2.1. Custo da mão-de-obra – Conceito de Estrutura Operacional

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.

Para suprir todas as necessidades de mão-de-obra, foram estabelecidas 16 Estruturas Operacionais, nomeadas de “A” a “P”, correspondentes aos cargos técnicos descritos na Tabela 1.

TABELA 1 – CARGOS TÉCNICOS E ESTRUTURAS OPERACIONAIS

Estrutura	Cargo	Estrutura	Cargo
A	– – –	F	Cons Int Gestão - 6
A	Cons Int Gestão - 1	G	Gestor Trânsito - 7
B	Gestor Trânsito - 2	H	Ag Manutenção - 1
B	Cons Int Gestão - 2	I	Ag Manutenção - 2
C	Gestor Trânsito - 3	J	Téc Trânsito - 1
C	Cons Int Gestão - 3	K	Téc Trânsito - 2
D	Gestor Trânsito - 4	L	Téc Trânsito - 3
D	Cons Int Gestão - 4	M	Téc Trânsito - 4
E	Gestor Trânsito - 5	N	Téc Trânsito - 5
E	Cons Int Gestão - 5	O	Assistente Adm - 5
F	Gestor Trânsito - 6	P	Assistente Adm - 6







Tratando-se de uma prestação de serviço, o custo total do evento é obtido considerando-se a quantidade de horas previstas em cada uma das estruturas operacionais, multiplicadas, respectivamente, pelo custo unitário destas estruturas.

$$C_M = H_1 * K_1 + H_2 * K_2 + H_3 * K_3 + \dots + H_i * K_i$$

onde:

$C_M$  = Custo Total de mão-de-obra

$H_i$  = Carga Horária da Estrutura Operacional i

$K_i$  = Custo Unitário da Estrutura Operacional i

O pagamento dos custos operacionais deve ser feito previamente à realização do evento com base nos custos previstos pela CET, que são calculados a partir das informações fornecidas pelo promotor do evento. Se forem utilizadas mais estruturas operacionais, ou mais horas por estrutura operacional do que foi originalmente previsto durante a realização do evento, por falha ou sonegação de informações por parte do promotor, os custos dos serviços extras serão acrescidos de 50%.

A título de exemplo, a Tabela 2 apresenta o custo total pelos serviços prestados em um show musical, em um sábado, no Estádio do Pacaembu, com público de 38 mil pessoas.

**Tabela 2 – Custo Total dos Serviços Prestados pela CET**

Atividade	Estrutura Operacional Utilizada	Total Homem x Hora	Custo Operacional (R\$)
Planejamento e Operação	A, B, C, K, L, N	400	R\$ 28.736,60



*Algumas atividades preparatórias, como sinalização e canalização, por exemplo, ocorrem dias, e às vezes até semanas, antes do evento.*





### 2.2.2. Fatores que intervêm no cálculo do custo para a atividade de Planejamento Operacional

Cada evento requer determinados tipos de providências preliminares e, quanto maior sua complexidade, mais ações preparatórias e maior tempo são necessários para a análise e planejamento das ações. O planejamento da operação para o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, por exemplo, que ocorre no final de outubro, é iniciado já no mês agosto.

O resultado final da etapa preparatória é a elaboração de um Plano de Operação. Entre as atividades/ações nesta etapa dos trabalhos, destacam-se:

- a) Análise da documentação exigida pela legislação.
- b) Contatos e reuniões com o promotor do evento para esclarecimento da solicitação, discussão de alternativas e apresentação do esquema operacional a ser executado.
- c) Contatos e reuniões com outros órgãos da administração pública, municipal ou estadual, para discussão de interferências com o sistema de transporte ou outras implicações.
- d) Contatos e reuniões com órgãos de segurança pública.
- e) Visitas e levantamentos de informações e dados em campo.
- f) Estudo das interdições e bloqueios de vias.
- g) Preparação de mapas e croquis do sistema viário contendo detalhes de bloqueios, desvios e o plano de orientação temporária (faixas de orientação), da distribuição das equipes operacionais e dos materiais de sinalização.
- h) Elaboração de relatório de informações técnicas para divulgação externa e preparação da comunidade próxima ao local do evento.
- i) Dimensionamento do quadro de pessoal e da quantidade de materiais de sinalização.
- j) Preparação e divulgação da escala de pessoal, especificando turnos e horários para o acompanhamento.
- k) Elaboração de relatórios de atividades operacionais para distribuição ao pessoal de campo.



*Outras providências preparatórias, como isolamento de áreas e fechamento de vias, geralmente são realizadas na véspera do evento, durante a madrugada, de modo a não causar transtornos ao trânsito das imediações.*



O tipo de estrutura operacional e a respectiva quantidade de horas utilizados no Planejamento Operacional dependem do *porte do evento*, da *extensão* e *abrangência territorial* e do *nível de impacto no trânsito* e no *sistema de transporte* da cidade.

Para eventos historicamente conhecidos e de realização freqüente – como partidas de futebol em estádios, provas ciclísticas ou de pedestres na via, Grande Prêmio de Fórmula 1, eventos em casas de espetáculo, feiras e exposições anuais – são aproveitados estudos anteriores, reduzindo as ações de planejamento e conseqüentemente o custo operacional decorrente.

**Tabela 3 – Estrutura Operacional e Composição dos custos**

Atividade	Estrutura Operacional	Homem x Hora	Total (R\$)
Planejamento	A	28	R\$ 2.514,40
	B	2	R\$ 215,60
	C	2	R\$ 266,20
	E	4	R\$ 807,20
	K	8	R\$ 359,20
	N	32	R\$ 2.569,60
<b>Subtotal Planejamento</b>		<b>76</b>	<b>R\$ 6.732,20</b>

### 2.2.3. Fatores que intervêm no cálculo do custo da atividade Operação

No evento já exemplificado (show musical no Estádio do Pacaembu) a Tabela 3 mostra a composição do custo de planejamento operacional foi de R\$ 6.732,20, distribuídos conforme as estruturas operacionais necessárias.

Por Operação, compreende-se o ordenamento e a orientação do trânsito antes, durante e após a realização do evento, por meio do emprego de técnicos de trânsito, viaturas, materiais de sinalização e canalização temporária e de sistemas de controle de tráfego e de comunicação.

O Plano Operacional determina as intervenções que serão realizadas, o efetivo de operação e os sistemas de sinalização a serem utilizados. Em geral, o dimensionamento de equipes de campo e do material de sinalização depende de:

- a) **Características do evento:** dia, horário, nível de interferência na circulação de veículos e/ou pedestres; estimativa de público, no caso de concentrações públicas; período de ocupação da via e o método construtivo, no caso de realização de obra ou serviço de implantação ou manutenção de infra-estrutura urbana, etc;
- b) **Características do local:** tipo de via envolvida, tipo de uso e ocupação do solo;
- c) **Porte do evento:** extensão da área abrangida pelo evento ou sujeita à sua influência; estimativa de público presente;
- d) **Impacto na cidade:** nível de interferência no sistema viário e do transporte da cidade.



São as seguintes as atividades/Ações de Operação definidas no Plano de Operação:

**a) Apoio operacional para estacionamento, isolamento de áreas e distribuição de materiais**

Remoção de interferências, distribuição e colocação dos materiais de sinalização no local e imediações do evento, visando à redução dos impactos produzidos pelo evento, restringindo estacionamentos, aumentando a capacidade das vias e atendendo aos bloqueios para os desvios de tráfego, antecipadamente à realização do evento. Dependendo do porte do evento, esta atividade pode ter início na véspera ou até nos dias que antecedem.

**b) Alteração na circulação do sistema viário local**

São as mudanças de mão de direção, sempre que definidas no Plano de Operação. Esta ação depende do porte do evento.

**c) Acompanhamento e ordenamento do trânsito**

Ações do pessoal de campo (agentes de trânsito – engenheiros e técnicos) para orientar o usuário da via, proteger as áreas isoladas, monitorar cruzamentos, bloquear vias, remover interferências no sistema viário, atendimento a acidentes de trânsito, etc..

**d) Normalização do trânsito no local**

Ações realizadas após o término do evento, destinadas a restabelecer as condições normais do local, incluindo a remoção dos materiais de sinalização temporária utilizados.

