

ZONA DE MÁXIMA RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO - ZMRC

Restrição ao Trânsito de Caminhões em São Paulo

MARCIA REGINA MOREIRA DA SILVA



ZONA DE MÁXIMA RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO - ZMRC

Restrição ao Trânsito de Caminhões em São Paulo

MARCIA REGINA MOREIRA DA SILVA

Prefeitura do Município de São Paulo

Gilberto Kassab

Secretaria Municipal de Transportes

Marcelo Cardinale Branco

Companhia de Engenharia de Tráfego

Presidência

Marcelo Cardinale Branco

Diretoria de Operações

Eduardo Macabelli

Diretoria Administrativa e Financeira

Luiz Alberto dos Reis

Diretoria de Planejamento e Educação de Trânsito

Irineu Gnecco Filho

Diretoria-Adjunta de Sinalização

Valter Luiz Vendramin

Diretoria de Representação

Adelmo Vanuchi

Boletim Técnico 47

**DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**

Irineu Gnecco Filho

SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO

Ricardo de Oliveira Laiza

**GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO, LOGÍSTICA E
ESTUDOS DE TRÁFEGO**

Daphne Savoy

**Departamento de Logística e Estudos de
Tráfego – DLE**

Luis Carlos Mota Gregório

Equipe Técnica de Logística

Maurício Cordeiro da Graça Losada

Denise Maria Saliba Dias Gomes

Marcia Regina Moreira da Silva (autora)

Edição do texto:

Núcleo da Gestão do Conhecimento e da

Documentação Técnica - NCT

- *Heloisa Martins*

- *Ivete Oddone*

Foto da capa:

Marcelo Fortim

Edição

Gerência de Marketing e Comunicação

Rosalina Correa da Silva

Departamento de Marketing

Rafael Teruki Kanki

AGRADECIMENTOS DA AUTORA

O agradecimento se estende a todos os técnicos da CET, DSV e SMT pelo apoio ao desenvolvimento dos trabalhos realizados ao longo dos anos e dos estudos que ainda estão no papel. Muitas das informações foram elaboradas em conjunto com a(s) equipe(s) de trabalho referente(s) a este tema. Em muitos dos textos é possível ouvir a expressão de cada um. São frases inteiras de colegas que, hoje, encontram-se envolvidos em outros assuntos, em outras áreas e até mesmo em outras empresas.

Agradeço o apoio dado para a elaboração deste Boletim Técnico e todas as sugestões e observações feitas na fase de revisão. Agradeço também aos leitores, pelo interesse. Todo processo de aprendizado auxilia a busca de melhores soluções.

Silva, Marcia Regina Moreira da
Zona de máxima restrição de circulação – ZMRC :
restrição ao trânsito de caminhões em São Paulo /
Marcia Regina Moreira da Silva. – São Paulo :
Companhia de Engenharia de Tráfego, 2011.
52 p. - (Boletim Técnico da CET, 47)

1. ZMRC 2. Restrição ao Trânsito de Caminhões
I. Título II. Série

BOLETIM TÉCNICO 47

ZONA DE MÁXIMA RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO - ZMRC

Restrição ao Trânsito de Caminhões em São Paulo

MARCIA REGINA MOREIRA DA SILVA



Companhia de Engenharia de Tráfego

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

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

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	11
2	HISTÓRICO	13
	2.1 - A Questão dos Caminhões Antes da ZMRC	13
	2.2 - Criação da Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC	13
	2.3 - Alteração nos Limites e Horários da ZMRC até 1998	14
	2.4 - Plano de Reordenação das Ações Vinculadas à Carga e Descarga	15
	2.5 - Criação da ZMRC-Centro	16
	2.6 - Entrega Noturna	17
	2.7 - Caminhões de Menor Porte - Veículo Urbano de Carga	18
	2.8 - Ampliação dos Limites da ZMRC em 2007	20
	2.9 - Ampliação dos Limites da ZMRC em 2008	21
3	CAMINHÕES CONSIDERADOS EXCEÇÕES E LEGISLAÇÃO	23
	3.1 - O Porquê das Exceções	23
	3.2 - ZMRC sem Exceções até 1988	24
	3.3 - Padronização das Exceções	24
	3.4 - A Portaria de Exceções	25
	3.5 - Tipos de Exceções	25
	3.5.1 - Acesso a Estacionamento Próprio	25
	3.5.2 - Serviços de Urgência	26
	3.5.3 - Construção Civil	26
	3.5.4 - Prestadores de Serviços de Utilidade Pública	26
	3.5.5 - Serviços de Interesse Público	27
	3.5.6 - Produtos Alimentícios Perecíveis	28
	3.5.7 - Feiras - Livres	28
	3.5.8 - Entregas Residenciais e Comerciais	28
	3.5.9 - Produtos Perigosos	29
	3.5.10 - Reportagem	29
	3.5.11 - Obras e Serviços de Emergência	30
	3.6 - Excepcionalidades e Legislação	30
	3.7 - Exceções Vigentes em ZMRC	32
	3.7.1 - Veículo Urbano de Carga - VUC	32
	3.7.2 - Socorro Mecânico de Emergência	32
	3.7.3 - Cobertura Jornalística	32
	3.7.4 - Obras e Serviços de Emergência	33
	3.7.5 - Acesso a Estacionamento Próprio	33
	3.7.6 - Obras e serviços de infraestrutura urbana	33
	3.7.7 - Concretagem	34
	3.7.8 - Concretagem-bomba	34

