



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

Comissões:

- Legislação, Justiça e Redação  
 Finanças e Orçamento  
 Obras, Serviços Públicos, Assuntos Rurais, Ecologia e Meio Ambiente  
 Educação, Cultura, Turismo e Esportes  
 Saúde e Assistência Social  
 Defesa dos Direitos Humanos, Cidadania, Segurança Pública e Direitos da Mulher  
 Indústria, Comércio Exterior, Empresas de Ciência, Tecnologia, Inovação e Empreendedorismo  
 Vereadores  
 Procuradoria Jurídica  
Data: 04/07/18 \_\_\_\_\_ a

**PROJETO DE LEI Nº / 2018**

**Dispõe sobre a implantação do Sistema de Controle e Gestão dos Transportes de Cargas e dá outras providências.**

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 103/2018**

**Autor:** PREFEITO MUNICIPAL

**Ementa:** DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLE E GESTÃO DOS TRANSPORTES DE CARGAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

**PROTOCOLO GERAL Nº 2243/2018**

Data: 31/08/2018 - Horário: 16:42



**Dr. Isael Domingues**, Prefeito do Município de Pindamonhangaba, faz saber que a Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba aprova e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a implantar o **Sistema de Controle e Gestão dos Transportes de Cargas** concedendo prioridades e restrições, de acordo com o estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012, no Anexo I desta Lei e, ainda, conforme regulamento a ser expedido por meio de decreto municipal.

Art. 2º Para fins dessa lei, considera-se:

I – Zona de Restrição ao Tráfego de Caminhões – ZRTC: perímetro da área urbana do Município descrito Lei Complementar nº 3/2006 e suas alterações;

II – Rota Livre para Cargas Pesadas – RLCP: vias destinadas ao trânsito de cargas pesadas no município;

III – Rotas de Controle de Cargas Pesadas – RCCP: vias destinadas ao trânsito de cargas pesadas mediante autorização de tráfego do município;

IV – Horário de Restrição de Tráfego – HRT: faixa de horário compreendido das 07:00 às 09:00 e das 17:00 às 19:00, quando o tráfego de caminhões será restringido nas ZRTC e RCCP;

V – Veículo de Carga Leve – VCL: veículo de até 7,99 toneladas conforme definido na Portaria SUROC nº 10/2017 da ANTT, com 7,2 metros de comprimento máximo e até 02 (dois) eixos;

VI – Veículo de Carga Pesada – VCP: caminhão e caminhão trator com semirreboque, enquadrados nas espécies e categorias de acordo com regulamentação do CONTRAN e conforme anexo I da Portaria nº 63/2009 do DENATRAN;

VII – Veículo de Carga Pesada Biarticulado – VCPB: caminhão + reboque, caminhão trator + semirreboque + reboque e caminhão trator + 2 semirreboques, enquadrados nas espécies e categorias de acordo com regulamentação do CONTRAN e conforme anexo I da Portaria nº 63/2009 do DENATRAN, também conhecidos como Bitrem;

VIII – Veículo de Carga Pesada Triarticulado – VCPT: caminhão + 2 reboques, caminhão trator + 3 semirreboques, enquadrados nas espécies e categorias de acordo com regulamentação do CONTRAN e conforme anexo I da portaria nº 63/2009 do DENATRAN, também conhecidos como Treminhão;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

IX – Autorização Especial de Trânsito de Carga – AETC: autorização formal concedida pelo Departamento Municipal de Trânsito para o trânsito de veículos que ultrapassem as capacidades limitadas, observados os requisitos legais;

X – Cadastro de Veículos de Cargas – CVC: cadastro elaborado pelo Departamento Municipal de Trânsito (DMT) contendo as informações referentes aos veículos de carga;

Art. 3º O tráfego do Veículo de Carga Leve (VCL) e Veículo de Carga Pesada (VCP) fica permitido em todas as vias definidas nas Rotas Livres para Cargas Pesadas (RLCP), sem necessidade de emissão de Autorização Especial de Trânsito de Carga (AETC), respeitando os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito.

Art. 4º O tráfego do Veículo de Carga Leve (VCL) e Veículo de Carga Pesada (VCP) fica permitido em todas as vias definidas nas Rotas de Controle de Cargas Pesadas (RCCP) mediante a emissão da Autorização Especial de Trânsito de Carga (AETC), respeitando os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito.

Art. 5º O tráfego e estacionamento do Veículo de Carga Pesada (VCP) realizado fora das Rotas Livres de Cargas Pesadas (RLCP) e nas Zona de Restrição ao Tráfego de Caminhões (ZRTC), será permitido somente mediante a emissão da Autorização Especial de Trânsito de Carga (AETC) considerados a viabilidade de horários e vias a serem utilizadas e respeitando os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito.

Art. 6º O tráfego de Veículo de Carga Pesada Biarticulado (VCPB) nas Rotas de Cargas Pesadas (RCP) será permitido, mediante prévia solicitação de Autorização Especial de Trânsito de Carga (AETC), considerados a viabilidade de horários e vias a serem utilizadas, respeitando os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito.

Art. 7º O tráfego de caminhão transportando produto perigoso, conforme classificação da Organização das Nações Unidas (ONU), será permitido, exclusivamente, mediante prévia solicitação de Autorização Especial de Trânsito de Carga (AETC), considerados a viabilidade de horários e vias a serem utilizadas, respeitando os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito.

Art. 8º O Departamento Municipal de Trânsito poderá autorizar o trânsito de veículos que ultrapassem as capacidades limitadas mediante fornecimento de Autorização Especial para o Trânsito de Caminhões (AETC), observados os seguintes casos:

I – Acesso a estacionamento próprio;

II – Obras e serviços em via pública dentro da área de restrição;

III – Transporte de máquinas, equipamentos e materiais de construção dentro da área de restrição;

IV – Transporte de produtos perecíveis, ou perigosos de consumo local dentro da área de restrição;

§1º Compete ao Departamento Municipal de Trânsito (DMT) efetuar o Cadastro dos Veículos Carga (CVC), do tipo caminhões e emitir a Autorização Especial para o Trânsito de Caminhões (AETC), observados os requisitos e procedimentos necessários que serão regulamentados por Decreto do Executivo.

§2º O Cadastro dos Veículos de Cargas (CVC) será disponibilizado ao público via internet pela Prefeitura Municipal.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

Art. 9º. Constitui dever dos condutores dos caminhões a fiel observância dos preceitos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), demais disposições legais vigentes e a sinalização de regulamentação das demais condições de circulação, estacionamento e paradas estabelecidas nos locais de prestação dos serviços, normas de estacionamento rotativo, respondendo o infrator por eventuais irregularidades constadas.

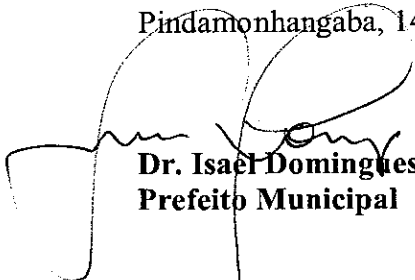
Art. 10. A fiscalização quanto ao cumprimento das disposições estabelecidas por esta lei será efetuada pelos agentes da autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Os agentes da autoridade de trânsito poderão solicitar, a qualquer momento, a imobilização do veículo para a adequada fiscalização do disposto nesta lei.

Art. 11. O Poder Executivo Municipal regulamentará esta lei no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pindamonhangaba, 14 de agosto de 2018.



**Dr. Isael Domingues**  
**Prefeito Municipal**



# **ANEXO I**

## **DESCRIÇÃO DAS ROTAS**

**Rota Livre para Cargas Pesadas – RLCP** – vias destinadas ao trânsito de cargas pesadas no município.

- **Rota 01 – Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso** - A rota compreende o trecho entre 100 m antes da rotatória Tarcízio José Moreira dos Santos na Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, sentido Centro, seguindo pelas rotatórias próximas ao Colonial Plaza Hotel e pela rotatória Florinda Maria Ribeiro, até a rotatória João do Pulo.
- **Rota 02 – Estrada Carlos Lopes Guedes Filho** - A rota compreende o trecho entre a intersecção da Avenida 01, bairro do Araretama, com a Estrada Carlos Lopes Guedes Filho, seguindo pelo viaduto José Dias Nunes, rotatória Irineu Molica, Rodovia Amador Bueno da Veiga, sentido centro, até a rotatória Amácio Mazzaropi, seguindo pela Estrada Sebastião Vieira Machado, Rua Japão até a rotatória João do Pulo.
- **Rota 05 – Rodovia Dr. Caio Gomes Figueiredo** - A rota compreende o trecho entre a intersecção da Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro com a Rodovia Dr. Caio Gomes Figueiredo, passando pela rotatória que dá acesso à Estrada Jesus Antônio de Miranda, até a ponte do rio Paraíba do Sul.
- **Rota 06 – Rodovia Vereador Abel Fabrício Dias** - A rota compreende o trecho entre a intersecção da Estrada Municipal João Marcondes dos Santos com a Rodovia Vereador Abel Fabrício Dias, passando pela rotatória que dá acesso ao Bairro Residencial Mantiqueira, rotatória que acessa o Bairro Ipê I, rotatória que acessa o Bairro Residencial e Comercial Cidade Morumbi, até a rotatória Dr. Vito Ardito Lerário.
- **Rota 07 – Avenida Engenheiro Luiz Dumont Villares** - A rota compreende o trecho entre a Rodovia Presidente Dutra até a intersecção da Avenida Engenheiro Luiz Dumont Villares com a Rodovia Vereador Abel Fabrício Dias.
- **Rota 08 – Avenida Prof. Manuel César Ribeiro** - A rota compreende o trecho entre a Rodovia Presidente Dutra, interceptando a Avenida Independência, seguindo pela Avenida Prof. Manuel César Ribeiro – sentido Centro, rotatória Nelson Ferraz, rotatória Célio da Silva, até a rotatória Largo das Árvores.
- **Rota 09 – Indústrias** - A rota compreende o trecho entre a Avenida Buriti (Altura do Portão 03 da Empresa Novelis), à direita na Estrada Municipal do Atanázio, à direita na Avenida João Francisco da Silva, Avenida Gastão Vidigal Neto, até a rotatória Nelson Ferraz.
- **Rota 10 – Avenida Júlio de Paula Claro** - A rota compreende o trecho entre a intersecção da Avenida Júlio de Paula Claro com a Avenida Buriti até a intersecção da Avenida Júlio de Paula Claro com a Avenida João Francisco da Silva.
- **Rota 11 – Campinas** - A rota compreende o trecho que tem início na Rodovia Presidente Dutra, Estrada Municipal do Tanque, à direita na 1ª rotatória, novamente à direita na 1ª rotatória, Viaduto Fernando Alencar Pinto, à direita na rua Jambeiro, à esquerda na Avenida Independência, até a Avenida Prof. Manuel César Ribeiro.