No Plano de Operação está dimensionada a mão-de-obra necessária para a prestação dos serviços, definindo as estruturas operacionais a serem utilizadas nas várias ações que poderão estar envolvidas na Operação do evento e respectivas cargas horárias. A Tabela 4 ilustra a forma de cálculo dos custos operacionais para o citado evento no Estádio do Pacaembu:

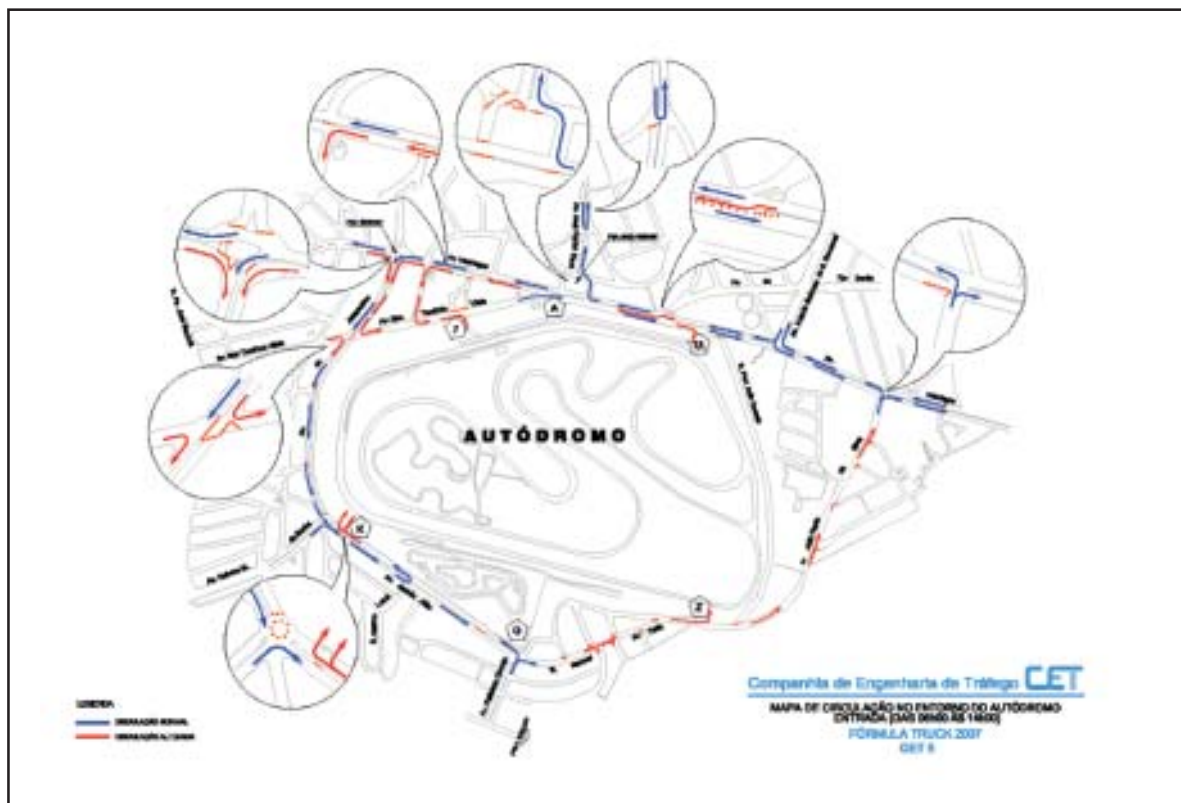
**Tabela 4 - Cálculo dos Custos Operacionais**

Atividade	Estrutura Operacional	Homem x Hora	Total (R\$)
Operação	A	16	R\$ 1.436,80
	C	4	R\$ 532,40
	E	6	R\$ 1.614,40
	L	280	R\$ 17.136,00
	N	16	R\$ 963,60
<b>Subtotal Operação</b>		<b>322</b>	<b>R\$ 21.683,20</b>





Um outro exemplo é o mapa de circulação viária que compõe o Plano de Operação preparado para o atendimento ao evento “Campeonato de Fórmula Truck” realizado no Autódromo de Interlagos em 2007. Trata-se do esquema operacional para a “chegada e entrada” do público ao Autódromo.



#### 2.2.4. Custo da Atividade de Monitoração

Os eventos que não requerem a atividade de Operação por razões técnicas (pequeno porte, sistema viário local, pequena interferência no trânsito, etc.), ou seja, que não exigem a presença permanente de equipes de campo durante a sua realização, são monitorados. A monitoração corresponde ao emprego de técnicos de operação que são deslocados momentaneamente de outras funções para verificar as condições em que o evento está se desenvolvendo, avaliando as condições gerais do trânsito de veículos e pedestres nas imediações, permanecendo no local ou acionando mais operadores, caso julgue necessário.

O custo operacional deste tipo de atividade corresponde ao custo das horas envolvidas na estrutura de monitoração empregada e definida no Plano de Operação. A forma de elaboração dos custos é similar à da Operação.

#### 2.2.5. Custo da Atividade Vistoria

Trata-se de atividade desenvolvida especificamente em eventos que envolvem a implantação ou a manutenção de infra-estrutura urbana no sistema viário, em geral executadas por concessionárias de serviços públicos como redes de água, eletricidade, saneamento, telefonia, redes a cabo, etc..





A vistoria é feita obrigatoriamente no início da obra/serviço, para verificar se a ocupação da via está sendo feita conforme estipulado na autorização, e, ao seu final, para constatar como a via foi entregue à circulação (presença de depressões, buracos, irregularidades, reposição de pavimento e sinalização etc.). O tempo destinado à vistoria é fixo e padronizado e corresponde ao tempo de deslocamento e permanência no local.

Da mesma forma que os outros custos operacionais que envolvem mão-de-obra, o custo da vistoria é calculado multiplicando-se a quantidade de horas das estruturas operacionais estabelecidas no Plano de Operação pelo custo unitário de cada estrutura.

### 2.2.6. Custo de Equipes de Sinalização

Há eventos que exigem remoção/instalação de sinalização vertical, semafórica ou de dispositivos auxiliares (tachões), para passagem de veículos superdimensionados, como carretas transportadoras de turbinas de hidrelétricas ou carros alegóricos de desfiles carnavalescos.

Para esses tipos de eventos, é necessário o emprego de mão-de-obra especializada em sinalização. O Plano de Operação estabelece a estrutura operacional necessária e o custo operacional é obtido da mesma forma que os anteriores, multiplicando-se a quantidade de horas de cada estrutura pelos respectivos custos unitários.

### 2.3. Metodologia de Cálculo dos Custos de Materiais de Sinalização

Os materiais de sinalização, canalização e bloqueio, destinados à ordenação, regulamentação e segurança do tráfego, de uso temporário são: cones, cavaletes, supercones (cilindros) e fita zebra.

De acordo com o art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro, a sinalização do evento é de responsabilidade do seu promotor, cabendo a ele providenciar o material necessário, de acordo com as determinações técnicas do órgão de trânsito. Muitas vezes, o promotor do evento não possui esses materiais e os solicita à CET, quando então são cobrados.

Segundo levantamentos efetuados, o custo do material fornecido pela CET representa 8% do custo da mão-de-obra empregada

### 2.4. Custo Operacional Total

Corresponde à soma dos custos operacionais de Planejamento Operacional, Operação, Monitoração, Vistoria, Equipe de Sinalização e de Materiais de Sinalização.

$$C_T = C_M + 0,08 \cdot C_M$$

onde:

$C_T$  = Custo Total do Evento

$C_M$  = Custo total da Mão de Obra



## 2.5. Tabela de Preços Padrão

Após a observação de milhares de eventos desde a entrada em vigor da legislação de cobrança, 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, conforme modelo mostrado na Tabela 6. A tabela contém nove famílias de eventos e 193 eventos típicos. Para cada um deles foram estabelecidos os cargos (estruturas), quantidade de horas e respectivos preços (Tabela 7). O objetivo foi o de tornar mais claro os custos operacionais da CET, permitindo aos respectivos promotores orçarem seus eventos de forma antecipada e mais adequada.