ÍNDICE

3.7.9 - Feiras livres	34
3.7.10 - Mudanças	35
3.7.11 - Coleta de lixo	35
3.7.12 - Transporte de Produtos Alimentícios Perecíveis	35
3.7.13 - Remoção de Terra em Obras Cíveis	36
3.7.14 - Remoção de Entulho e Transporte de Caçamba	36
3.7.15 - Transporte de Produtos Perigosos de Consumo Local	36
3.7.16 - Prestação de Serviços Públicos Essenciais	37
3.7.17 - Transporte de Valores	38
3.7.18 - Correio	38
3.7.19 - Serviços de sinalização emergencial de trânsito	38
4 - AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS E FISCALIZAÇÃO	39
4.1 - A Autorização Especial	39
4.2 - Os Setores Autorizados	39
4.3 - Cadastramento dos Caminhões	40
4.4 - Comissão para Análise das Excepcionalidades na ZMRC - CAEZ	40
4.5 - Fiscalização	40
5 - SINALIZAÇÃO	41
5.1 - Sinalização da ZMRC	41
5.2 - Sinalização Diferenciada	42
5.3 - Definição de Caminhão	42
6 - OUTRAS RESTRIÇÕES AO TRÂNSITO DE CAMINHÕES	45
6.1 - Locais Onde o Caminhão não Pode Transitar	45
6.2 - Vias Estruturais Restritas - VER	45
6.3 - Zonas Especiais de Restrição de Circulação - ZERC	46
6.4 - Outros Locais Sinalizados com Proibido Trânsito de Caminhões	46
6.4.1 - Vias com Restrição de Natureza Física	46
6.4.2 - Vias Sinalizadas com placa R-9	47
6.4.3 - Vias com legenda "EXCETO Veículos Autorizados"	47
7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
ANEXO I – Instrumentos Legais por Ordem Cronológica	51

1 - INTRODUÇÃO

A Cidade de São Paulo para funcionar precisa permitir o deslocamento de pessoas para trabalhar, para ir à escola, ao médico, cinema, lazer, entre outros motivos, mas também as mercadorias precisam circular para abastecê-la, serviços precisam ser prestados e, de imediato, vem à mente o grande conflito na disputa pelo uso do sistema viário, caminhões versus os demais veículos.

Dentro deste cenário, em que os conflitos de trânsito revelam um espaço viário que cresceu em menor proporção que a frota de veículos, a ordenação da circulação de pessoas e bens dentro da Cidade tem sido um desafio para o Poder Público.

A Cidade precisa ser abastecida e isto é feito basicamente por caminhões.

Um princípio tem norteado estudos referentes ao trânsito de caminhões na Cidade: é o de que as mercadorias devem utilizar o sistema viário de preferência à noite e as pessoas ficam com a prioridade de utilizá-lo durante o dia.

Restrições ao trânsito de caminhões em determinados horários do dia foram sendo implantadas nas principais avenidas do Município e em áreas com concentração de núcleos de comércio e serviços.

A competição pelo uso do espaço viário entre caminhões, voltados ao abastecimento, com outros veículos pelos mais diversificados motivos fez com que medidas fossem implantadas e mantidas até os dias de hoje.

O presente documento traz o levantamento do processo histórico das restrições ao trânsito de caminhões, implantadas na Cidade, com destaque para a Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC, que vem sofrendo alterações em seus limites e horários, para se adaptar às necessidades da Cidade e de seus usuários.

2 - HISTÓRICO

2.1 A Questão dos Caminhões Antes da ZMRC

As questões relativas aos caminhões já haviam sido abordadas dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET em 1979 com os estudos do PROCAM - Programa de Caminhões – que estabeleceu rotas de passagem e áreas de interesse de caminhões. Algumas rotas chegaram a ser sinalizadas.

Em 1982 foi estabelecida uma regulamentação restringindo o caminhão por Peso Bruto Total - PBT. As dificuldades de fiscalização tornaram a medida ineficaz.

A partir de 1986 com a implantação da ZMRC, proibir o trânsito de caminhões passou a ser um dos instrumentos utilizados pelos técnicos para minimizar os problemas de trânsito, no intuito de distribuir os fluxos de veículos nos períodos diurno e noturno.

2.2 Criação da Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC

Em 1986 foi escolhida uma área nas proximidades do bairro dos Jardins, em São Paulo, com grande concentração de atividades e usos, para se implantar uma medida que reduzisse os conflitos de trânsito. A solução proposta foi a de restringir o trânsito dos veículos de carga, em especial os caminhões, no período diurno na região.

A medida fez parte do “Plano Emergencial para Melhoria do Trânsito de São Paulo”. A área-piloto, uma região adensada e com um sistema viário insuficiente para servir às suas atividades, delimitada pelas avenidas Paulista, Brig. Luís Antônio, Brasil e Rebouças, foi denominada Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC e ficou conhecida como o “Quadrilátero” devido ao seu formato (Figura 1).



Figura 1 – Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC - 1986

A criação da ZMRC teve como objetivo principal a redução dos níveis de congestionamentos verificados, tendo em vista ser uma área com concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços, com grande utilização de caminhões para abastecê-la. A restrição ao trânsito de caminhões deveu-se às condições operacionais e, por isso, passou a vigorar com horário determinado. Este horário na época era de segunda a sexta-feiras das 6h às 21h e aos sábados das 8h às 14h.

Foram verificadas situações em que os caminhões não tinham condições de realizar entregas ou prestar seus serviços fora dos horários de restrição. Para solucionar a questão foi prevista a emissão de autorizações especiais de trânsito para os caminhões poderem acessar os locais restritos.

O abastecimento e a prestação de serviços essenciais acabaram sendo preservados com a regulamentação de exceções estabelecidas por portarias e decretos.

2.3 Alteração nos Limites e Horários da ZMRC até 1998

Ainda no ano de 1986, foram feitas mais duas alterações nos limites da área, mediante publicação de Portarias do Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV, o órgão executivo de trânsito do Município de São Paulo.

As Av. Paulista, Av. Brig. Luís Antônio, Av. Juscelino Kubitschek, R. Clodomiro Amazonas, Av. Brig. Faria Lima, R. Cardeal Arcoverde e Av. Dr. Arnaldo compuseram os limites da ZMRC-Quadrilátero de 1988 até 1998 (Figura 2).