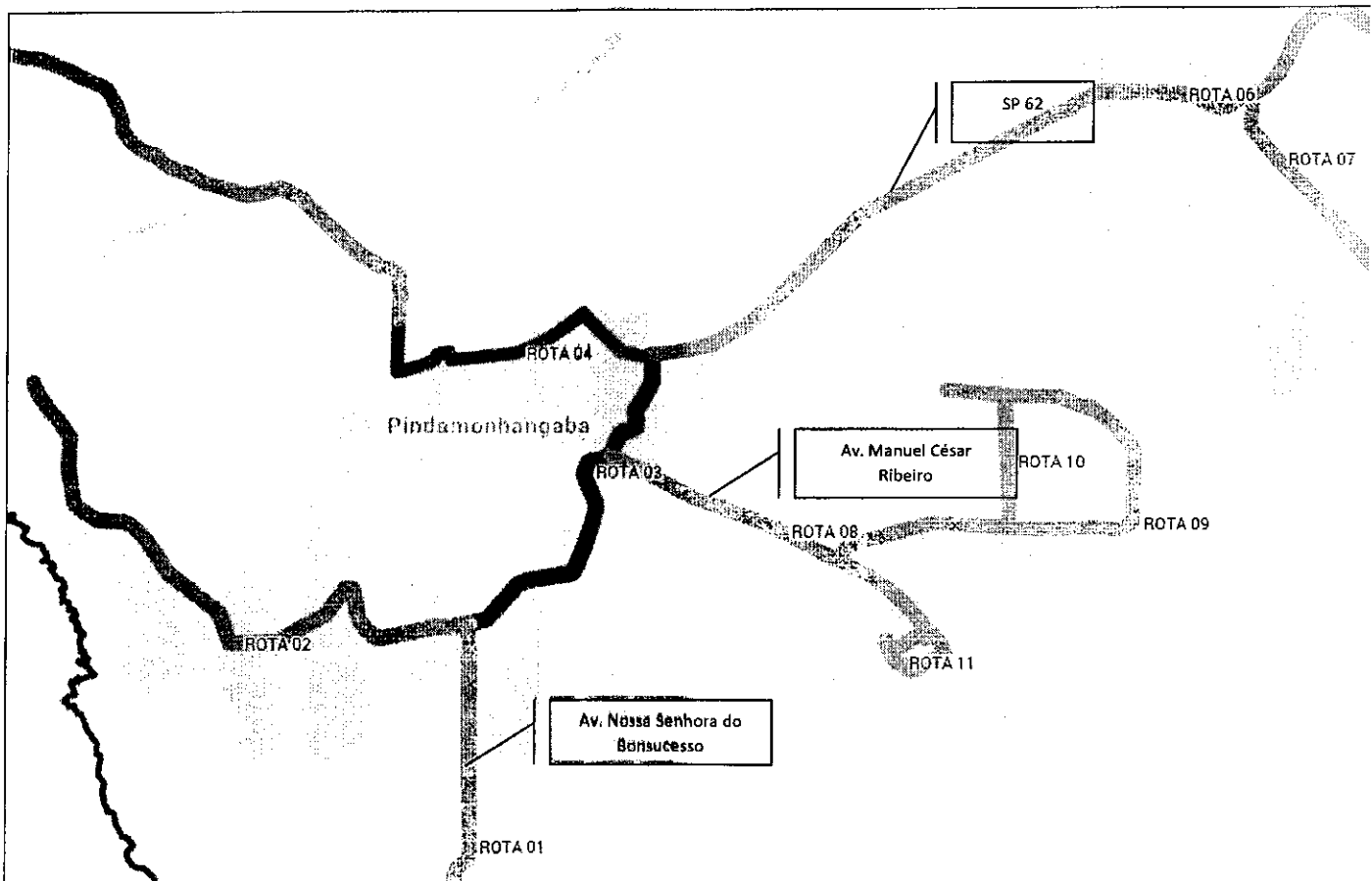


**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

**Rotas de Controle de Cargas Pesadas – RCCP** – vias destinadas ao trânsito de cargas pesadas mediante autorização de tráfego do município.

- **Rota 03 – Anel Viário** - A rota compreende o trecho entre a rotatória Espaço João do Pulo, Avenida Padre José Maria Guimarães Alves, rotatória Nelson Naressi, Avenida Geraldo José Rodrigues Alckimin, rotatória Largo das Árvores, Avenida Dr. Raul Nelson Guaragna, Avenida Dr. Eduardo Ryomei Yassuda, até a rotatória Dr. Vito Ardito Lerário.
- **Rota 04 – Bairro** - A rota compreende o trecho entre a ponte do rio Paraíba do Sul, passando pela Avenida Theodorico Cavalcante, seguindo à esquerda pela Rua Conselheiro Rodrigues Alves, à esquerda pela Rua Dr. Monteiro de Godoy, Avenida Monsenhor João José de Azevedo, à direita pela Rua Ryoiti Yassuda, à esquerda pela Rua Suíça, até a rotatória Dr. Vito Ardito Lerário.

**Rotas de Cargas – Pindamonhangaba**



<b>Rotas livres</b> – permitido veículos licenciados em Pindamonhangaba ou em outras cidades	<b>Área Especial de controle de cargas:</b> - permitido veículos de transporte leve de Pindamonhangaba - demais veículos permitido através de autorização pelo APP
<b>Rotas de controle</b> – permitido veículos de transporte leve de Pindamonhangaba - proibido veículos pesados das 07:00 as 09:00 e das 17:00 as 19:00 - os veículos pesados de Pindamonhangaba liberados nos demais horários - demais veículos permitido através de autorização pelo APP	



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

**MENSAGEM Nº 088 / 2018**

**Dispõe sobre a implantação do Sistema de Controle e Gestão dos Transportes de Cargas e dá outras providências.**

**Exmo. Sr.**  
**Ver. Carlos Eduardo de Moura**  
**DD. Presidente da Câmara de Vereadores de**  
**Pindamonhangaba/SP**

**Senhor Presidente,**

Vimos, através do presente, trazer ao crivo desta respeitável Casa Legislativa o Projeto de Lei em anexo que **dispõe sobre a implantação do sistema de controle e gestão dos transportes de cargas e dá outras providências.**

Através da classificação de categorias de automóveis, zoneamento urbano e fixação de horários pré-estabelecidos, visa o presente projeto regular o tráfego de veículos pesados que utilizam as vias do Município como rota de fuga dos pedágios da Rodovia Presidente Dutra.

Desse modo, a criação do sistema de controle e gestão dos transportes de cargas possibilitará o monitoramento e restrição do tráfego de veículos pesados dentro do Município, delimitando as áreas de circulação de acordo com suas características e necessidades do trânsito local.

A propositura do presente projeto de lei se faz necessária para evitar o constante conflito verificado no trânsito local, sobretudo quanto à circulação de automóveis pesados e de grande porte nos acessos urbanos, o que implica na diminuição da fluidez do tráfego nas vias de trânsito rápido, danificação da pavimentação asfáltica e de calçadas e, muito em especial, a elevação dos riscos de acidentes.

Visando instruir a presente mensagem, seguem acostados os Estudos Técnicos que antecederam a elaboração do presente Projeto de Lei que visa implantar o sistema de controle e gestão dos transportes de cargas, o qual foi cuidadosamente elaborado pelo Departamento Municipal de Trânsito.

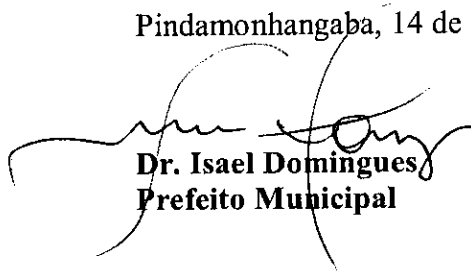


**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
**ESTADO DE SÃO PAULO**

Portanto, Senhores Vereadores, é fundamental a aprovação do presente projeto, e, para isso, invocamos o Art. 44 da Lei Orgânica Municipal para que se vote em caráter de urgência, no menor prazo possível.

Na oportunidade, reiteramos a V. Exa. os protestos de elevada estima e consideração, homenagem que peço seja extensiva a todos os Nobres Vereadores que integram essa Casa de Leis.

Pindamonhangaba, 14 de agosto de 2018.



**Dr. Isael Domingues**  
**Prefeito Municipal**



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO



Pindamonhangaba, 23 de fevereiro de 2018

Memorando nº 055/2018 - DEPTRAN.