### Famílias de Eventos

- Feiras, Exposições, Congressos, Mostras, Desfiles de Moda e Solenidades e outros eventos semelhantes realizados em centros de exposição e casas de espetáculo ou locais similares em recinto fechado, público ou privado.
- Shows, espetáculos musicais e/ou culturais, feiras, mostras, exposições, desfiles carnavalescos, festas folclóricas tradicionais e/ou típicas, comemorações de caráter social não isentas de pagamento, desfiles de moda ou eventos similares realizados em recinto fechado, público ou privado.
- Partidas de futebol em estádios.
- Corridas de pedestrianismo, ciclismo e modalidades similares em via pública.
- Filmagens, fotografia, produção de audiovisuais e similares.
- Apoio operacional para estacionamento em via pública de veículos de transporte de mudanças, de cargas, de materiais e insumos para construção civil, para içamento de equipamentos, montagem e/ou desmontagem de painéis publicitários e embarque/desembarque de passageiros.
- Simulação de incêndio e/ou treinamento de abandono de incêndio.
- Obra ou serviço de implantação ou manutenção de infra-estrutura urbana em via pública.



*Muitas vezes, para a realização do evento é necessário que a via seja totalmente interditada, mesmo que ele ocorra em recinto fechado.*



Tabela 6 – Exemplo de Tabela de Preços conforme o tipo de Evento

Código do Evento	Critério	Preço	Descrição
528	Preço por dia de realização do evento	R\$162.655,40	Maratona com bloqueio de 42 km de via

Tabela 7 – Exemplo de Tabela com quantidade de horas

Evento	Local	Equipe Técnica (horas)
Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1	Autódromo de Interlagos	16.000
19ª Bienal Internacional do Livro	Centro de Exposição do Anhembi	3.600
Salão Internacional do Automóvel	Centro de Exposição do Anhembi	3.420
Maratona Internacional de São Paulo	Via Pública	2.200
"U2 Vertigo World Tour	Estádio do Morumbi	1800
Campeonato Brasileiro de Fórmula Truck	Autódromo de Interlagos	1400
Manifestação do Dia do Trabalho- 1º de Maio	Av. Paulista	1330
Marcha para Jesus	Via Pública	1220
Corrida Internacional de São Silvestres	Via Pública	1200
São Paulo Fashion Week	Fundação Bienal de São Paulo	1000
Tombamento de Caminhão	Marginal Pinheiros	960
10ª Parada do Orgulho GLBT	Via Pública	950
"Show da Banda RBD"	Estádio do Morumbi	800
Skol Beats	Sambódromo (Anhembi)	770
Obra e Serviço de Grande Porte na Vila	Via Pública	540
São Paulo x Boca Juniors	Estádio do Morumbi	350
Carnaval "Carnafacul"	Arena Skol Anhembi	330
Passeio Ciclístico da Primavera	Via Pública	250
Palmeiras x São Paulo	Estádio do Parque Antártica	239
Obra e Serviço de Grande Porte na Vila	Via Pública	170
Corinthians x Internacional	Estádio do Morumbi	160
Manifestação do Sindicato dos Professores	Via Pública	152
VII GP Cidade de São Paulo de Ciclismo	Via Pública	125
Feira Internacional da Arte Moderna de SP	Fundação Bienal de São Paulo	85
Show Sertanejo com o cantor Leonardo	Casa de Espetáculo Credicard Hall	68
Tomada de Cena do Filme "Não por Acaso"	Viaduto Santa Efigênia	49
Filmagem de comercial para Televisão	Via Pública	32
Show Musical "Chico Buarque" (estréia)	Casa de Espetáculo Tom Brasil	32
Show "Deu Jazz na Pompéia"	Via Pública	28
Desmontagem de Painel Publicitário	Via Pública	18
Tomada de Cena "Novela Belíssima"	Via Pública	13
Quermesse da Paróquia N.S. Auxiliadora	Via Pública	6
Obra e Serviço de Grande Porte na Vila	Via Pública	4





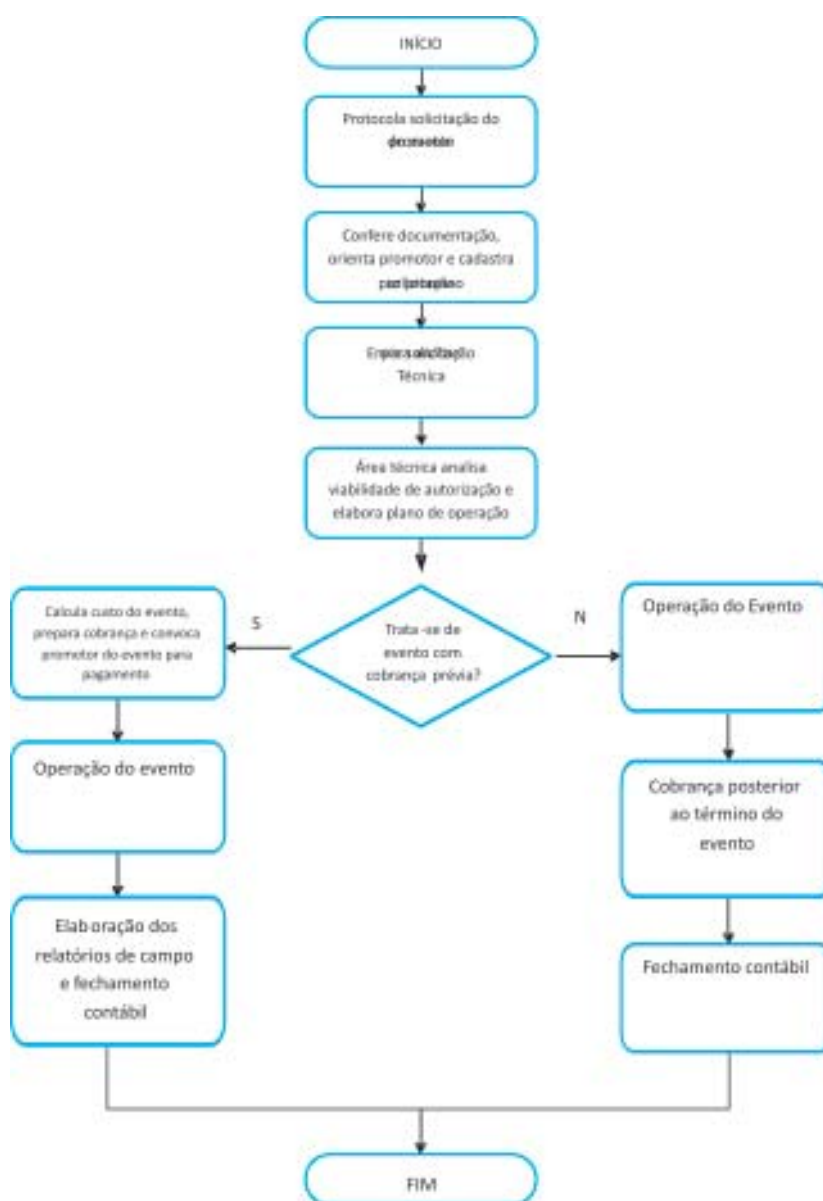




### III. ROTEIROS E PROCEDIMENTOS

Para implantar o Sistema de Cobrança de Eventos (Quadro 1) foram definidos procedimentos padrões em diversos níveis de atuação, divididos por áreas responsáveis, ações, atribuições e competências .

Quadro 1 - Macro Fluxo dos Procedimentos





Em cada etapa do macro fluxo há procedimentos específicos envolvendo várias unidades da empresa, cujo detalhamento não cabe ressaltar no presente trabalho e que abrangem as ações sucintamente descritas a seguir:

#### **1. Protocolo da solicitação do promotor**

O promotor do evento comparece à CET para dar entrada à sua solicitação, recebe o protocolo e aguarda um contato da empresa, que informa sobre o andamento de seu processo. Os processos de obra, por força de legislação específica, estão desobrigados de entregar a SAE (Solicitação para Autorização de Eventos), devendo cumprir os ritos previstos na Legislação de obras.

#### **2. Conferência da documentação e Cadastramento da Solicitação**

A área responsável pela gestão de eventos, com base nas informações prestadas pelo promotor, confere a documentação exigida e cadastra a solicitação, por processo eletrônico, atribuindo-lhe um número de controle e relacionando as informações necessárias para a análise técnica. Nesse momento, o promotor do evento recebe orientações sobre a eventual necessidade de complementação da documentação ou, estando a mesma em ordem, sobre a tramitação do processo.

#### **3. Envio da Solicitação para Análise Técnica**

Por meio eletrônico, a solicitação é enviada para um gestor de trânsito do setor de operação responsável pelo trânsito da área de realização do evento para análise de viabilidade técnica.