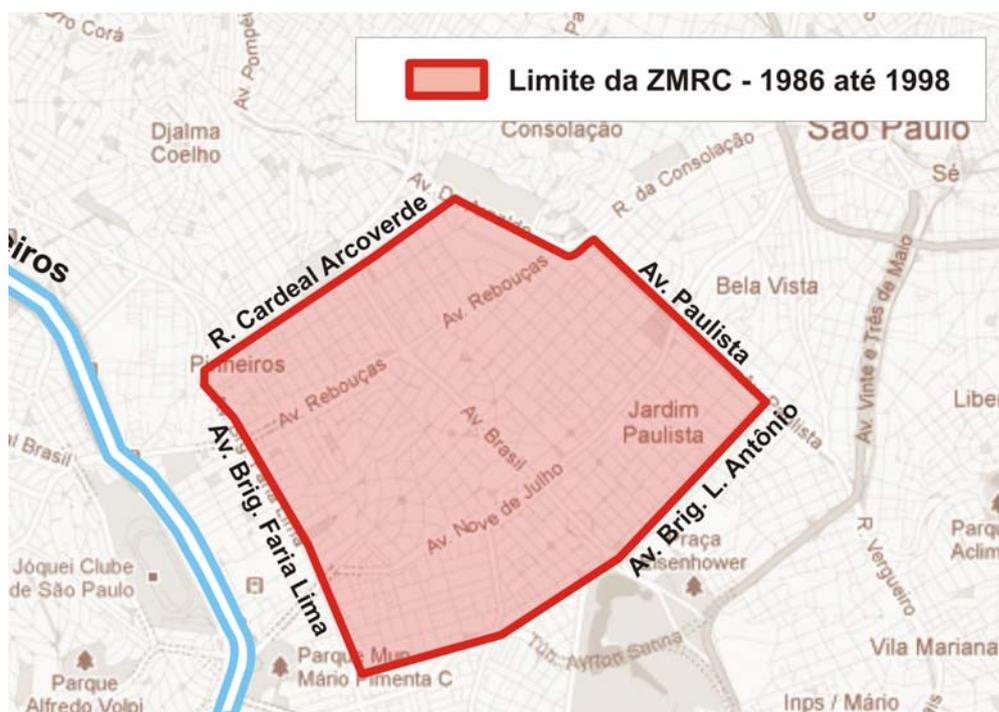


Figura 2 – Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC – fim de 1986 até 1998

Até 1993 os horários de restrição ao trânsito de caminhões foram mantidos conforme estabelecido em 1986: de segunda a sexta-feiras das 6h às 21h e aos sábados das 8h às 14h.

Em 1993, após estudos desenvolvidos pela área de planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET concluiu-se que não havia necessidade de manter a restrição no período de “pico” da manhã e foram feitas alterações nos horários de proibição ao trânsito de caminhões, que passaram a ser de segunda a sexta-feiras das 10h às 20h e aos sábados das 10h às 14h.

2.4 Plano de Reordenação das Ações Vinculadas à Carga/Descarga

A estabilização da economia proporcionou um crescimento da frota de veículos na Cidade, implicando num grande aumento de viagens motorizadas.

As áreas mais adensadas foram as que sofreram as maiores consequências disso. A concentração dos usos de suas vias implicou na ampliação dos “horários de pico” para praticamente o dia inteiro.

As dificuldades em implantar obras de incremento do sistema viário nessas áreas resultaram na busca de outras soluções.

Em 1993, a ZMRC-Quadrilátero, tendo em vista ser uma área bastante adensada, foi escolhida para a aplicação de um plano de reorganização das ações vinculadas a operações de carga e descarga.

Uma das propostas foi a ampliação na quantidade de vagas específicas para carga e descarga para caminhões e caminhonetes em locais com estacionamento rotativo pago – Zona Azul, conhecidas como vagas de Zona Marrom.

Também foi proposta a oferta de vagas para carga e descarga até às 10h em faces de quadra de vias com estacionamento rotativo pago – Zona Azul - em locais onde havia possibilidade de se efetuar o embarque e desembarque em frente a restaurantes. Os locais foram sinalizados com placas proibindo o estacionamento, com complemento permitindo a carga e descarga até às 10h.

Foram também feitos contatos com comerciantes e fornecedores da região com o intuito de intensificar a campanha de conscientização da necessidade de mudança de hábito no recebimento e entrega das mercadorias na área da ZMRC-Quadrilátero.

Para a obtenção de parâmetros de avaliação dos critérios adotados na ZMRC, permitindo a adoção para outras áreas da Cidade, tornou-se necessário um estudo específico quanto à circulação de veículos de carga, especificamente de caminhões.

Foram implantadas na região as chamadas vagas de Zona Azul Mista, que consistiam na adaptação das vagas para estacionamento rotativo pago – Zona Azul, onde os caminhões e caminhonetes, exclusivamente, tinham a permissão de estacionar de segunda-feira a sábado das 7h às 9h com cartão próprio, na época chamado Cartão de Zona Marrom, e de segunda a sexta-feiras das 9h às 19h podiam estacionar quaisquer veículos desde que utilizando o Cartão de Zona Azul.

2.6 Entrega Noturna

O incentivo às entregas de mercadorias no período noturno tem sido objeto de reuniões do Poder Público, representado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, com vários segmentos envolvidos com o transporte e prestação de serviços efetuados com caminhões na Cidade, desde 1996.

Nessa época, foram contatadas várias entidades como associações de moradores, representantes dos comerciantes e outros estabelecimentos como supermercados, postos de gasolina, na região das ZMRC's, para a efetivação de acordos, o que permitiu a identificação das necessidades e dificuldades de cada setor.