Ilmo. Sr.  
**Anderson Plínio da Silva Alves**  
D.D Secretário de Negócios Jurídicos

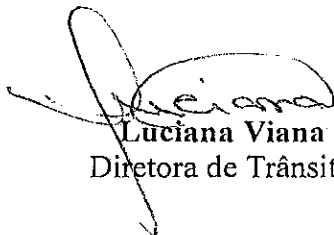
Referência: **PMP 36977/2017**

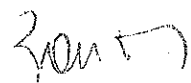
Memo nº 245/2017 de 30/11/2017

Programa de Restrição de Trânsito de Caminhões no Município de  
Pindamonhangaba

Em atenção ao despacho dessa Secretaria de Negócios Jurídicos às  
folhas 40 a 59, encaminho a Vossa Senhoria os documentos abaixo relacionados, para  
avaliação de demais providências:

- Estudo Técnico sobre a implantação do programa de restrição;
- Minuta de Lei

  
**Luciana Viana**  
Diretora de Trânsito

  
**Eng. Josué Bondioli Junior**  
Secretário Municipal de Serviços Público

“DEPTRAN”





## ESTUDO TÉCNICO

### Implantação de Programa de Restrição de Trânsito de Caminhões no Município de Pindamonhangaba-SP

#### 1. Objetivo:

Limitar o tráfego de veículos pesados (Caminhões) que utilizam as vias do Município como rota de fuga dos pedágios da Rodovia Presidente Dutra.

#### 2. Justificativa:

O aumento do tráfego de veículos pesados (Caminhões) que utilizam as vias do Município como rota de fuga dos pedágios da Rodovia Presidente Dutra ocasiona constante conflito com as vias urbanas dentro do município acarretando diminuição da fluidez de tráfego nas vias de trânsito rápido e danificam o asfalto e calçadas; causando ainda risco de acidentes.

#### 3. Definições:

**Veículo Pesado** - O Art. 8º e inciso II da Resolução nº 396 De 13 De Dezembro De 2011 do CONTRAN, Define: "VEÍCULOS PESADOS" correspondendo a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações.

**Caminhão** - O item 2.8 da Resolução 290/08 do CONTRAN define caminhão como: veículo automotor destinado ao transporte de carga, com PBT (Peso Bruto Total) acima de 3.500 quilogramas, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, desde que tenha capacidade máxima de tração compatível;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO



#### 4. Dados estatísticos

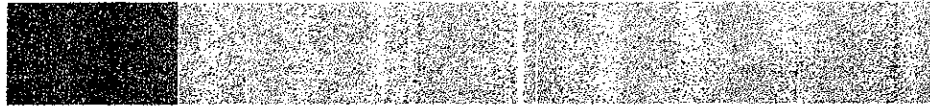
Durante as operações da cabine de pedágio localizada na Rodovia SP 62 Vereador Abel Fabricio Dias, realizada pelos Fiscais de Pedágio lotados no Departamento de Trânsito foram identificados uma média diária de aproximadamente 410 caminhões passando pela cabine, como demonstra a tabela abaixo:

	nov/17	dez/17	jan/17	Media/mês	Media/dia
Veículos que passaram pela cabine de pedágio	14.024	15.305	7.559	12.296	410

Vale lembrar que a grande maioria dos veículos pesados, sabedores da dificuldade de fiscalização do município utilizam se da pista lateral, evadindo-se da fiscalização pelo pedágio, e esse número não é contabilizado nestes dados.

Os Agentes de Trânsito em operação no COI – Centro de Operações Integradas, também levantaram as seguintes informações:

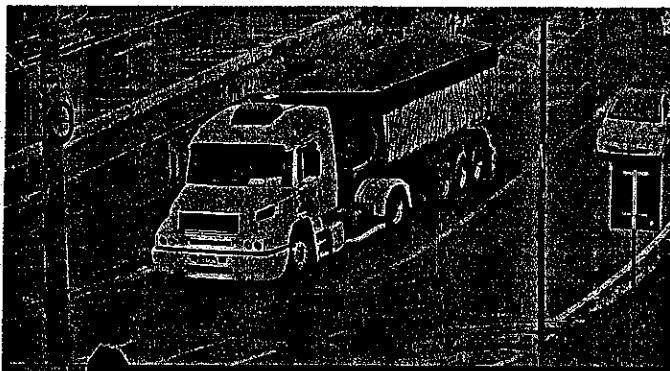
Quantidade de Caminhões/Carretas que passaram pelo Túnel do bairro Castolira		
Das 17:30 as 19:00		
Dia 02/02	Sentido	
	Castolira	Parque
	79 Carretas	87 Carretas
	03 Guincho	03 Caminhões
	02 Tanque	01 Bitrem
	TOTAL 84	TOTAL 91
Das 12:20 as 13:20		
Dia 05/02	Sentido	
	Castolira	Parque
	28 Carretas	57 Carretas
	19 Caminhões	17 Caminhões
	TOTAL 47	TOTAL 74



Com as informações colhidas pelo COI, podemos observar que o número de veículos passantes pelo local de restrição pode ser superior à média apresentada pela fiscalização do pedágio.

### 5. Fotos do COI

Operação realizada em 22 de fevereiro de 2018 das 09:00 as 9:22.



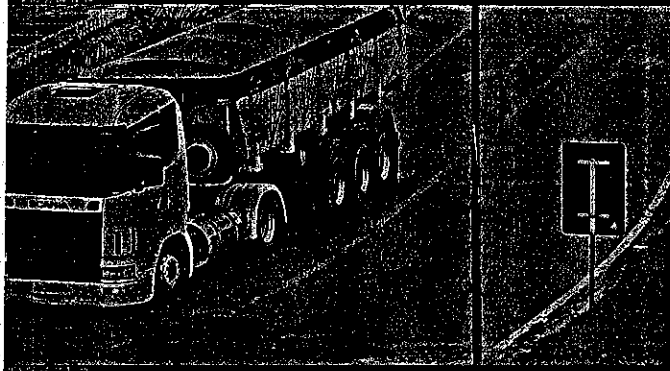
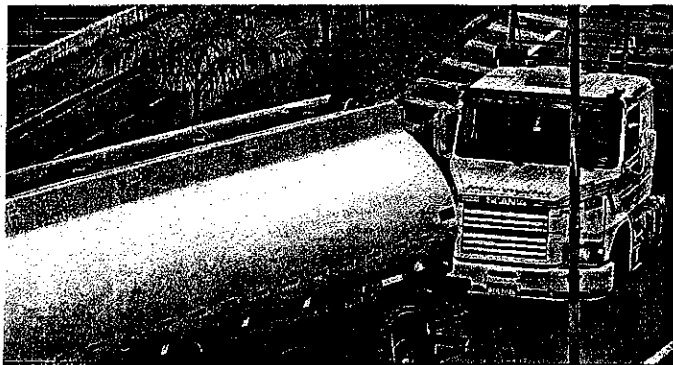
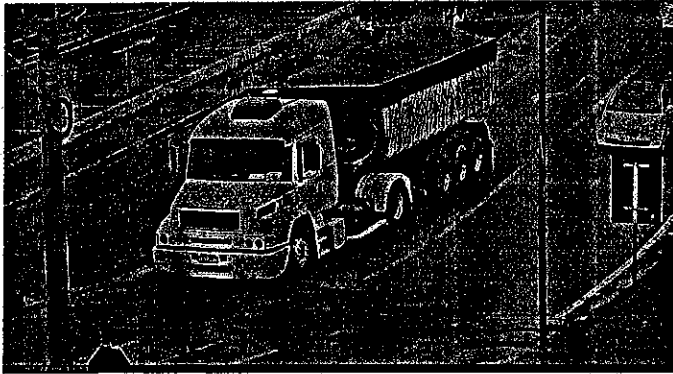


**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
*Secretaria Municipal de Serviços Públicos*  
**DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO**





**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO





#### 6. Determinação da Zona Máxima de Restrição de Transito de Caminhões

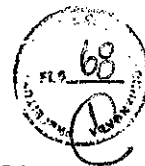
Compreende-se como "Zona Máxima de Restrição de Caminhões", o perímetro da área urbana do Município, abrangida e limitada pelos seguintes logradouros públicos: partindo da Rotatória Amácio Mazzaropi e seguindo pelo anel viário através da Rodovia Amador Bueno da Veiga; Rua Japão; Avenida Padre José Maria Guimarães Alves; Rodovia Amador Bueno da Veiga; Avenida Dr. Raul Nelson Guaragna; Rodovia Amador Bueno da Veiga e chegando na rotatória Vito Ardito Lerário. Seguindo pela Rua Suiça, sentido centro, continuando pela Rua Willian Oscar Perrenoud Neto; Avenida Sargento José Joaquim dos Santos Sobrinho e a partir desta pela avenida Vereador Alfredo Molinare; Rua Sargento Oswaldo Cuba; Trecho da Estrada da Fazenda Santa Isabel, seguindo para a Avenida Monsenhor João José de Azevedo; Rua Dr. Monteiro de Godoy; Rua Amador Bueno; Rua Conselheiro Rodrigues Alves; Avenida Theodorico Cavalcante Souza; Av. Dr. João Ribeiro; Estrada José Derico Moreira, atravessando a linha férrea e continuando pela Rua José Tranim , seguindo pela Av. Alfelis Manuel Ribeiro do Amaral; Avenida Carlos de Castro; Rua Iguinês de Assis Rezende; Transpondo a linha férrea MRS para Rua Álvaro Pinto Madureira; Rua Gabriela de Barros Lessa até a Rotatória Amácio Mazzaropi, ponto inicial desta descrição.

Os locais acima mencionados estarão limitando a circulação de veículos pesados conforme regulamentação efetuada por sinalização específica.