#### **4. Análise da viabilidade de autorização pela Área Técnica**

O gestor responsável reúne as informações constantes do processo (se necessário, acrescenta novas informações fornecidas diretamente pelo promotor) e elabora um parecer sobre a viabilidade da prestação do serviço operacional, levando em consideração a viabilidade técnica e a disponibilidade de recursos humanos e materiais para o atendimento. Não sendo autorizada a realização do evento, o gestor responsável comunica ao solicitante as razões da negativa; se a prestação do serviço operacional for viável, ele elabora o plano de operação bem como as estruturas que serão necessárias para tal acompanhamento, encaminhando o parecer técnico para a área de gestão de eventos para as providências de cobrança.

#### **5. Cálculo do custo operacional e convocação do Promotor para pagamento**

A área de Gestão, com base no plano de operação previamente elaborado pela área operacional, calcula o custo do evento e convoca o promotor para a assinatura do Termo de Compromisso e Responsabilidade e a retirada do boleto para pagamento. O processo é devolvido ao gestor da operação para acompanhamento e elaboração do parecer técnico final. No caso de evento não autorizado, e não tendo sido ele realizado à revelia, o processo é arquivado.

#### **6. Operação do evento**

A área técnica viabiliza a operação planejada, garantindo que as condições previstas sejam efetivamente colocadas à disposição do evento.





## **7. Elaboração dos relatórios de campo e fechamento contábil**

Uma vez realizado o evento, a área operacional recebe e analisa os relatórios de campo, observando se houve alguma alteração no planejamento inicial, elabora o parecer técnico final, encaminha à área de gestão para consistência do processo e em seguida à área contábil para emissão de Nota Fiscal e contabilidade. Após estas etapas, o processo é arquivado.

## **8. Cobrança Posterior ao Término do Evento**

Para os eventos freqüentes, cuja cobrança do custo operacional é periódica, uma vez recebido o processo eletrônico da área operacional a área de gestão efetua a consistência do processo e, mensalmente, envia ao promotor uma relação dos eventos realizados no período para que ele dê o aceite para faturamento.

## **9. Aceite**

Recebido o aceite, a área de gestão encaminha os processos para emissão de Nota Fiscal e cobrança pelas áreas de contabilidade e financeira da CET. Recebidos os valores devidos, a área de gestão arquiva processo.

De forma geral, os procedimentos de recebimento, análise, cobrança e acompanhamento de eventos seguem os ritos acima descritos. As exceções são tratadas caso a caso, conforme suas peculiaridades como, por exemplo, os eventos que ocorrem sem autorização, à revelia, ou aqueles descobertos pela fiscalização rotineira da CET. Para estes eventos, os custos apurados pela área técnica são acrescidos de 50% e a cobrança é realizada por meio de correspondência enviada ao promotor, posteriormente notificação extrajudicial, chegando até a interposição de ação de cobrança no poder judiciário.







## IV. ESTATÍSTICA

Do início da implantação da legislação de cobrança de eventos (16 de fevereiro de 2006) até fevereiro de 2008, foram atendidos 37.297 eventos, totalizando um custo operacional de R\$37.003.080,98, distribuídos conforme Tabela 8:

Tabela 8 – Distribuição dos Custos Operacionais (fev/2006/fev/2008)

EVENTOS	TOTAL	%
Isentos de pagamento pela Lei 14.072	R\$6.006.730,59	16,23
	R\$ 4.266.028,47	11,53
Cobrados dos promotores	R\$ 26.730.321,92	72,24
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 37.003.080,98</b>	<b>100,00</b>

### Eventos isentos de pagamento nos termos da lei

São os eventos previstos no art. 2º da Lei 14.072/2006, cujos custos operacionais pelos serviços prestados pela CET são arcados pela Municipalidade.

### Eventos Cobrados

São os eventos cujos custos operacionais são cobrados dos seus respectivos promotores.

### Eventos Estratégicos

São eventos que produzem um grande volume de negócios e turismo, geram um índice expressivo de tributos para a Prefeitura e projetam a Cidade de São Paulo no Brasil e no mundo. Por serem considerados de grande interesse para a Cidade, estes eventos são custeados pelo Orçamento Municipal.

Ressalta-se que os dados gerais referidos no quadro anterior refletem o início do processo de implantação do sistema de cobrança em 2006, não considerando os 45 primeiros dias do ano.

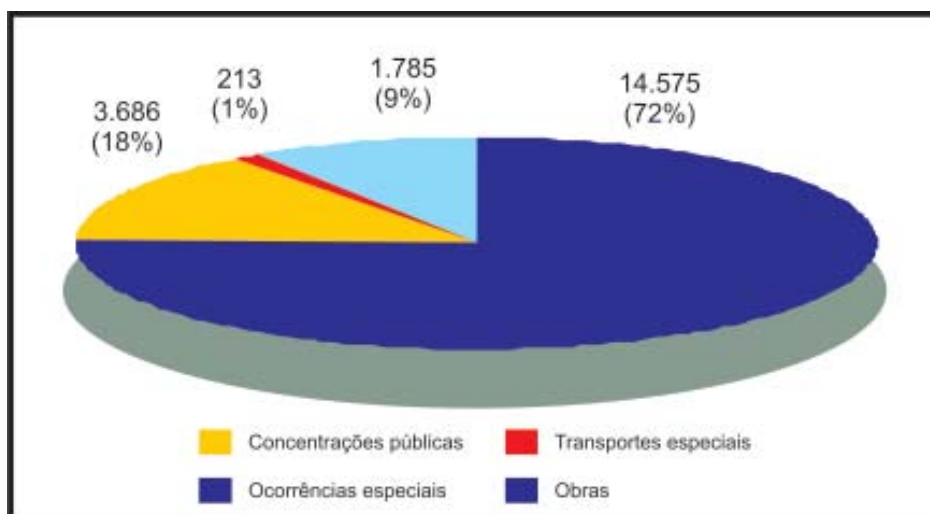
No ano de 2007, que corresponde a um ciclo completo dos eventos anuais, foram atendidos 20.259 eventos, cujos custos operacionais totalizaram R\$20.166.860,00, distribuídos conforme exposto nos itens seguintes.



#### 4.1. Distribuição dos Eventos por Tipo

Em 2007, foram atendidos 20.259 eventos, sendo 3.686 do tipo “Concentrações Públicas”; 14.575 “Obras de implantação e manutenção de infra-estrutura urbana na via”; 213 “Transportes Especiais”; e 1.787 “Ocorrências Especiais”, conforme ilustrado no gráfico abaixo. Dos eventos “Concentrações Públicas”, 42 foram considerados estratégicos para o Município, como o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 e a Maratona da Cidade de São Paulo, entre outros (Gráfico 1).

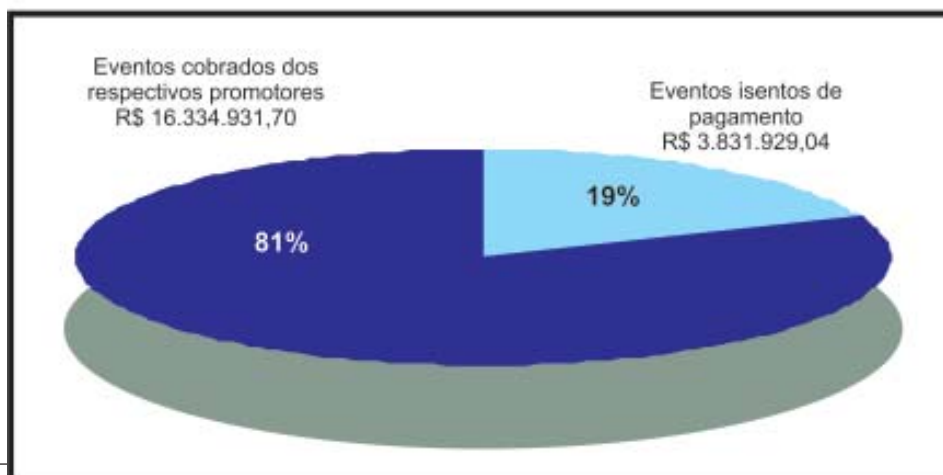
Gráfico 1 – Distribuição dos Eventos por Tipo (período 2007)



#### 4.2. Distribuição dos Eventos por Origem do Pagamento

Em 2007, os eventos atendidos pela CET representaram um custo operacional total de R\$20.166.860,00, sendo que cerca de R\$16,3 milhões foram de responsabilidade do promotor do evento, R\$3,8 milhões foram arcados pela PMSP, por se tratarem de eventos isentos, conforme ilustra o Gráfico 2. Os 42 eventos estratégicos já referidos custaram R\$ 2.357.010,89, e mesmo estando incluídos nos eventos do tipo “cobráveis” são de responsabilidade da Municipalidade.