Com as áreas da ZMRC–Quadrilátero e ZMRC-Centro em operação, restringindo o trânsito de caminhões durante períodos do dia, a migração da prestação de serviços de abastecimento realizados por caminhões para o período noturno trouxe novos horizontes às entidades envolvidas que revisaram seus processos logísticos para realização das entregas e conheceram os benefícios da nova medida adotada.

Puderam ser identificadas as seguintes vantagens para as entregas no período noturno:

- Melhoria da fluidez do trânsito em geral e, portanto, menores tempos no percurso para o caminhão;
- Maior velocidade média de circulação e, portanto, menor frota – maior eficiência operacional para as empresas;
- Maior liberdade de circulação e estacionamento, uma vez que as restrições ao trânsito de caminhões só ocorrem no período diurno;
- Redução do número de multas, menor probabilidade de cometê-las;
- Maior facilidade de se adotarem planos de entregas com horários, permitindo um real planejamento das entregas, com a eliminação dos “picos” de recebimento e diminuindo os tempos de espera e descarregamento;
- Tempo adequado para o cliente (estabelecimento recebedor) conferir a mercadoria, bem como para fazer encomendas, além de eliminação das interferências no atendimento ao público;
- Maior produtividade e conseqüentemente menor custo de distribuição;

- Temperatura amena, que propicia, juntamente com a ausência de congestionamento, menor incidência de situações estressantes aos motoristas, reduzindo as faltas por motivo de saúde e o potencial de acidentes de trânsito;
- Menor impacto ambiental em função do menor consumo de combustível e emissão de poluentes;
- Menores perdas, graças à garantia da integridade dos produtos;
- Diminuição das devoluções.

Em 2005 foram publicados os Decretos Municipais nº 45.821, de 6 de abril e nº 46.049, de 8 de julho, além de Portaria Intersecretarial SMT/SMSP nº 004/05 de 13 de julho de 2005 que determinaram que as operações de carga e descarga devem ocorrer no período noturno nos estabelecimentos comerciais e de serviços de grande porte, localizados no município de São Paulo.

Essa medida, consolidada no Decreto Municipal nº 48.338/07 instituiu regras para os estabelecimentos e não para os veículos no que se refere à operação de carga e descarga, com a fiscalização e autuação a cargo das Subprefeituras e não do órgão de trânsito.

2.7 Caminhões de Menor Porte - Veículo Urbano de Carga - VUC

Em 1995 foram iniciados estudos para a criação de um veículo alternativo, um caminhão de menor porte que pudesse servir de alternativa aos transportadores nos locais com restrição. Seria um veículo apropriado ao transporte de carga, com características semelhantes às de um automóvel, que apresentasse desempenho operacional compatível com as necessidades de uma área com muitos conflitos de uso nas suas vias.

Concebidos para servirem de alternativa para o transporte de mercadorias nos locais com restrição, o Veículo Urbano de Carga - VUC e o Veículo Leve de Carga - VLC foram regulamentados pelo Decreto Municipal nº 37.185 de 20 de novembro de 1997, no âmbito municipal. As dimensões dos dois modelos de caminhões previstos foram objeto de várias negociações entre o Poder Público, os representantes dos estabelecimentos comerciais e as montadoras de veículos.

Inicialmente o VUC foi definido com as seguintes dimensões: largura máxima de 2,20m e comprimento de até 5,50m e com características de manobrabilidade semelhantes aos dos veículos utilitários, caminhonetes e automóveis. Com estas características, seu trânsito podia ser liberado integralmente nos locais restritos ao caminhão.

Foi também definido nessa época, o Veículo Leve de Carga - VLC, mas com trânsito liberado até às 15h (até às 16h a partir de 2002). Esta restrição no período de maior congestionamento na Cidade, o “pico da tarde”, deveu-se às suas dimensões maiores em relação ao comprimento que podia chegar até 6,30m (Figura 4). O comprimento maior dificultava as manobras para efetuar o estacionamento nas operações de carga e descarga.

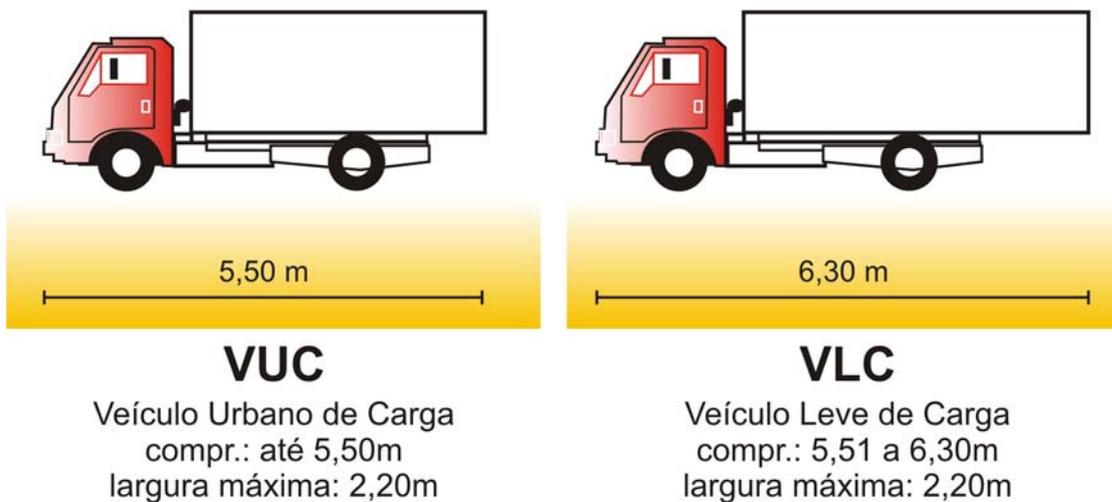


Figura 4 – Dimensões antigas do Veículo Urbano de Carga e do Veículo Leve de Carga – Decreto 37.185/97

Em 2007, o Veículo Urbano de Carga – VUC teve o comprimento ampliado para até 6,30m, mantendo o mesmo limite para a largura, e tendo que cumprir disposições quanto à emissão de poluentes para ter seu trânsito liberado por período integral. O VLC, incorporado às novas dimensões do VUC, deixou de existir.