O Perímetro previsto acima será denominado "Zona Máxima de Restrição de Caminhões – ZMRC", onde somente poderão circular veículos com peso Bruto total – PBT máximo de 07 toneladas e Comprimento Máximo de 07 metros.

Os veículo pesados acima de 07 toneladas e 07 metros de comprimento devem utilizar-se das rodovias federais e estaduais para acesso aos seus destinos, salvo os casos em que o destino final sejam as áreas restritas, para os quais serão criadas as regras para liberação dos veículos.

O Departamento de Trânsito de Pindamonhangaba – DEPTRAN, poderá autorizar o trânsito de veículos que ultrapassem as capacidades limitadas, os horários estabelecidos, e o serviço a ser prestado incluso ou não nesta descrição, mediante o fornecimento de "Autorização Especial de Trânsito de Caminhões", observadas especificações de endereços, horários e serviços, e demais exigências a serem cumpridas.



Cabe ressaltar que a autorização mencionada anteriormente difere da AET – Autorização Especial de Trânsito, prevista na Resolução nº 210/2006 CONTRAN, que permite a circulação de combinações de transporte que excedem os limites previstos, e compara-se a "Autorização Especial de Trânsito de Caminhões", prevista na PORTARIA Nº 31/2016 SMT –GAB do município de São Paulo – SP; a prevista na Portaria DPR N.º 138/2009 de 16/12/09, do município de Belo Horizonte - MG e também a prevista na Lei Municipal nº 6164/2012 do município de Cascavel – PR, além da prevista na Portaria Municipal nº 11.829/2010 do município de Arujá – SP.

#### **7. Da aplicação da penalidade multa**

Ao condutor do veículo de carga que transitar pelos locais definidos na restrição será aplicada a penalidade multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos) por infração de natureza média prevista no Artigo 187 do CTB *"Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente, I - para todos os tipos de veículos"*

As instruções para aplicação da penalidade estão previstas no item 11 (Ficha de Enquadramento código 574-63) do Manual de Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, aprovado pela Resolução nº 561 de 15 de outubro de 2015, cópia anexa a este estudo técnico.

#### **8. Dos veículos que serão autorizados a tráfegar nas áreas de restrição**

Dentro da área de restrição terão livre circulação os veículos com peso Bruto total – PBT inferior a 07 toneladas e Comprimento Máximo de 07 metros e os veículos cuja capacidade seja superior ao limite estabelecido e que possua a "Autorização Especial de Trânsito de Caminhões"

A Autorização Especial de Trânsito de Caminhões será avaliada pelo Departamento de Trânsito nos seguintes casos:

- I. Acesso a estacionamento próprio;
- II. Obras e serviços em via pública dentro da área de restrição;



- III. Transporte de máquinas, equipamentos e materiais de construção dentro da área de restrição;
- IV. Transporte de produtos perecíveis ou perigosos, de consumo local dentro da área de restrição;
- V. Feiras livres dentro da área de restrição;
- VI. Mudanças dentro da área de restrição;

As autorizações terão o mesmo prazo de validade para o período correspondente a atividade a que se referem até no máximo um ano, já as autorizações especiais emitidas para obras e serviços de emergência, que terão validade de até 15 dias da comunicação ao órgão de trânsito.

#### 8.1. Limite de autorizações por proprietário

Para evitar uma demanda exacerbada de veículos com autorizações as mesmas serão limitadas por proprietário, sendo definido que:

Até 02(dois) veículos por proprietário nos casos de:

- I – acesso a estacionamento próprio (limitado ao número de vaga de estacionamento para o veículo de carga interna ao imóvel);
- II – remoção de terra e entulho/transporte de caçamba;
- III – serviços de concretagem.

Até 04(quatro) veículos por proprietário nos casos de:

- I – serviços de concretagem-bomba;
- II – serviços de feiras livres;
- III – serviço de transporte de equipamentos e produtos de consumo local;

#### 9. Dos casos especiais

Em casos especiais, eventos ou festividades, o Departamento de Trânsito analisará a situação e poderá estabelecer condições específicas para realização dos serviços previstos nesta descrição e, a seu critério, se autorizado, fornecerá a respectiva autorização, mediante prévio requerimento e recolhimento dos custos administrativos e/ou operacionais.





Considerando que os parâmetros e situações de circulação e das operações de carga e descarga no Município são variáveis, poderá o Departamento de Transito reavaliar os estudos técnicos e criar novas Zonas de Restrição de Caminhões, proceder ajustes no que se refere a dimensões e Peso Bruto Total – PBT, bem como horários das operações, na forma de Resolução, quando necessário.

#### 10. Da sinalização a ser utilizada no local

De acordo com a Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, as Sinalizações de Regulamentação que serão utilizadas, para restringir o Trânsito de Caminhões no Município de Pindamonhangaba-SP, são:

- 1 – (R-9) – Proibido Trânsito de Caminhões;
- 2 – (A-48) – Comprimento Limitado.

Estas Sinalizações serão instaladas nos seguintes locais:

Local 1 – Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, sentido Centro – 100m antes da rotatória Tarcizio José Moreira dos Santos. (Advertência)

Local 2 – Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, sentido Centro – 100m antes da rotatória próxima ao Colonial Plaza Hotel. (Advertência)

Local 3 – Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, sentido Centro – 100m antes da rotatória próxima à Faculdade Anhanguera. (Advertência) último retorno.

Local 4 – Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, Sentido Centro – 10m antes da rotatória Terra de João do Pulo. (Regulamentação)

Local 5 - Estrada Municipal do Pinhão do Borba, sentido Centro – 100m após a saída do túnel Dutra. (Advertência)

Local 6 - Estrada Municipal do Pinhão do Borba, sentido Centro – 100m antes da Avenida Antenor da Silva Andrade. (Advertência) saída à esquerda

Local 7 – Estrada Municipal do Pinhão do Borba, sentido Centro – 100m antes da Avenida Otaviano Damasceno. (Advertência) saída à esquerda



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
*Secretaria Municipal de Serviços Públicos*  
**DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO**



Local 8 – Avenida Antônio Pinheiro Junior, sentido Centro – 100m antes da Rua José Gambini de Souza. (Advertência) saída à esquerda

Local 9 – Avenida Antônio Pinheiro Junior, sentido Centro – 100m antes da Estrada Municipal José Benedito Marcondes Vieira. (Advertência) último retorno.

Local 10 – Avenida Professor Felix Adibe Miguel – 50m antes da Avenida Francisco Gustavo Teixeira. (Advertência) Saída à esquerda

Local 11 – Avenida Francisco Gustavo Teixeira – 50m antes da Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso. (Advertência) último retorno. Siga em frente e pegue a rotatória.

Local 12 – Rua Guilherme de Souza e Silva – 50m antes da Avenida Elvira de Moura Bastos. (Advertência) Última saída. Saída à Direita

Local 13 – Avenida Elvira de Moura Bastos, sentido Bairro – 10m antes da Rua Carmem Miranda. (Advertência) Saída à Direita.

Local 14 – Avenida Elvira de Moura Bastos, sentido Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso – 10m antes da Rua Carmem Miranda. (Advertência) última Saída. Saída à esquerda

Local 15 - Estrada Municipal José Benedito Marcondes Vieira, sentido Centro – 100m após a saída do túnel Dutra. (Advertência)

Local 16 - Estrada Municipal José Benedito Marcondes Vieira, sentido Centro – 100m antes da Avenida Antônio Pinheiro Junior. (Advertência) último retorno. Saída à esquerda

Local 17 – Avenida Padre José Maria Guimarães Alves – 50m antes da rotatória Nelson Naressi. Nos dois Sentidos (Regulamentação)

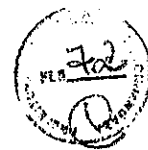
Local 18 – Avenida Antônio Pinheiro Júnior – 50m antes da rotatória Nelson Naressi. (Regulamentação)

Local 19 - Avenida Geraldo José Rodrigues Alckmin – 100m antes da rotatória Largo das árvores. Nos dois Sentidos (Regulamentação)

Local 20 - Avenida Professor Manoel César Ribeiro, sentido Centro – 100m antes da rotatória Nelson Ferraz. (Advertência)



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
*Secretaria Municipal de Serviços Públicos*  
**DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO**



- Local 21 - Avenida Professor Manoel César Ribeiro, sentido Centro – 100m antes da rotatória Célio da Silva. (Advertência)
- Local 22 - Avenida Professor Manoel César Ribeiro, sentido Centro – 100m antes da rotatória Jacinto Ramos. (Advertência) último retorno
- Local 23 - Avenida Professor Manoel César Ribeiro, sentido Centro – 50m antes da rotatória Jacinto Ramos. (Regulamentação)
- Local 24 - Avenida Doutor Eduardo Ryomei Yassuda– 50m depois da rotatória que faz frente com a Avenida Aristides Ferreira Lima. Nos dois Sentidos (Regulamentação)
- Local 25 - Avenida Doutor Eduardo Ryomei Yassuda– 100m antes da Rotatória Doutor Vito Ardito Lerário. (Regulamentação)
- Local 26 – Rodovia Vereador Abel Fabricio Dias, sentido Centro – 100m antes da Rotatória Próxima à FATEC. (Advertência)
- Local 27 – Rodovia Vereador Abel Fabricio Dias, sentido Centro – 100m antes da Rotatória Próxima à GV do Brasil. (Advertência)
- Local 28 – Rodovia Vereador Abel Fabricio Dias, sentido Centro – 100m antes da Rotatória que faz frente com o bairro Parque das Palmeiras. (Advertência) último retorno
- Local 29 – Rodovia Vereador Abel Fabricio Dias – 20m antes da Rotatória Doutor Vito Ardito Lerário. (Regulamentação)
- Local 30 – Rodovia Doutor Caio Gomes Figueiredo, sentido Centro – 100m antes da Rotatória Próxima à Estrada Jesus Antônio de Miranda. (Advertência)
- Local 31 – Avenida Teodorico Cavalcante de Souza, sentido Centro – 100m antes do primeiro retorno após a ponte do rio Paraíba do Sul. (Advertência)
- Local 32 – Avenida Teodorico Cavalcante de Souza, sentido Centro – 100m antes do segundo retorno após a ponte do rio Paraíba do Sul. (Advertência)
- Local 33 – Avenida Teodorico Cavalcante de Souza, sentido Centro – 100m antes do terceiro retorno após a ponte do rio Paraíba do Sul. (Advertência) último retorno