Gráfico 2 – Distribuição dos Eventos por Origem de Pagamento (2007)

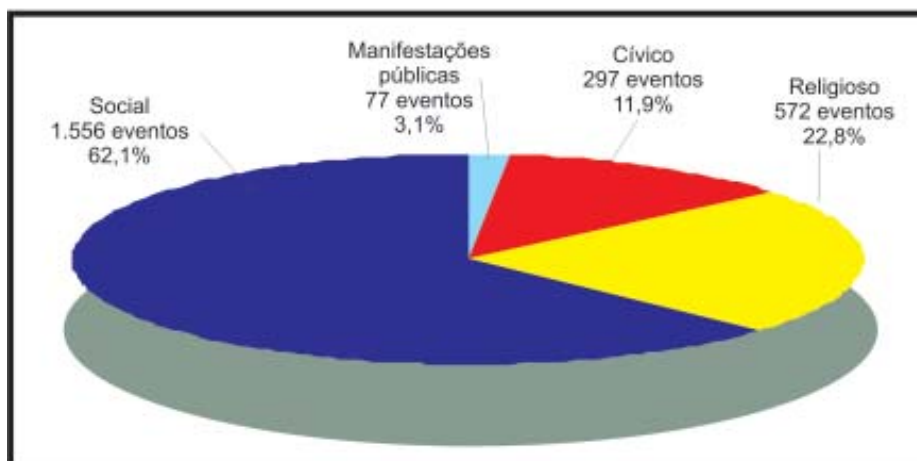




### 4.3. Distribuição dos Eventos Isentos de Pagamento

Dos 2.506 eventos isentos de pagamento, 1.556 foram de caráter social (62,1%); 572 de caráter religioso (22,8%); 77 manifestações públicas (3,1%); e apenas 4 eventos de caráter político-partidário (0,2%) (Gráfico 3).

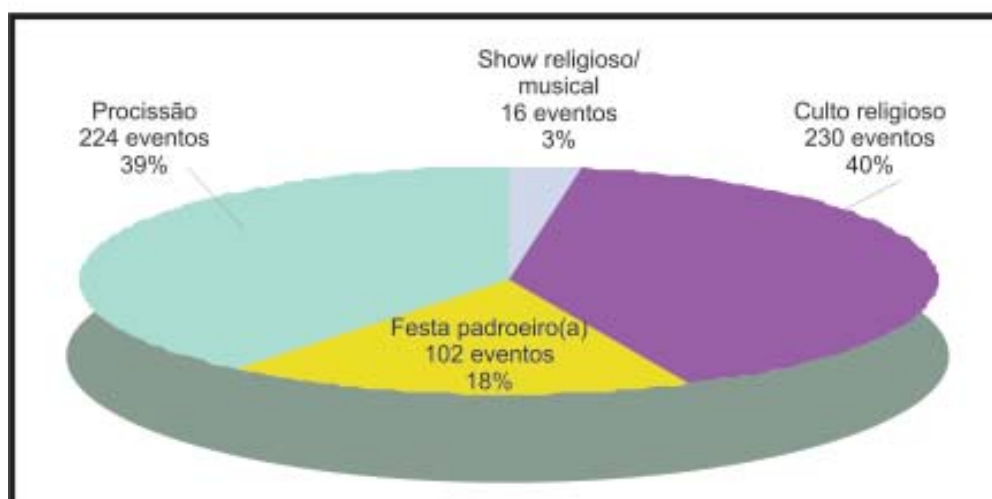
Gráfico 3 – Distribuição Eventos Isentos de Pagamento (2007)



#### Eventos religiosos típicos

Os 572 eventos religiosos ocorridos em 2007, mesmo apresentando uma ampla diversidade de acontecimentos, puderam ser agrupados em quatro grandes categorias: cultos religiosos; procissões; festas de padroeiros (as) e shows musicais, com predominância dos cultos e das procissões (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Distribuição dos Eventos religiosos (2007)

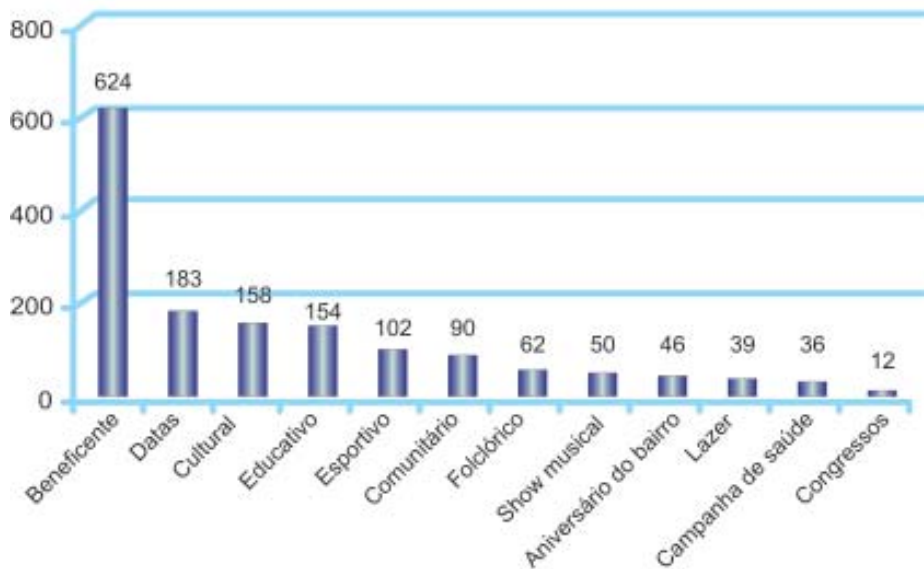




### Eventos sociais típicos

Ao contrário dos eventos religiosos, geralmente circunscritos a grupos mais homogêneos, os 1.556 eventos sociais de 2007 (Gráfico 5) foram agrupados em 12 categorias, sendo a mais expressiva a dos eventos beneficentes, com 624 ocorrências (40% do total).

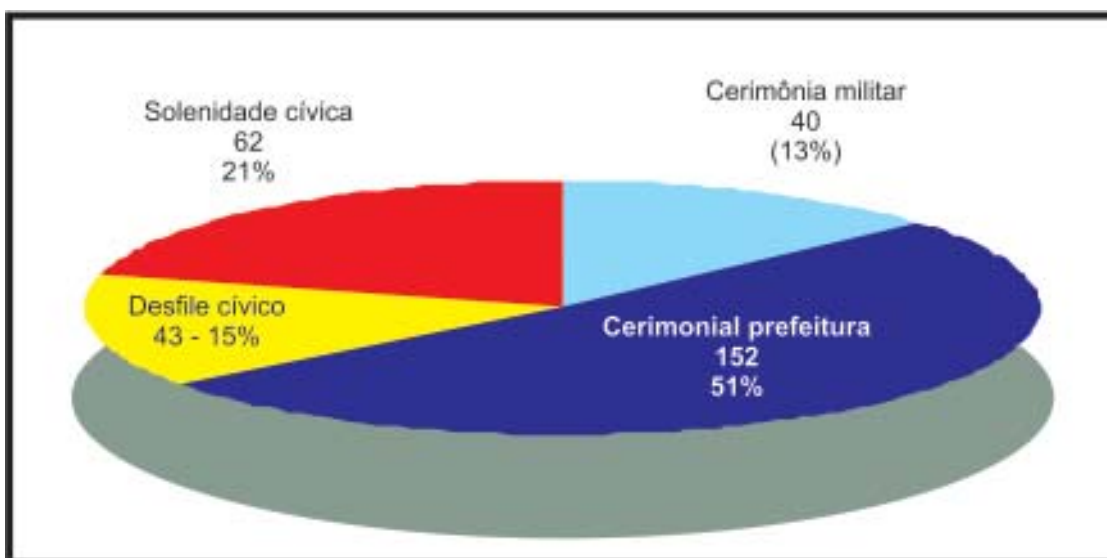
Gráfico 5- Eventos sociais típicos



### Eventos cívicos típicos

O Gráfico 6 mostra a distribuição dos eventos cívicos agrupados em quatro grandes categorias: desfiles cívicos; solenidades cívicas; cerimoniais militares; e cerimônias cívicas da própria PMSP.