Em 2008, com a publicação do Decreto Municipal nº 49.487 de 10 de maio de 2008, o VUC passou a ter o trânsito proibido na ZMRC, e após negociações com vários segmentos de transporte, foi montado um cronograma de transição para adaptação da medida.

O VUC, com suas características previstas no Decreto Municipal nº 48.338/07, teve, então, seu trânsito liberado no período das 10h às 16h, respeitando um “rodízio de placas”: em dias pares do mês podem transitar os VUC’s com final de placa par e em dias ímpares do mês podem transitar os VUC’s com final de placa ímpar, regra esta passível de prorrogação após realização de análises de desempenho das condições de fluidez do sistema viário, conforme estabelecido no Decreto Municipal nº 49.636 de 17 de junho de 2008.

A partir de 2010 o trânsito do VUC foi liberado no período das 10h às 16h, sem a necessidade do referido “rodízio de placas”, de acordo com o Decreto Municipal nº 51.701 de 10 de agosto.

2.8 Ampliação dos Limites da ZMRC em 2007

Até novembro de 2007 eram duas ZMRC’s: a ZMRC-Quadrilátero, que compreendia o núcleo de comércio e serviços dos bairros Jardim Paulista, Bela Vista, Pinheiros e Itaim (Figura 5) e a ZMRC-Centro, na região do Mercado Municipal e do Bom Retiro (Figura 3).

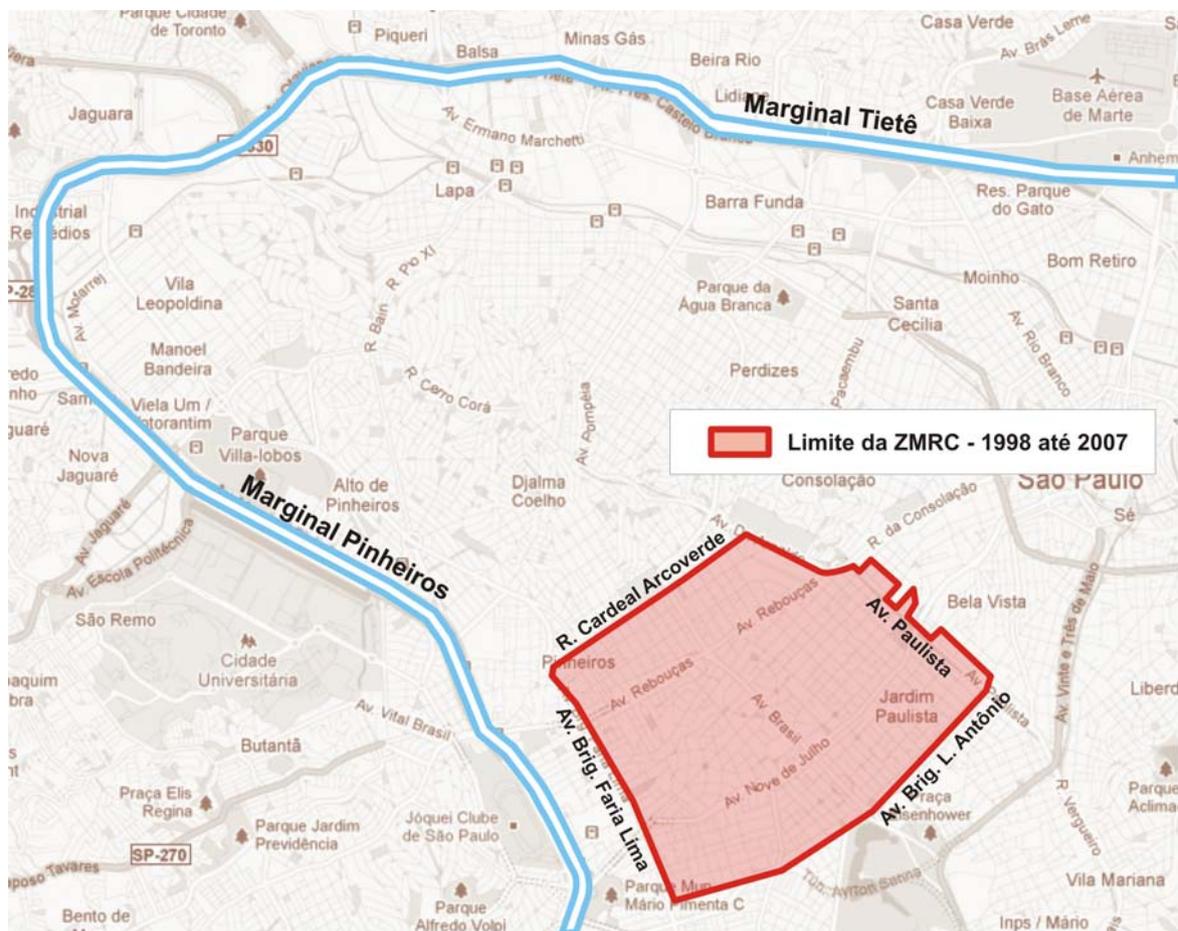


Figura 5 - Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC-Quadrilátero –1998 até 2007

A partir de novembro de 2007 foi definida uma nova área para a Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC que englobou as duas áreas já existentes. Esse novo limite (Figura 6) foi instituído pelo Decreto Municipal nº 48.338 publicado em 10 de maio de 2007.