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO



- Local 34 – Avenida Teodorico Cavalcante de Souza, sentido Centro – 5m antes do quarto retorno após a ponte do rio Paraíba do Sul. (Regulamentação)
- Local 35 – Rodovia Amador Bueno da Veiga, sentido Centro – 100m antes a rotatória que dá acesso aos bairros do Araretama e Cidade Jardim. (Advertência)
- Local 36 – Rodovia Amador Bueno da Veiga, sentido Centro – 100m antes do retorno próximo à Câmara de Vereadores. (Advertência)
- Local 37 – Rodovia Amador Bueno da Veiga, sentido Centro – 100m antes do retorno próximo ao posto Sete Estrelas. (Advertência) último retorno
- Local 38 – Rodovia Amador Bueno da Veiga, sentido Centro – 10m antes da rotatória Amácio Mazzaropi. (Regulamentação)
- Local 39 – Estrada Municipal do bairro do Una, sentido Centro – 50m após a Avenida Benedito Carlos da Silva. (Advertência) último retorno
- Local 40 – Rua dos Pessegueiros, sentido Centro – 200m após o cruzamento com a Avenida Dom João VI. (Advertência)
- Local 41 – Rua dos Pessegueiros, sentido Centro – 200m antes da rua dos Flamboiantes. (Advertência) último retorno
- Local 42 – Rua dos Pessegueiros, sentido Centro – 10m antes da entrada do condomínio Colonial Village. (Regulamentação)

Pindamonhangaba, 23 de Fevereiro de 2018

**Josiel Canuto Silva**  
Coordenador  
Setor de Engenharia de tráfego  
Departamento Municipal de Trânsito

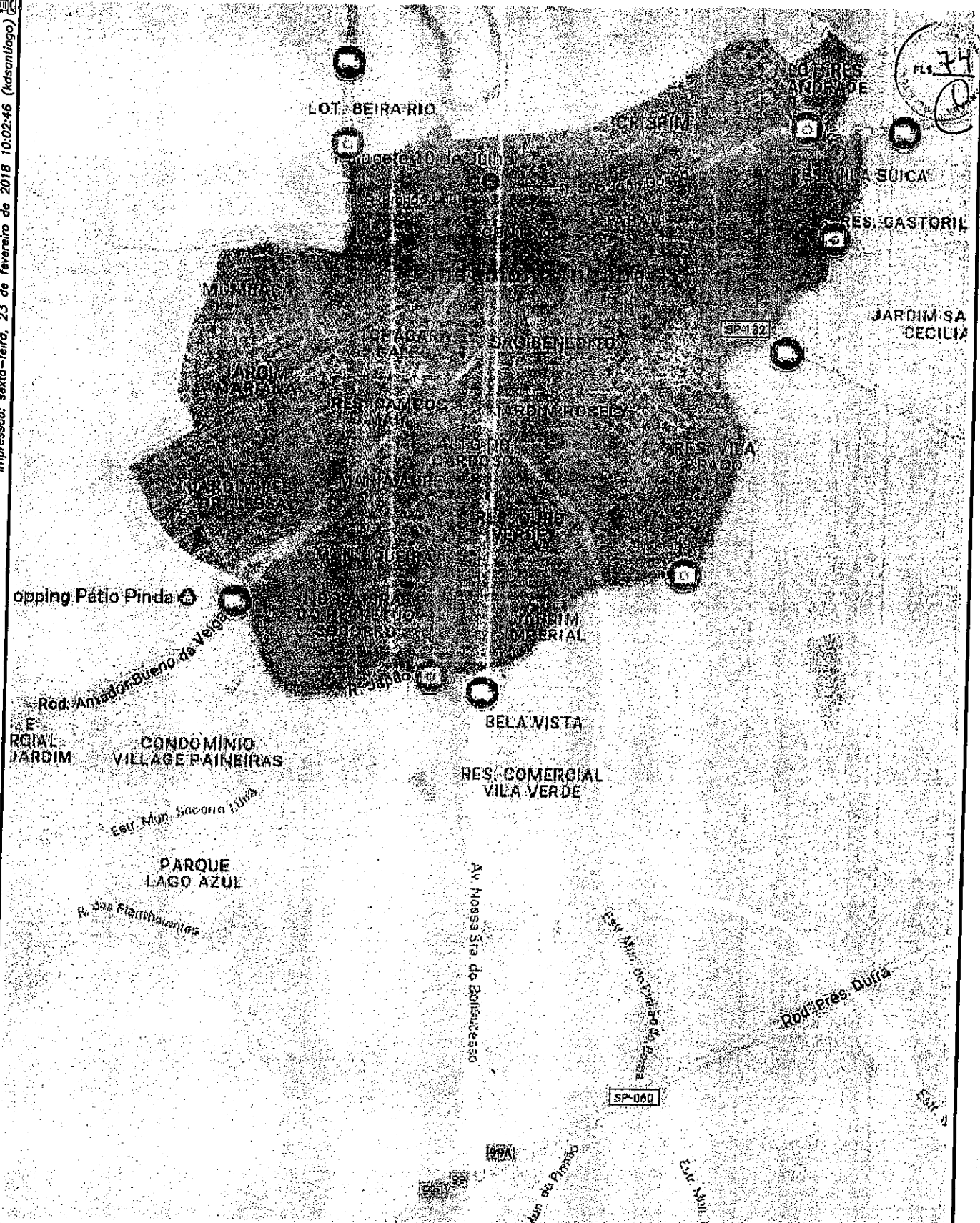
**Kleber Duarte Santiago**  
Desenhista  
Setor de Engenharia de tráfego  
Departamento Municipal de Trânsito


**Luciana Viana**  
Diretora  
Departamento Municipal de Trânsito

**Eng. Josué Bondioli Junior**  
Secretario  
Secretaria Municipal de Serviços  
Públicos

Impressão: sexta-feira, 23 de fevereiro de 2018 10:02:46 (adsantiago)

ARQ.:2017-1036977\_SMS-PT-TR-01FC-R00.dwg (ANEXO I)





OBRA		DATA
Programa de Restrição de Trânsito de Caminhões		22/02/2018
PROJETO / ASSUNTO		ESCALA
Mapa de identificação da Zona de Restrição		s/ escala
UNIDADE ATENDIDA / LOCAL		FOLHA
perímetro urbano		Anexo I
 SECRETÁRIO MUNICIPAL DE SERVIÇOS PÚBLICOS Engº Civil Josué Bondioli Júnior	DIRETORA Luciana Viana	
RESPONSÁVEL TÉCNICO Engº Civil Josué Bondioli Júnior		DESENHO KleberDS
		(Ramal: 5311)



1,900

1,000

ARG.:2017-036977\_SMSP-DPT-TR-01PC-R00.dwg (ANEJO III)

OBRA		DATA
Programa de Restrição de Trânsito de Caminhões		22/02/2018
PROJETO / ASSUNTO		ESCALA
Diagramação de placa de advertência		1/10
UNIDADE ATENDIDA / LOCAL		FOLHA
Vias de acesso a zona de restrição		Anexo III
 Prefeitura de Pindamonhangaba	SECRETÁRIO MUNICIPAL DE SERVIÇOS PÚBLICOS	DIRETORA
	Engº Civil Josué Bondioli Júnior	Luciana Viana
RESPONSÁVEL TÉCNICO		DESENHO
Engº Civil Josué Bondioli Júnior		KleberDS
		(Ramal: 5311)



# CAMINHÕES

## Restrição de trânsito


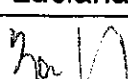
### EXTENSÃO MÁX.: 7 m



1,000

1,900

ARQ.:2017-036977\_SMSP-DPT-TR-01PC-R00.dwg (ANEXO IV)

OBRA <b>Programa de Restrição de Trânsito de Caminhões</b>		DATA <b>22/02/2018</b>
PROJETO / ASSUNTO <b>Diagramação de placa de regulamentação</b>		ESCALA <b>1/10</b>
UNIDADE ATENDIDA / LOCAL <b>Acessos limítrofes da zona de restrição</b>		FOLHA <b>Anexo IV</b>
 Prefeitura de Pindamonhangaba	SECRETÁRIO MUNICIPAL DE SERVIÇOS PÚBLICOS <b>Engº Civil Josué Bondioli Júnior</b>	DIRETORA <b>Luciana Viana</b>
	RESPONSÁVEL TÉCNICO <b>Engº Civil Josué Bondioli Júnior</b>	 DESENHO <b>KleberDS</b>
		(Ramal: 5311)

<b>Tipificação resumida:</b> Transitar em local/horário não permitido pela regulamentação - caminhão	<b>Cód. Enquadramento:</b> 574-63
---	--------------------------------------