Gráfico 6 – Distribuição dos Eventos Cívicos (2007)

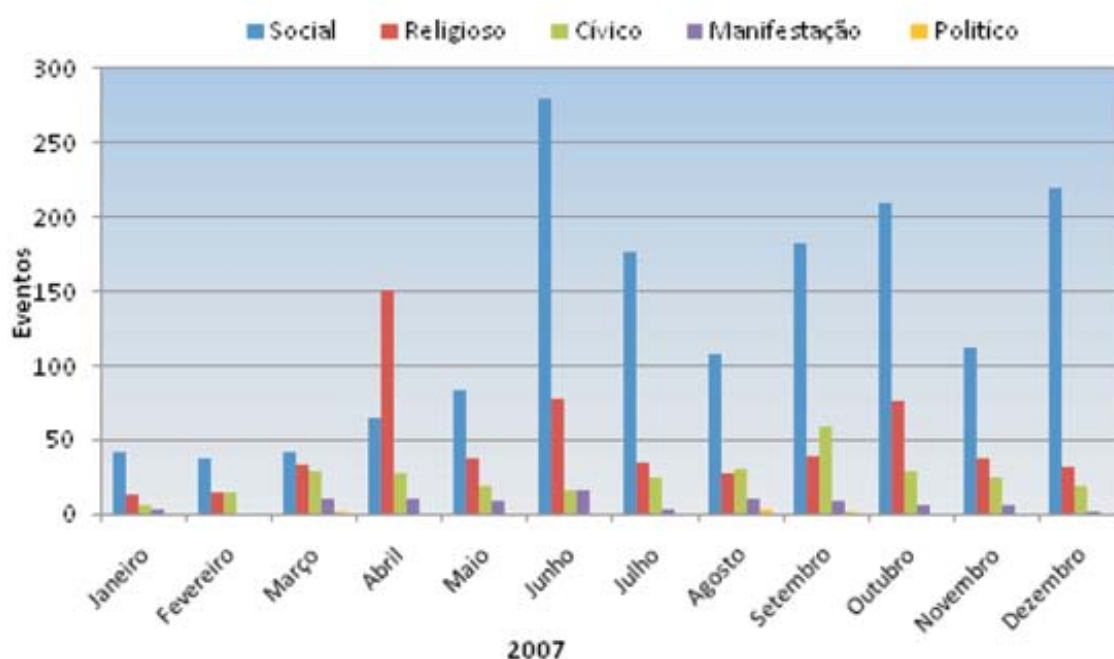




### Distribuição dos eventos isentos de pagamento ao longo do ano

A maioria dos eventos isentos de pagamento ocorre em determinados períodos do ano. Os folclóricos e beneficentes, por exemplo, as festas juninas e julinas, são realizados com maior frequência nos meses de junho e julho. Já os eventos religiosos, em sua maioria, ocorrem durante a quaresma, como abril de 2007. Esses tipos de eventos exigem um esforço significativo da CET por estarem concentrados em determinado período e ao mesmo tempo por sua dispersão territorial por toda a cidade (Gráfico 7).

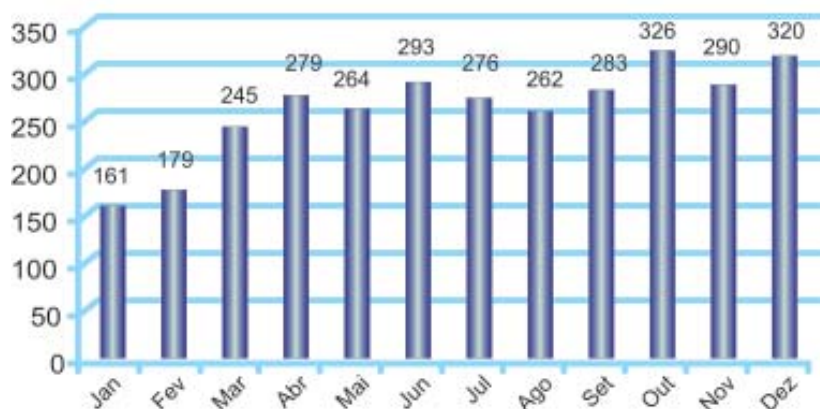
Gráfico 7 – Distribuição dos Eventos Isentos de Pagamento (2007)



### Distribuição dos eventos “Concentrações Públicas”, “Transportes Especiais” e “Ocorrências Especiais” ao longo do ano

Por outro lado, os eventos não isentos, dos tipos “concentrações públicas”, “transportes especiais” e “ocorrências especiais” não apresentaram grandes variações ao longo do ano, com exceção dos meses de janeiro e fevereiro, quando registrou-se uma queda. Observa-se uma frequência maior no segundo semestre do ano (Gráfico 8).

**Gráfico 8 – Distribuição dos eventos “Concentrações Públicas”, “Transportes Especiais” e “Ocorrências Especiais” (2007)**

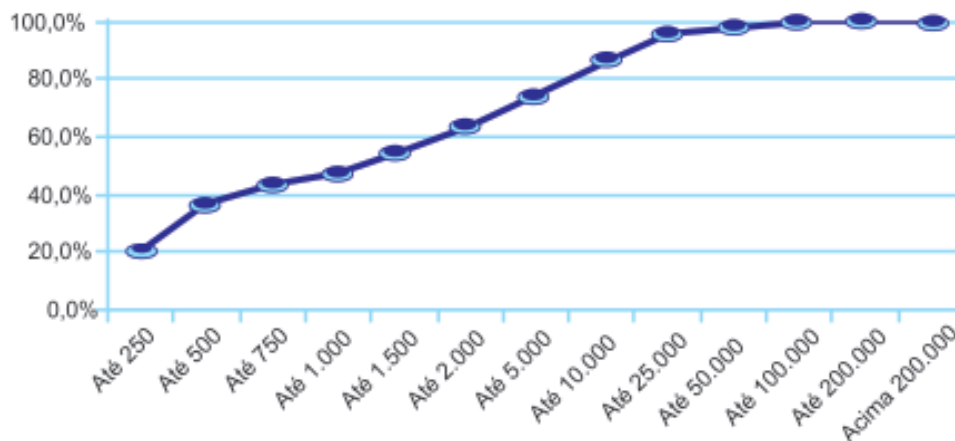


#### 4.4. Distribuição dos Eventos por Faixas de Valores

##### Faixas de valores dos eventos tipo “Concentrações Públicas”

Em 2007, os eventos do tipo “Concentrações Públicas” custaram cerca de R\$3.134,85. O custo médio deste tipo de evento evidencia uma grande discrepância entre os valores de eventos, que variam de R\$100,00 a R\$1,2 milhão, como o caso do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. Sem dúvida, observando-se a distribuição dos valores por faixa, conforme ilustrado, constata-se que: 47,9% dos eventos tiveram um custo inferior a R\$1.000,00; 64,3% um custo inferior a R\$ 3.000,00; e apenas 1% apresentou custo superior a R\$100.000,00 (Gráfico 9).

**Gráfico 9 – Distribuição por Faixas de Valores - Concentrações Públicas (2007)**

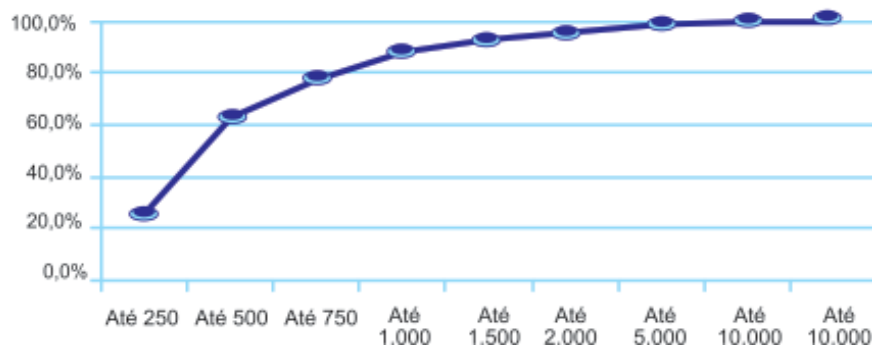




### Faixas de valores dos eventos do tipo “Ocorrências Especiais”

Em 2007, os eventos do tipo “Ocorrências Especiais” custaram, em média, R\$1.237,32, sendo: 87,9% a um custo inferior a R\$1.000,00; 98,7% com um custo inferior a R\$5.000,00; e pouco menos que 1% com custo superior a R\$10.000,00 (Gráfico 10). Cabe ressaltar que no rol deste tipo de evento estão incluídas as filmagens em vias públicas.