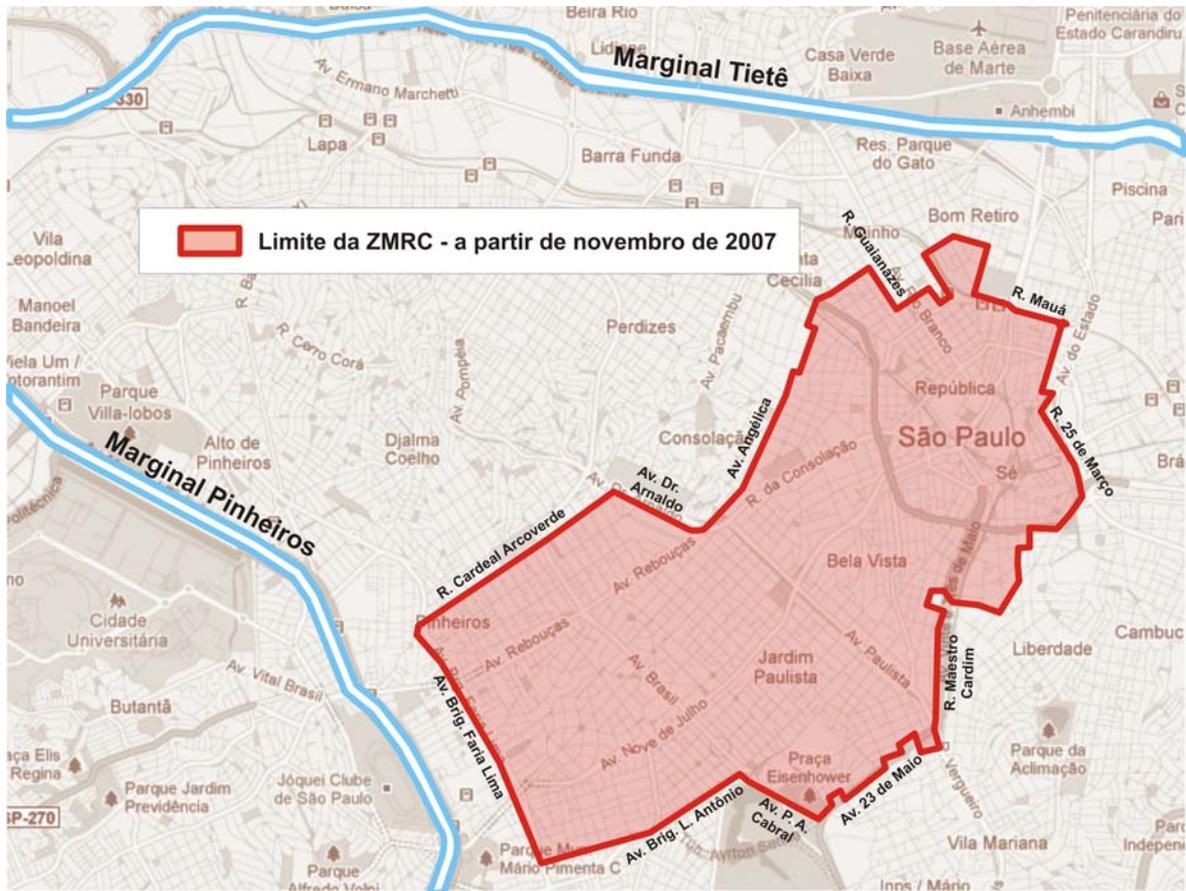


Figura 6 – Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC- a partir de novembro de 2007 (25km²)

A regulamentação, estabelecida pelo Decreto Municipal nº 48.338/07, deu continuidade às propostas de otimização do uso do sistema viário durante 24 horas do dia. A intenção era de que o abastecimento com caminhões de maior porte fosse deslocado para os horários de menor saturação do trânsito. Este mesmo decreto revogou os decretos que tratavam da Carga e Descarga Noturna, mas manteve a regulamentação de restrição das operações da carga e descarga no período diurno para os grandes estabelecimentos geradores de carga, preservando os de menor porte.

2.9 Ampliação dos Limites da ZMRC em 2008

A ampliação da área e do horário da ZMRC foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 49.487 de 12 de maio de 2008, posteriormente complementado por outros decretos.

As restrições aos caminhões começaram a vigorar em 30 de junho de 2008. Com a expansão da área de restrição, a ZMRC passou de 25 para 100 quilômetros quadrados, totalmente contidos na área do Centro Expandido (Figura 7).