<b>Amparo legal:</b> Art. 187, I
-------------------------------------

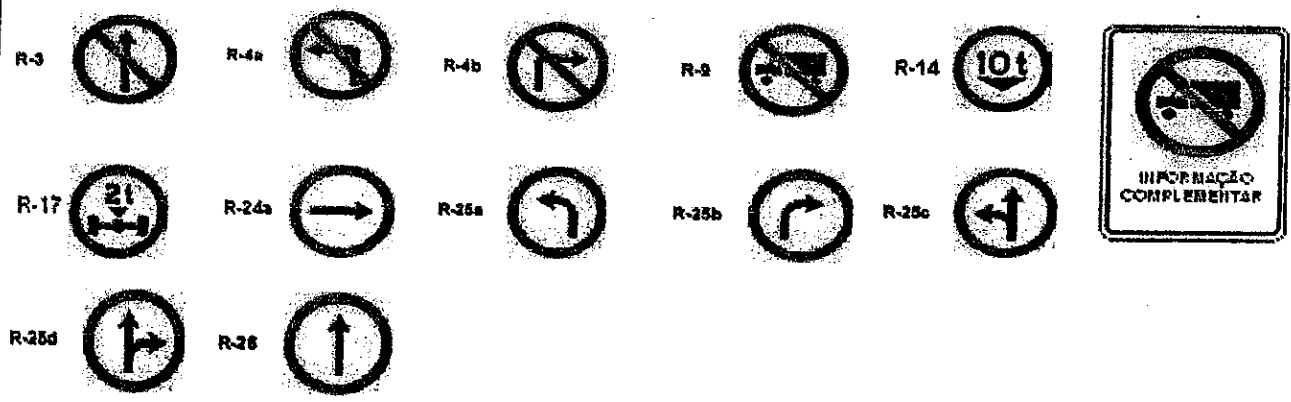
**Tipificação do enquadramento:**  
Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente, para todos os tipos de veículos

<b>Natureza:</b> Média	<b>Penalidade:</b> Multa	<b>Medida administrativa:</b> Não	<b>Sinalização:</b>  Sim Vide Desenho Ilustrativo
<b>Infrator:</b> Condutor	<b>Competência:</b> Órgão ou entidade de trânsito municipal e rodoviário		
<b>Pontuação:</b> 4	<b>Constatação da infração:</b> Possível sem abordagem		

Quando autuar	Não autuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Caminhão que transita (circula, estaciona ou para) em desacordo com o estabelecido pela sinalização de regulamentação R-9, R-14 ou R-17e/ou sua informação complementar.	Caminhão autorizado pela autoridade de trânsito ou por legislação específica.	CAMINHÃO - veículo automotor destinado ao transporte de carga, com PBT acima de 3.500 quilogramas, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, desde que tenha capacidade máxima de tração compatível (Res. 290/08).	Obrigatório descrever a situação observada e a sinalização existente.
Em local sinalizado com R-3, R-4a, R-4b, R-24a, R-25a, R-25b, R-25c, R-25d ou R-26, caminhão transitando em desacordo com o estabelecido pela sua informação complementar, por efetuar o movimento proibido ou por deixar de efetuar o movimento obrigatório.	Caminhão que desprezitar a sinalização R-15, R-16 e R-18, utilizar enquadramento específico: 682-32, art. 231, IV	Entende-se como trânsito a circulação, parada e o estacionamento.	

**Desenho Ilustrativo:**

Placas que necessitam informações complementares específicas para a proibição do trânsito de veículos de carga.





**PARECER Nº 250/2014/CETTRAN/SC**

**Interessado:** José Eduardo Corrêa Ferreira – Gerente Técnico do Departamento Municipal de Trânsito de São Francisco do Sul - DEMTRAN

**Assunto:** Restrição do trânsito de veículos pesados em vias municipais

**Relator:** José Vilmar Zimmermann

45  
0

**EMENTA:** Autorização Especial de Trânsito é o documento cujo porte permite a circulação das Combinações de Transporte de Veículos – CTV e das Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução. nº 210/2006 do CONTRAN. A circulação, o estacionamento e a parada de caminhões dentro da circunscrição do Município devem ser disciplinados pela sinalização, cujos fundamentos para utilização e implantação se encontram devidamente alinhados no CTB e nas resoluções do Contran, não se prestando a AET para tal finalidade.

**I. Introdução:**

1. Cuida-se de consulta elaborada com o propósito de obter manifestação deste Colegiado acerca da forma adequada para proibir ou restringir a circulação, estacionamento e parada de veículos pesados em determinadas áreas do município.

**II. Fundamentação técnica:**

2. Para elucidar as questões trazidas a lume, apresentaremos as respostas na sequência das perguntas, tal como elaboradas pelo consulente:

a) o estabelecimento de perímetro para autorizar ou proibir a circulação requer manifestação de engenheiro/arquiteto? É baseado em Portaria da Autoridade de Trânsito ou outro dispositivo legal (decreto municipal)?

Resposta: O artigo 1º da Lei nº 5.194/66, assevera que empreendimentos relacionados com meios de transportes, bem como serviços e equipamentos urbanos, nos seus aspectos técnicos e artísticos, são característicos do exercício das profissões de engenheiro e arquiteto. A ferramenta adequada para assinalar ao condutor de caminhão a proibição de transitar a partir de determinado ponto, área, via/pista ou faixa é a placa de sinalização vertical de regulamentação R-9, conforme preceitua o subitem 5.5.2 do Volume I do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - MBST. Referido Manual, aprovado pela Resolução nº 180/05 do Contran, dispensa qualquer ato administrativo – portaria ou decreto – para ser implementado. No entanto, isso não dispensa a elaboração de estudos de engenharia para justificar a implantação da sinalização, mormente quando implica na restrição do tráfego. Com efeito, o item 4.1 do Volume II do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução nº 243/07 do Contran, é taxativo ao determinar que a aplicação da sinalização de advertência deve ser feita após estudos de engenharia, levando-se em conta os aspectos: físicos, geométricos, operacionais, ambientais, dados estatísticos de acidentes, uso e ocupação do solo lindeiro, salientando que a decisão de colocação desses sinais depende de exame apurado das condições do local e do conhecimento do comportamento dos usuários da via.

Apesar de esse comando estar dirigido à sinalização de advertência, não seria razoável imaginar que o emprego da sinalização de regulamentação estaria isento de observar tal regra. Basta observar os princípios de utilização do sinal R-9 para perceber que não há como lançar mão dele sem prévio levantamento de engenharia que o justifique.

b) na hipótese da proibição abranger um perímetro que contenha várias ruas, como é recomendada a sinalização?

Resposta: Conforme apregoa o subitem 5.5.2 do Volume I do MBST, o Sinal R-9 assinala ao condutor de caminhão a proibição de transitar a partir do ponto sinalizado, na área, via/pista ou faixa. A placa **deve** ser colocada no início do trecho da restrição à direita ou à esquerda ou em ambos os lados. Nos casos em que o sinal precisa ser visto também pelo fluxo de trânsito da via/pista transversal, a placa **deve** ser colocada em ângulo que permita a adequada visibilidade. O sinal R-9 pode ser antecedido de sinalização de advertência, informando sobre a restrição à frente e/ou placa de orientação indicando rotas alternativas.

c) respeitadas as condições de o caminhoneiro possuir espaço privado garantido para a acomodação do seu veículo sob a inequívoca restrição de não deixá-lo em nenhum momento na via, combinado com trajeto específico de chegada e de partida, a ferramenta dessa exceção é a AET (Autorização Especial de Trânsito)?

Resposta: Autorização Especial de Trânsito – AET, é o documento cujo porte permite a circulação das Combinações de Transporte de Veículos – CTV e das Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução nº 210/2006 – CONTRAN, nos termos da norma similar de número 305/09, do mesmo órgão. O art. 7º dessa Resolução nº 305/09 do Contran é categórico ao dispensar da Autorização Especial de Trânsito - AET as combinações de veículos que atendam as dimensões máximas fixadas pela Resolução nº 210/2006 – CONTRAN. Portanto, não nos parece adequado exigir esse tipo de documento para outras situações que não aquelas especificamente detalhadas na mencionada regulamentação. Se o objetivo é simplesmente impedir o estacionamento de caminhões na via, o mais adequado é sinalizá-la com placas R-6a ou R-6c, conforme o caso, acompanhada da informação complementar correspondente ao tipo de veículo cujo estacionamento e/ou parada se quer impedir, conforme preceitua o subitem 5.7 do MBST.

d) sendo a ferramenta para exceção a AET ou outra, o dispositivo legal para basear a sua emissão é portaria da Autoridade de Trânsito? Caso positivo, é possível nos identificar algum município que já a pratica?

Resposta: Como visto acima, a circulação, o estacionamento e a parada de caminhões dentro da circunscrição do Município devem ser disciplinados pela sinalização, cujos fundamentos para utilização e implantação já se encontram devidamente alinhados no CTB e nas resoluções do Contran, não se prestando a AET para tal finalidade. Ignora-se a existência de algum município que tenha se valido dessa ferramenta para o fim colimado pelo consulente.

e) nós temos o Decreto Municipal nº 859/2009 o qual aprova a AET. Por gentileza, há algum ponto questionável ou que ao teu ver mereça algum reparo?

Resposta: No momento de se fazer a interpretação de um texto legal, deve-se ter em mente que a norma não pode ser vista de forma isolada e que ela não se originou de um nada. O direito existe como sistema, às vezes aparentando contraditório, porém de forma ordenada e com certa sincronia. Essa ordenação ou sincronia é dada pelo intérprete ao fazer um levantamento da norma em análise dentro do ordenamento jurídico em que ela se situa.

47  
0

Partindo desse pressuposto, tem-se que o decreto municipal mencionado pelo consulente deve ser interpretado de forma a não contrariar a legislação federal que rege a temática, até porque legislar sobre trânsito é competência privativa da União. Partindo dessa premissa, para não romper a necessária harmonia que deve prevalecer para o bem da segurança jurídica, o mencionado ato normativo municipal, ao referir-se a AET, deve ser interpretado em consonância com o que dispõe a Resolução nº 305/09 do Contran e, dessa forma, referido documento somente poderá ser exigido para viabilizar a circulação das Combinações de Transporte de Veículos – CTV e das Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução nº 210/2006, também do Contran.