Gráfico 10 – Distribuição por Faixas de Valores – Ocorrências Especiais



### Faixas de valores dos eventos do tipo “Isentos de Pagamento”

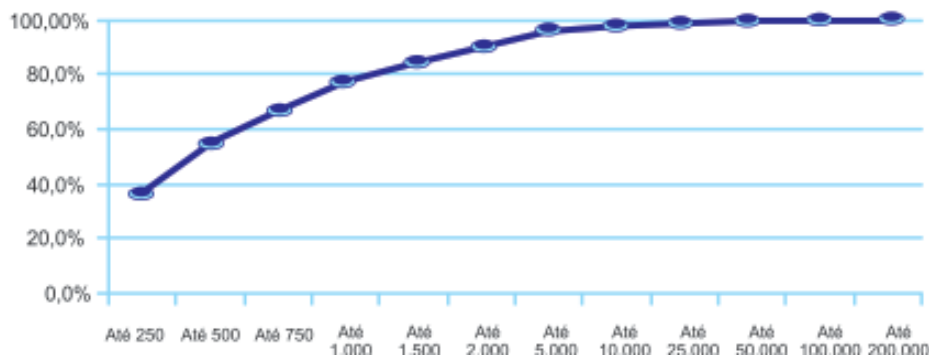
Os eventos “Isentos de Pagamento” realizados em 2007 representaram um custo médio de R\$ 1.524,60. Há alguns de grande porte que são isentos, cujo custo operacional influencia a média geral deste tipo de evento, como a visita do Papa (R\$ 745.309,69), a “Marcha para Jesus” (R\$ 54.385,76), a visita do Presidente George W. Bush a São Paulo (R\$ 236.981,82), a passagem da “Tocha Olímpica” por São Paulo (R\$ 50.124,57) e a “Parada do Orgulho GLBT” (R\$ 91.102,32).

Em 2007, os custos médios dos eventos isentos, conforme o tipo, foram:

- Evento Religioso: R\$ 1.381,17 (não se considerando a visita do Papa).
- Evento Político-Partidário: R\$ 170,03
- Evento Social: R\$ 1.016,68.
- Manifestações Públicas: R\$ 600,92
- Evento Cívico: R\$ 1.381,17 (sem considerar a visita do Presidente George W. Bush e a passagem da “Tocha Olímpica” por São Paulo).

Entretanto, considerando todos os eventos isentos, distribuídos segundo faixas de valores, observa-se que: 55,2% tiveram um custo inferior a R\$500,00, 77,9% custo inferior a R\$1.000,00; 89,8% um custo inferior a R\$2.000,00; e apenas 1% um custo superior a R\$25.000,00, conforme Gráfico 11.

Gráfico 11- Distribuição por Faixas de Valores- Isentos de Pagamentos (2007)

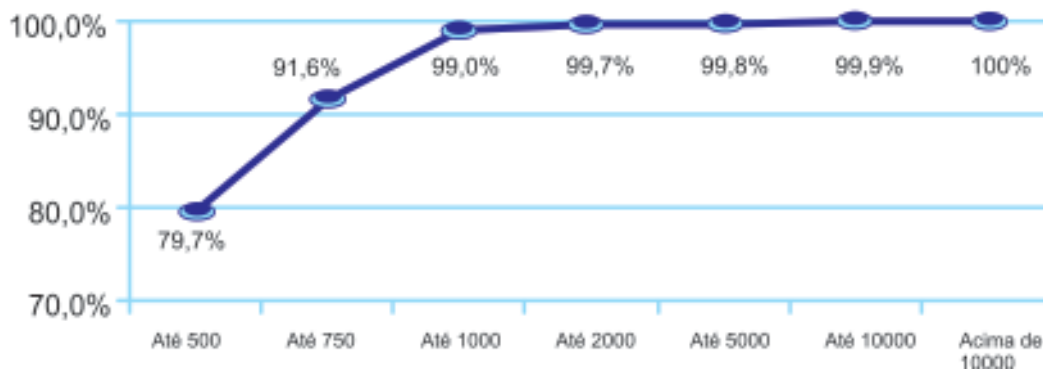




### Faixas de valores dos eventos do tipo “Obras”

As obras de implantação e manutenção de infra-estrutura urbana na via, a um custo médio de R\$ 525,70. Da distribuição por faixas de valores, apresentadas no Gráfico 12, pode-se observar que 79,7% dos custos são menores que R\$500,00; 91,6% são inferiores a R\$ 750,00 e apenas 1% superiores a R\$1.000,00.

Gráfico 12- Distribuição por Faixas de Valores





## 4.5. Mega Eventos

### Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1

É, sem dúvida, o evento que demanda o maior envolvimento da CET. A realização do “Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1” ocorre anualmente por três dias consecutivos, compreendendo os treinos, a classificação para o *grid* de largada e a corrida propriamente dita. O evento é aberto ao público durante os três dias, mas no dia da corrida o volume de público atinge seu ponto máximo, 62.000 pessoas, número correspondente ao total de ingressos vendidos.

Pelas formas e meios de transporte disponibilizados para acesso do público, da imprensa, dos organizadores e das equipes de competição – helicópteros, automóveis, ônibus fretados, ônibus regulares, pedestre, incluindo a presença de muitos estrangeiros –, a atuação da CET envolve um planejamento que tem início muito antes da data do evento: marcado no calendário oficial para ocorrer na segunda quinzena do mês de outubro, já em agosto os técnicos da companhia começam a planejar o atendimento e as operações.

Na fase de planejamento ocorrem as reuniões com os organizadores da corrida e com os órgãos públicos envolvidos, em que são estabelecidas as estratégias de atuação de cada um.

Como a organização envolve grandes alterações do sistema viário do entorno do Autódromo de Interlagos, são montados, com antecedência, esquemas especiais de atendimento para esclarecer essas alterações aos moradores, e no dia do evento garantir o acesso às suas moradias. Grande



Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 - 2007. Estande da CET instalado na praça localizada em frente ao Autódromo de Interlagos.





volume de material informativo é produzido e distribuído. Nos dias que antecedem a implantação da operação, são instalados stands para distribuição de folhetos e para dar as informações necessárias aos moradores locais.

O deslocamento de maior número de funcionários da CET ocorre nas vésperas e nos dias de corrida, para montagem das canalizações e das sinalizações provisórias, distribuídas não só no sistema viário de acesso ao autódromo como em muitos outros locais da cidade, em especial nas rodovias que acessam a Capital, tendo em vista a presença de público vindo do interior de São Paulo, de outros estados e até mesmo de outros países.

Na edição de 2007, a preparação, montagem, realização e desmontagem das operações, incluindo todas etapas de planejamento do evento consumiram cerca de 16 mil horas de trabalho, a um custo operacional em torno de R\$1,3 milhão.

A operação do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 é elogiada pelos organizadores do evento, que a consideram a mais perfeita de todas as etapas do prêmio.



*Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 - 2007. Aspectos da operação montada pela CET nas principais vias de acesso ao evento e nas imediações do autódromo*





### Visita do Papa

A visita do Papa a São Paulo, ocorrida em abril de 2007, compreendeu uma série de eventos como a reunião com os jovens no Estádio do Pacaembu, a viagem a Aparecida do Norte e a missa campal no Campo de Marte, na Zona Norte da Cidade. A visita durou três dias, e o pernoite do Sumo Pontífice foi sempre no Colégio São Bento, localizado no centro da cidade.

Para cada um desses eventos, foram estabelecidos planos de operação, preparados com a antecedência de 30 dias, envolvendo não só o local como o deslocamento da comitiva – ida e volta para o local de pernoite.

Em virtude do grande afluxo de pessoas ao longo do trajeto e nos locais de realização de culto e reuniões, o planejamento contou com a participação de muitos outros órgãos públicos nas reuniões e na organização dos esquemas operacionais conjuntos.

Ao todo, foram despendidas 10.600 horas de trabalho, a um custo operacional de R\$ 745.309,69.



*Um mega evento, como a Visita do Papa, requer grande contingente de operadores de trânsito, diferentes tipos de viaturas, além de um eficiente sistema de orientação ao público presente nos arredores.*







### **Maratona de São Paulo**

Tradicionalmente, a Maratona da Cidade de São Paulo é realizada a cada ano. O evento, internacional, conta com a participação de cerca de 10 mil corredores de vários países, com ampla divulgação jornalística e transmissão ao vivo para um público estimado da ordem de 40 milhões de telespectadores. Além disso, é um evento muito importante para São Paulo pois mostra uma imagem positiva da cidade – os maratonistas percorrem 42 quilômetros nas principais vias, passando por logradouros e monumentos históricos.