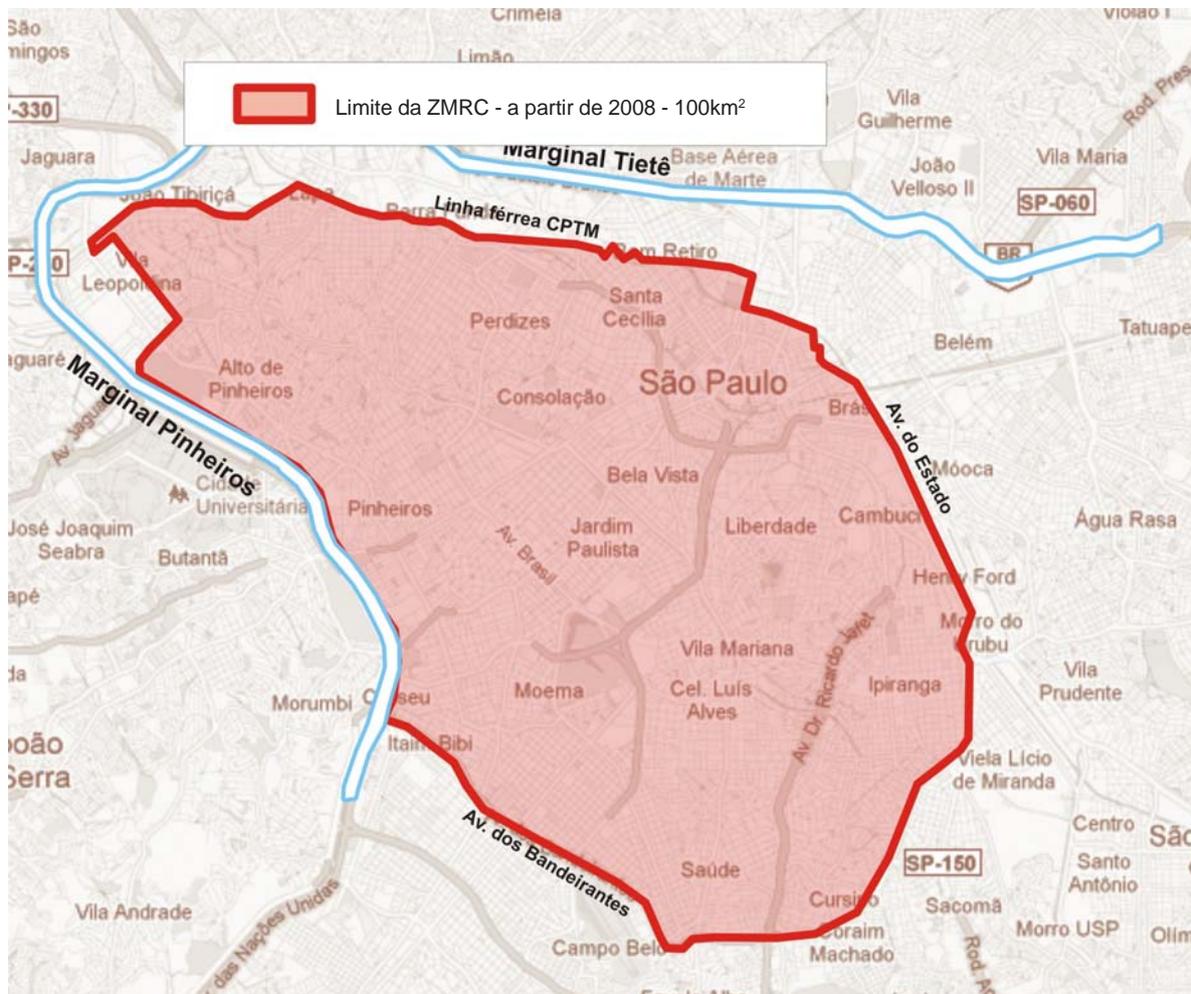


Figura 7 – Limite da ZMRC - a partir de 2008 (100km²)

O período de proibição ao trânsito de caminhões também foi ampliado, passando das 10h às 20h para das 5h às 21h durante os dias úteis da semana, mantida a proibição das 10h às 14h para os sábados. Aos domingos e feriados o trânsito dos caminhões ficou liberado nesta área.

3 CAMINHÕES CONSIDERADOS EXCEÇÕES E LEGISLAÇÃO

3.1 O Porquê das Exceções

O transporte de bens, mercadorias e serviços é de importância estratégica para a economia da Cidade, em contrapartida é preciso administrar a disputa que há pelo espaço viário entre as pessoas (para realizarem suas atividades como compras, trabalho, educação, saúde, lazer) e o abastecimento.

O caminhão é fundamental à atividade econômica da Cidade de São Paulo, é o principal veículo utilizado no transporte de cargas, bens e prestação de serviços.

As restrições ao trânsito do caminhão são necessárias para auxiliar na organização e otimização do uso do espaço viário.

Quando se fala em trânsito de caminhões é preciso considerar as questões de circulação, parada e estacionamento, o que inclui a operação de carga e descarga.

Existem casos em que não há uma alternativa para o caminhão circular a não ser na via com restrição, por exemplo, para execução de obras na própria via. Em outros casos é possível circular por outras vias e utilizar vias transversais como apoio, ou em outros horários (quando a restrição não for integral).

Alguns serviços ou entregas podem ser feitos no período noturno quando o estabelecimento se dispõe a receber a mercadoria, outros não.

Um caminhão pode utilizar uma via apenas como passagem ou utilizá-la porque tem destino na mesma.

Há características específicas para alguns tipos de serviços ou entregas. Uns são esporádicos, como os serviços de mudanças, coberturas jornalísticas, e outros possuem uma frequência previamente estabelecida, como entrega de leite *in natura* todos os dias, ou entrega programada de bebidas, que pode variar (várias vezes ao dia, uma vez por dia, uma vez por semana etc.).

Alguns casos são imprevisíveis e/ou de emergência, como o conserto de um semáforo ou fechamento de um buraco numa avenida estrutural num horário com restrição.

Estas são as condições que devem ser avaliadas para considerar se um setor de transporte ou de prestação de serviço deve ou não ser autorizado como uma excepcionalidade num local restrito.

O abastecimento e a prestação de serviços na Cidade nem sempre são possíveis fora dos horários estabelecidos nas restrições.

A necessidade de acesso de vários segmentos de transporte e de prestação de serviços aos locais e horários restritos indica que devem existir exceções que precisam ser tratadas, sem que haja o prejuízo da mobilidade geral.

Alguns setores que se utilizam de caminhões, não conseguem fazê-lo no período noturno, e nem com veículos menores, como utilitários, motos, entre outros. Tais condições precisam de um tratamento diferenciado.

Os setores que poderiam ser liberados das restrições foram sendo observados, analisados e regulamentados como excecionalidades em diversos instrumentos legais que foram sendo publicados.

3.2 ZMRC sem Exceções até 1988

A Portaria que estabeleceu a ZMRC em 1986 não considerou nenhuma exceção o que acabou comprometendo o comércio e a prestação de serviços na região, como os de mudanças e os voltados à construção civil. Tentou-se, em caráter experimental, a liberação do acesso à área restrita por veículos de carga de até 3 (três) toneladas, por duas semanas, mas a medida não foi prorrogada. Havia dificuldade na fiscalização sem o equipamento para a pesagem dos veículos.

Dois anos depois, em 1988, foi publicada uma Portaria do DSV que estabelecia situações de excecionalidades: mudanças residenciais, serviços de betoneiras, remoção de terra e entulho, entregas domiciliares e transporte de produtos perecíveis.