### III. Considerações finais:

3. Pelo exposto, pode-se afirmar que:

a) Autorização Especial de Trânsito é o documento cujo porte permite a circulação das Combinações de Transporte de Veículos – CTV e das Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução nº 210/2006 do CONTRAN;

b) a circulação, o estacionamento e a parada de caminhões dentro da circunscrição do Município devem ser disciplinados pela sinalização, cujos fundamentos para utilização e implantação se encontram devidamente alinhados no CTB e nas resoluções do Contran, não se prestando a AET para tal finalidade.

Contribuiu na elaboração do presente parecer o especialista em trânsito e ex-conselheiro, Rubens Museka Junior.

De Blumenau para Florianópolis, em 09 de julho de 2014.

**JOSÉ VILMAR ZIMMERMANN**  
Conselheiro Relator

Aprovado por unanimidade na Sessão Ordinária nº 027/2014, realizada em 09 de julho de 2014.

**LUIZ ANTONIO DE SOUZA**  
Presidente



48  
11

MINISTÉRIO DAS CIDADES  
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO  
RESOLUÇÃO Nº 210 DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006

Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Considerando o que consta do Processo nº 80001.003544/2006-56;

Considerando o disposto no art. 99, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre peso e dimensões; e

Considerando a necessidade de estabelecer os limites de pesos e dimensões para a circulação de veículos, resolve:

Art. 1º As dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são as seguintes:

I – largura máxima: 2,60m;

II – altura máxima: 4,40m;

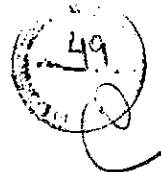
III – comprimento total:

a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 metros;

b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 metros;

c) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 18,60 metros;

d) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque: máximo de 18,60 metros;



e) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80;

f) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 metros.

§ 1º Os limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas são os seguintes:

I – nos veículos não-articulados de transporte de carga, até 60 % (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

II – nos veículos não-articulados de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro: até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

b) com motor central: até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;

c) com motor dianteiro: até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos.

§ 2º À distância entre eixos, prevista no parágrafo anterior, será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos do veículo.

§ 3º O balanço dianteiro dos semi-reboques deve obedecer a NBR NM ISO 1726.

§ 4º Não é permitido o registro e licenciamento de veículos, cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 2º Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são os seguintes:

§1º – peso bruto total ou peso bruto total combinado, respeitando os limites da capacidade máxima de tração - CMT da unidade tratora determinada pelo fabricante:

a) peso bruto total para veículo não articulado: 29 t

b) veículos com reboque ou semi-reboque, exceto caminhões: 39,5 t;

c) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;

d) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 48,5 t;

e) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos distanciados, e comprimento total igual ou superior a 16 m: 53 t;

f) peso bruto total combinado para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

g) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,50 m: 57 t;

h) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

i) para a combinação de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

1 – máximo de 7 (sete) eixos;

2 – comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;

3 – unidade tratora do tipo caminhão trator;

4 – estar equipadas com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora atendendo ao estabelecido pelo CONTRAN;

5 – o acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411 e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;

6 – o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR NM ISO337.

§2º – peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;

§3º – peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;

§4º – peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;

§5º – peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17 t;

§6º – peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando à



distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15 t;

§7º – peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a

semi-reboque, quando à distância entre os três planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 25,5t;

§8º – peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando à distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a 1,20m; 9 t;

b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5 t.

Art. 3º Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

Art. 4º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§1º Quando, em um conjunto de dois ou mais eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m, cada eixo será considerado como se fosse distanciado.

§2º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17 t e 25,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

Art. 5º Não será permitido registro e o licenciamento de veículos com peso excedente aos limites fixado nesta Resolução.

Art. 6º Os veículos de transporte coletivo com peso por eixo superior ao fixado nesta Resolução e licenciados antes de 13 de novembro de 1996, poderão

circular até o término de sua vida útil, desde que respeitado o disposto no art. 100, do Código de Trânsito Brasileiro e observadas as condições do pavimento e das obras de arte.

Art. 7º Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados no art 1º, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante Autorização Específica e segundo os critérios abaixo:

I – para veículos que tenham como dimensões máximas, até 20,00 metros de comprimento; até 2,86 metros de largura, e até 4,40 metros de altura, será concedida Autorização Específica Definitiva, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, devidamente visada pelo proprietário do veículo ou seu representante credenciado, podendo circular durante as vinte e quatro horas do dia, com validade até o seu sucateamento, e que conterà os seguintes dados:

- a) nome e endereço do proprietário do veículo;
- b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo –

CRLV;

- c) desenho do veículo, suas dimensões e excessos.

II – para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I poderá ser concedida Autorização Específica, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento, renovada até o sucateamento do veículo e obedecendo aos seguintes parâmetros:

- a) volume de tráfego;
- b) traçado da via;
- c) projeto do conjunto veicular, indicando dimensão de largura,

comprimento e altura, número de eixos, distância entre eles e pesos.

Art. 8º Para os veículos não-articulados registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, com balanço traseiro superior a 3,50 metros e limitado a 4,20 metros, respeitados os 60% da distância entre os eixos, será concedida Autorização Específica fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento e renovada até o sucateamento do veículo.



Parágrafo único §1º A Autorização Específica de que trata este artigo, destinada aos veículos combinados, poderá ser concedida mesmo quando o caminhão trator tiver sido registrado e licenciado após 13 de novembro de 1996.

Art. 9º A partir de 180 dias da data de publicação desta resolução, os semi-reboques das combinações com um ou mais eixos distanciados contemplados na alínea “e” do parágrafo 1º do Art. 2º, somente poderão ser homologados e/ ou registrados se equipados com suspensão pneumática e eixo auto-direcional em pelo menos um dos eixos.

§ 1º - A existência da suspensão pneumática e do eixo auto-direcional deverá constar no campo das observações do Certificado de Registro (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) do semi-reboque.

§ 2º Fica assegurado o direito de circulação até o sucateamento dos semi-reboques, desde que homologados e/ ou registrados até 180 dias da data de publicação desta Resolução, mesmo que não atendam as especificações do caput deste artigo.

Art.10 O disposto nesta Resolução não se aplica aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível, conforme disposto no Art. 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art.11 As Combinações de Veículos de Carga-CVC de 57 t serão dotadas obrigatoriamente de tração dupla do tipo 6X4 (seis por quatro), a partir de 21 de outubro de 2010.

Parágrafo único: Fica assegurado o direito de circulação das Combinações de Veículos de Carga – CVC com mais de duas unidades, sete eixos e Peso Bruto Total Combinado – PBTC de no máximo 57 toneladas, equipadas com unidade tratora de tração simples, dotado de 3º eixo, desde que respeitados os limites regulamentares e registradas e licenciadas até 5 (cinco) anos contados a partir de 21/10/2005.

Art.12 O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas

54  
C

sanções previstas no art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

Art. 13 Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 01/01/2007.

Art. 14 Ficam revogadas, a partir de 01/01/2007, as Resoluções CONTRAN 12/98 e 163/04.

Alfredo Peres da Silva  
Presidente

Fernando Marques de Freitas  
Ministério da Defesa – Suplente

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares  
Ministério da Educação – Titular

Carlos Alberto Ferreira dos Santos  
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

Valter Chaves Costa  
Ministério da Saúde – Titular

Edson Dias Gonçalves  
Ministério dos Transportes – Titular



## ESTUDO TÉCNICO

Implantação de Programa de Restrição de Trânsito de  
Caminhões no Município de Pindamonhangaba-SP

(REVISÃO 01)

### ROTAS DE CARGAS DO MUNICÍPIO DE PINDAMONHANGABA

**1. Objetivo:**

Coibir a fuga externa de caminhões dos pedágios por dentro de Pindamonhangaba.  
Organizar o tráfego de caminhões dentro da cidade com foco na segurança dos cidadãos  
Resguardar o trabalho das empresas transportadoras e condutores autônomos.

**2. Justificativa:**

Após avaliação do estudo anterior pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal em reunião na Secretaria de Serviços Municipais no início do mês de maio, verificamos a necessidade de ampliar os estudos no sentido de dar alternativas a tráfego de caminhões sem que isso prejudicasse os demais veículos que utilizam as vias do município de Pindamonhangaba.

Nessa reavaliação também foi constatado que 23% das reclamações vindas da ouvidoria relatam problemas com o tráfego e o estacionamento de caminhões no município.

Verificamos que outras cidades já possuem sistemas de restrição de cargas, as quais destacamos abaixo:



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Americana   SP	Itu   SP	São Bernardo do Campo   SP
Amparo   SP	Jaboticabal   SP	São Caetano   SP
Arujá   SP	Jahú   SP	São José do Rio Preto   SP
Barueri   SP	Limeira   SP	São José dos Campos   SP
Bauri   SP	Mairi   SP	São Luís do Paraitinga   SP
Birigui   SP	Martinópolis   SP	São Manuel   SP
Campinas   SP	Mococa   SP	São Paulo   SP
Capão Bonito   SP	Mogi das Cruzes   SP	São Vicente   SP
Carapicuíba   SP	Osasco   SP	Sorocaba   SP
Catanduva   SP	Pindamonhangaba   SP	Sumaré   SP
Cubatão   SP	Piracicaba   SP	Taubaté   SP
Diadema   SP	Pirapozinho   SP	Taboão da Serra   SP
Fernandópolis   SP	Presidente Prudente   SP	Tamboré   SP
Guarujá   SP	Ribeirão Preto   SP	Tatuf   SP
Guarulhos   SP	Santa Branca   SP	Votuporanga   SP
Itapeverica da Serra   SP	Santo André   SP	Votuporanga   SP
Itapeví   SP	Santos   SP	

Partindo desse princípio buscamos novas alternativas e visitamos a cidade de Jacareí onde há 06 (seis) meses foi implantado um sistema de rotas para o tráfego de caminhões.