Por ser uma corrida de pedestres em via pública, é indispensável o isolamento completo das avenidas, evitando o tráfego de veículos e o acesso do público durante sua realização, o que requer grandes quantidades de materiais de sinalização como cones, cilindros, cavaletes e fita zebra. Ainda, para que a via seja isolada e a segurança dos atletas garantida, é necessário que a sinalização especial seja implantada nos dias que antecedem a competição. A prova tem uma duração de aproximadamente seis horas, em geral quando o último retardatário conclui o percurso. Em seguida, é iniciado o processo de liberação para o tráfego de veículos.

Em 2007, a Maratona de São Paulo consumiu cerca de 2.600 horas de trabalho da CET, a um custo operacional de R\$ 175.667,83.



*A Maratona Internacional de São Paulo é um dos acontecimentos de rua mais esperados e atrai cerca de 10 mil corredores de todo o mundo.*





### **Parada do Orgulho GLBT**

A Parada do Orgulho GLBT está se tornando tradicional no calendário da cidade. Dada sua grande repercussão internacional, o evento atrai, segundo levantamento dos órgãos de imprensa, aproximadamente três milhões de pessoas.

A Parada, ocorrida em junho de 2007, ocupou a Av. Paulista e a Rua da Consolação, duas das mais importantes vias da Capital, numa extensão de cerca de 8 km, no período entre 12:00 e 21:00 horas. Para o isolamento dessas ruas e adjacências, foram utilizados 1.500 cavaletes, 100 rolos de fitas zebreadas e 70 faixas de pano com informações à população sobre os desvios de tráfego realizados.

Os trabalhos de planejamento e operação (esta iniciada na sexta feira que antecedeu o evento), representaram um total de 1.350 horas de atividades, a um custo operacional de R\$ 91.102,32.

### **Visita do Presidente George W Bush a São Paulo**

Em março de 2007, o Presidente dos Estados Unidos da América George W Bush visitou São Paulo para participar de vários compromissos, incluindo um encontro com o Presidente da República do Brasil. Nos dois dias que permaneceu na cidade, ele compareceu a solenidades em locais distantes do hotel em que se hospedou.

Assim como a visita do Papa, os deslocamentos do Presidente Bush foram definidos com uma antecedência de 30 dias e, em razão de normas específicas de segurança, foram planejadas duas alternativas de trajeto. Além dessas providências, as proximidades do hotel foram inteiramente isoladas, sendo necessária a realização de desvios de tráfego nas principais vias da região.

Levando-se em conta a preparação, montagem, operação e desmontagem dos esquemas operacionais, a visita do Presidente consumiu cerca de 3.250 horas de atividades da CET, a um custo operacional total de R\$ 236.981,82.





## V. CONSIDERAÇÕES FINAIS: MUDANÇA DE CULTURA

São Paulo tem vocação natural para abrigar eventos do tipo Concentração Pública. Trata-se da maior cidade brasileira, com mais de 11 milhões de habitantes, sem contar a proximidade de outros grandes municípios da Região Metropolitana. De modo geral, portanto, pode-se dizer que aproximadamente 20 milhões de habitantes vivem sob a influência da cidade.

Razões como público, renda da população, facilidade de transporte, logística e infra-estrutura urbana – a hoteleira, por exemplo – fazem de São Paulo um local atraente para a realização de shows musicais, espetáculos teatrais, eventos esportivos de toda a variedade e com ampla repercussão nacional e internacional, além de feiras e exposições de grande expressão econômica para o país.

Anualmente, a Prefeitura Municipal elenca os eventos que considera relevantes para a vida social e cultural da cidade, agrupando-os no “Calendário Oficial da Cidade de São Paulo”, que contempla atualmente mais de 600 eventos realizados por grandes promotores, que têm como entidade gestora e organizadora a São Paulo Turismo (*SPTuris*). Ao lado destes, milhares de outros eventos são criados e realizados pela comunidade que, independentemente da capacidade financeira dos seus participantes, organiza-se de mil e uma formas para comemorar acontecimentos, apoiar campanhas educativas, beneficentes, filantrópicas, esportivas e de lazer.

São eventos que vão desde os mais singelos como o fechamento de uma rua para que uma comunidade distribua “chás medicinais” à população ou uma pequena quermesse de um bairro periférico, até um megaevento como o Grande Prêmio de Fórmula 1 ou a visita do Papa, que mobilizam a CET e outros setores governamentais com quatro a cinco meses de antecedência.

Com poucas variações, esses eventos praticamente se repetem anualmente, e, portanto, são acompanhados pela CET há muitos anos. Com a entrada em vigor da legislação que autoriza a cobrança de eventos, naturalmente os impactos dessa medida foram sentidos pela população.

Os grandes promotores de eventos comerciais como shows, feiras e exposições e outros similares tiveram que acrescentar ao orçamento dos seus eventos um novo item de despesa e, dessa maneira, passaram a agir como “clientes consumidores”. Essa foi a primeira grande mudança cultural. Antes, bastava solicitar o apoio operacional da CET, sem grandes preocupações com o padrão e o nível de atendimento a ser oferecido, não havendo necessidade de discutir o dimensionamento de pessoal e um plano de operação. Com a cobrança, entretanto, a situação mudou: por parte do solicitante, passou a ser indispensável o total entendimento dos serviços de apoio ao evento que estão sendo oferecidos, uma vez que esse apoio envolve o emprego de mais ou menos mão-de-obra, alterando, portanto, o valor a ser adicionado ao orçamento inicial.

Conforme já referido, a elaboração dos planos de operação depende de muitos fatores, em especial do emprego de técnicas de engenharia de tráfego e de operação de campo. Na medida em que os e os promotores de eventos não têm familiaridade com o assunto, é natural que eles passem a exigir dos técnicos da CET explicações sobre a forma de elaboração dos planos de operação. Por exemplo, porque bloquear esta e não aquela rua, guarnecer este e não aquele cruzamento, canalizar o tráfego nesta e não naquela direção, e, até mesmo, o porquê da presença da CET no local.

Da mesma forma, os promotores de eventos mais simples e que geram pouco impacto no trânsito da cidade também tiveram que se adaptar às novas exigências bem como arcar com os custos operacionais da CET, os quais, embora muito baixos, são significativos para determinadas





comunidades. Vale mencionar que as isenções previstas na legislação de eventos abrigaram milhares desses eventos sociais, cívicos e de manifestações populares sem ônus para o munícipe.

Ainda, com o enquadramento da Execução de Obras e Serviços de Implantação e Manutenção de Infra-estrutura Urbana na Via pública como evento sujeito à aplicação da Lei, as empresas concessionárias de redes públicas de água, eletricidade, gás, televisões a cabo e outras similares também tiveram que se adaptar às novas regras, exigindo maiores explicações sobre os serviços cobrados pela CET.

Essa nova relação “cliente-fornecedor” desencadeou uma grande transformação na cultura interna da CET. Na elaboração dos planos de operação, por exemplo, foi notável a mudança de comportamento dos técnicos de trânsito, que reviram a forma de equacionar os serviços operacionais de atendimento aos eventos, passando a planejar com maior racionalidade o emprego de recursos humanos e materiais sem perder qualidade, reiterando sempre a boa técnica de engenharia de tráfego. A interação mais direta com o promotor do evento, a necessidade de fornecer explicações e, sobretudo, de atender bem com o menor custo levou a CET a rever sua forma de atuação, padronizando o atendimento a eventos similares e reduzindo os custos de planejamento. Disso resultou o estabelecimento de tabelas de preços, que, além de tornarem públicos os planos de operação para os eventos costumeiramente realizados na cidade, bem como os valores cobrados, permitiram aos promotores conhecer antecipadamente o impacto do “custo CET” na organização do seu evento.

Finalmente, vale ressaltar que após dois anos de prática, a lei e a forma de cobrança foram bem assimiladas pelos cidadãos e pelos promotores de eventos, e, mais importante, que o objetivo fundamental que deu origem à Lei, qual seja, o de não onerar a população (impostos) com os custos operacionais da CET na realização de eventos restritos a determinados interesses promocionais, foi alcançado.





# Boletins Técnicos CET

## TÍTULOS PUBLICADOS

Disponíveis em [cetsp.com.br](http://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)