### 3. Novas Definições:

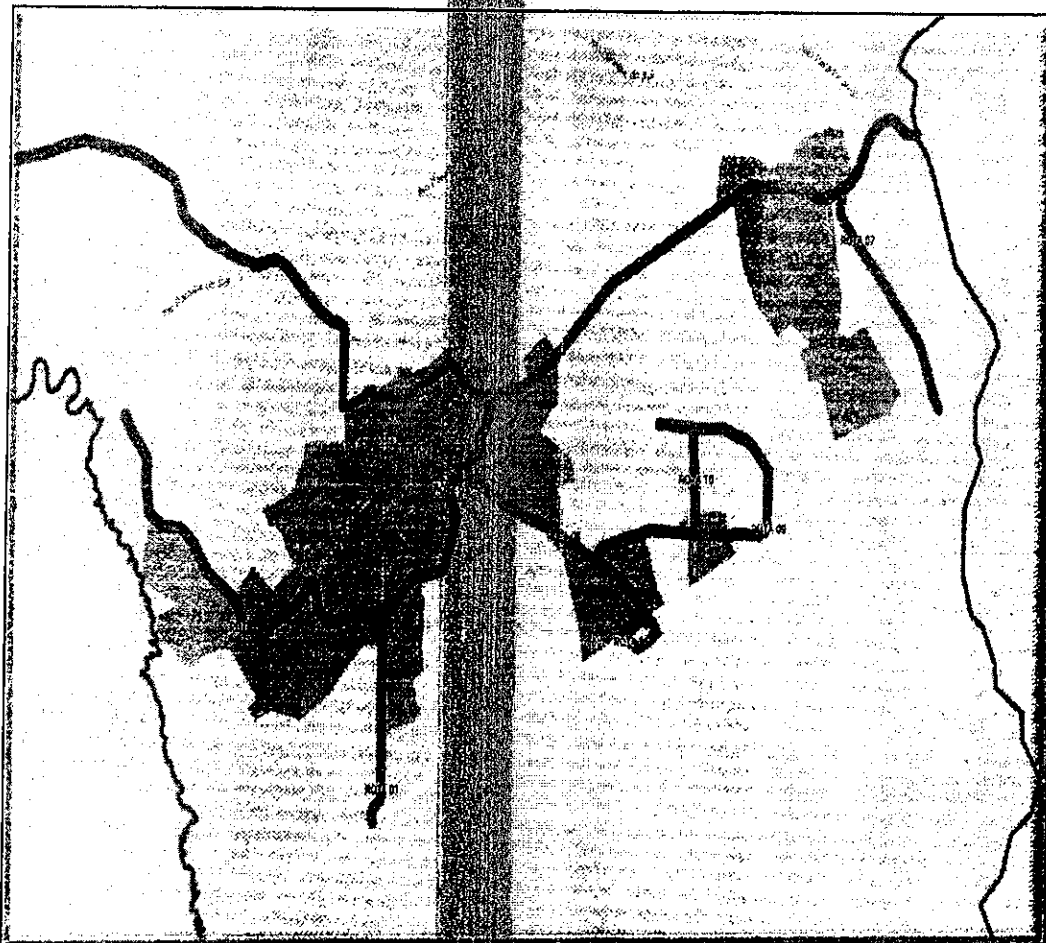
I – Áreas Especiais - o perímetro da área urbana do Município onde será proibido o tráfego de caminhões, exceto os veículos de cargas leves e os destinados ao tráfego local.

II – Rota de Cargas Pesadas – RCP – rotas destinadas ao trânsito de cargas pesadas no município.

III – Horário de Restrição de Tráfego – HRT – faixa de horário compreendido das 07:00 às 09:00 e das 17:00 às 19:00, quando o tráfego de caminhões será restringido nas ZRTC e nas RCP 1, 2, e 3.



**MAPA DAS ROTAS DE CARGA PESADA**



**Detalhado no anexo I**



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
 Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
 DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

**TABELA ILUSTRATIVA DAS CONDIÇÕES DE PERMISSÃO DE TRÁFEGO**

TIPO DE CAMINHÕES		Horários de circulação (h)		Horários de Restrição (h)	
		De Domingo à Sexta-Feira		Sábado das 07:00 às 13:00	
		AEs	RTs	AEs	RTs
Veículos de Pinda	CLP	Sim	Sim	Sim	Sim
	CPP	Sim [c/ Autorização]	Sim	Não	Não
	CAP	Não	Sim	Não	Não
Veículos de Fora	CLF	Sim [c/ Autorização]	Sim [c/ Autorização]	Sim [c/ Autorização]	Não
	CPF	Sim [c/ Autorização]	Sim [c/ Autorização]	Não	Não
	CAF	Não	Sim [c/ Autorização]	Não	Não
Veículos públicos/serviços	CUP	Sim	Sim	Sim	Sim
	VSU	Sim	Sim	Sim	Sim
	SME	Sim	Sim	Sim	Sim

**LEGENDA**

- AEs - Área Especial
- RTs - Rotas
- CLP - Caminhão Leve com placa de Pinda
- CPP - Caminhão Pesado com placa de Pinda
- CLF - Caminhão Leve com placa de fora (outras Cidades)
- CPF - Caminhão Pesado com placa de fora (outras Cidades)
- CAP - Caminhão Articulado com placa de Pinda
- CAF - Caminhão Articulado com placa de fora (outras Cidades)
- CUP - Caminhão de Utilidade Pública
- VSU - Veículo de Serviço de Urgência
- SME - Serviço Mecânico de Urgência

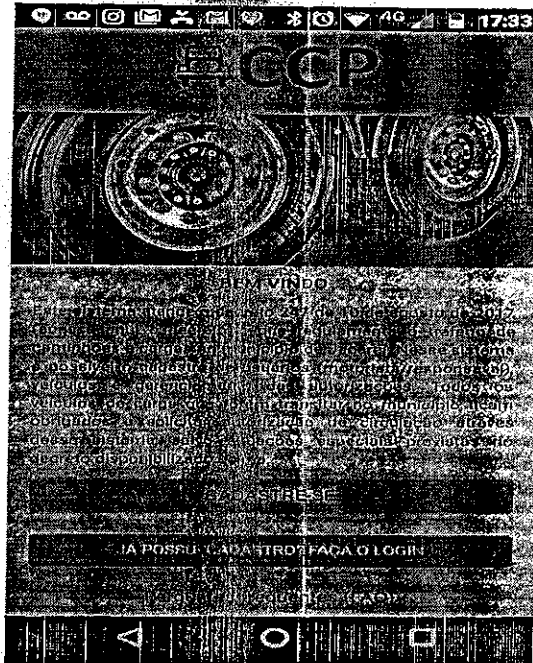


**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

#### 4. Das autorizações

A exemplo do que é feito na cidade de Jacareí identificamos a necessidade de se criar um mecanismo de autorizações que fosse ágil e prático aos usuários.

Para tanto será utilizado um aplicativo capaz de cadastrar os usuários e emitir as autorizações de forma automática através do site ou smartphone.



	<b>Município de Pindamonhangaba</b> Departamento de Trânsito <b>AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO DE CARGA (AETC)</b> <b>CCP - CADASTRO DE CARGA PESADA</b>
CPF/CNPJ: 50.467.885/0001-01 CNH: 01194070778	
NOME: DEPOSITO CAÇULA MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA	
PLACA: CFH3037 PESO MÁXIMO: 22,50	
RENAVAM: 377.067.938 ESPÉCIE/TIPO: CAR/CAMINHAO/CAR AD	
COMPOSIÇÃO: 8 PRODUTO PERIGOSO: NÃO	
O Veículo acima está <b>AUTORIZADO</b> a circular na Zona de Restrição Especial de Circulação (ZREC) conforme decreto 247/17, respeitando a Zona de Restrição de Tráfego das 7:00 às 9:00 horas e das 17:00 às 19:00 e também os limites estabelecidos pela sinalização de trânsito conforme CTB.	
OBSERVAÇÕES: Autorizado praça de inde para a 60 sao joao entrega no dia 19 de março, às 10 horas. Favor sinalizar a via com cones.	
Validade: 19/03/2018	Responsável Órgão Expedidor
TÍTULO PRECÁRIO: Pode ser revogado em qualquer momento por alteração da autorização ou inveracidade dos dados informados. VcPYJ7...meWJUY8F6BM9akgm	



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA**  
Secretaria Municipal de Serviços Públicos  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

**5. Das etapas do projeto**

- Aprovação da lei e decreto regulamentar;
- Aquisição do sistema e confecção das placas de sinalização;
- Treinamento interno da fiscalização e do pessoal do processo administrativo;
- Ampla divulgação e orientação das empresas de processo logístico;
- Início da primeira fase de fiscalização e abertura do prazo para adequação dos locais de guarda dos caminhões;
- Início da segunda fase de fiscalização.

**Josiel Canuto Silva**  
Coordenador  
Setor de Engenharia de tráfego  
Departamento Municipal de Trânsito

**Luciana Viana**  
Diretora  
Departamento Municipal de Trânsito

Pindamonhangaba, 17 de março de 2018

**Kleber Duarte Santiago**  
Desenhista  
Setor de Engenharia de tráfego  
Departamento Municipal de Trânsito

**Eng. Josué Bondioli Junior**  
Secretario  
Secretaria Municipal de Serviços  
Públicos