As primeiras condições excetuadas foram surgindo de acordo com as solicitações de comerciantes, de moradores e de setores de prestação de serviços no local e caso a caso foram sendo analisadas pelo DSV e autorizadas dentro de regras específicas, como estabelecimento de horários para cada situação.

3.3 Padronização das Exceções

Ao longo dos anos, Leis, Decretos e Portarias foram sendo elaborados acompanhando as necessidades da cidade. Ora se proibia, ora se liberava ou autorizava a circulação de setores específicos, respeitando as disposições legais das instâncias superiores, como o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, mas sem uniformidade de tratamento.

A diversidade de disposições legais de regulamentação do trânsito de caminhões ou do transporte da carga no Município extrapolava o âmbito municipal. No entanto, havia uma grande quantidade de portarias do órgão municipal de trânsito que tratavam do assunto, ora regulamentando o uso de uma placa, ora de uma via, estabelecendo as exceções, nem sempre com o mesmo padrão.

As dificuldades de entendimento das condições de circulação e estacionamento dos caminhões, tratados na legislação, acabaram evidenciando a necessidade de um estudo que contemplasse a padronização dos procedimentos relacionados à emissão de autorizações especiais, permissão ou proibição para circulação ou parada/ estacionamento para os casos de exceção.

3.4 A Portaria de Exceções

Foram estudados os casos de exceções, com levantamento de suas respectivas legislações e avaliadas as condições de funcionamento de cada segmento de transporte ou prestador de serviço em conjunto com as informações operacionais referentes às interferências no trânsito.

Resultado deste estudo, a “Portaria de Exceções”, como ficou conhecida a Port. DSV.G. nº 26/02, padronizou a legislação existente, reunindo as regras antes dispostas em diversas regulamentações, revogando portarias antigas e dando um novo tratamento à autorização especial de trânsito para acesso às áreas restritas, facilitando o entendimento por parte dos setores de transporte e de prestação de serviços.

A Portaria DSV.G. nº 26/02 considerou diversas situações de exceção, entre elas os atendimentos de urgência (ambulâncias, bombeiros e polícia), os relacionados a serviços públicos essenciais (manutenção de rede elétrica, água e telecomunicações), a prestação de serviços públicos (coleta de lixo) e de outros serviços que precisam ser feitos dentro do horário de restrição, como os da construção civil (concretagem, remoção de terra e entulho) que não devem ser feitos no horário noturno, devido à “Lei do Silêncio” (ou Lei dos Ruídos Urbanos).

Importante elemento para padronização foi a instituição de grupos de horários para facilitar a ação da fiscalização. A preservação do “horário de pico” do trânsito dos caminhões fez com que a partir das 16h poucas exceções fossem permitidas.

A viabilização da proposta foi possível devido às alterações nos procedimentos do órgão de trânsito que foram estabelecidas dentro dos novos critérios, como treinamento específico do corpo operacional e de técnicos envolvidos, ajustes nos canais de informação ao município, criação de sistemas de controle de emissão de autorização especial de trânsito e caracterização de locais com restrição ao trânsito de caminhões com placas complementares.

3.5 Tipos de Exceções

Dentre os setores de transporte e serviços realizados com caminhão, alguns consistiam em exceções a regras gerais e possuíam tratamento diferenciado, sendo liberados em determinados horários ou recebendo autorizações especiais.

Eles foram identificados e caracterizados a partir de leitura direcionada da legislação pertinente ao assunto e estão descritos a seguir, com as respectivas referências da legislação vigente.

3.5.1 Acesso a Estacionamento Próprio

Para a garantia do direito de ir e vir, previsto na Constituição Federal, tornou-se necessária a emissão de autorização especial para circulação de caminhões no acesso a garagens próprias localizadas nos locais restritos.

3.5.2 Serviços de Urgência

Para o cumprimento do Art. 29, inciso VII do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, foram considerados os veículos em efetiva prestação de serviço de urgência que têm livre circulação, estacionamento e parada, desde que devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente.

São caminhões que prestam serviços de ambulâncias (serviços médicos) ou adaptados para prestação de serviços médicos; veículos destinados ao socorro de incêndio e salvamento (bombeiros); veículos de polícia (incluindo defesa civil e veículos militares); veículos de fiscalização e operação de trânsito.

3.5.3 Construção Civil

O setor da construção civil requer uma atenção especial, devido à sobreposição de outras legislações como o Código de Obras, a Lei dos Ruídos Urbanos, entre outras, que devem ser cumpridas concomitantemente.

No setor da construção civil devem ser considerados os caminhões no transporte de caçamba, de materiais de construção, de máquinas e equipamentos de construção, de sobras de materiais de construção, remoção de terra e de entulho, além dos caminhões na prestação de serviços de concretagem e concretagem-bomba.

3.5.4 Prestadores de Serviços de Utilidade Pública

A Resolução CONTRAN nº 268 de 15 de fevereiro de 2008 definiu como veículos prestadores de serviços de utilidade pública, acrescentado o conceito de que devem estar prestando serviço na via, conforme previsto no Art. 29, inciso VIII do Código de Trânsito Brasileiro os veículos:

- Destinados à manutenção e reparo de redes de energia elétrica, de água e esgotos, de gás combustível canalizado e de comunicações;
- Destinados à conservação, manutenção e sinalização viária, quando a serviço de órgão executivo de trânsito ou executivo rodoviário;
- Destinados ao socorro mecânico de emergência nas vias abertas à circulação pública;
- Especiais destinados ao transporte de valores;
- Destinados ao serviço de escolta, quando registrados em órgão rodoviário para tal finalidade;
- Especiais destinados ao recolhimento de lixo a serviço da Administração Pública.

A Resolução CONTRAN nº 268/08 estabelece que estes veículos prestadores de serviços de utilidade pública, gozam de livre parada e estacionamento, independentemente de proibições ou restrições estabelecidas na legislação de trânsito ou através de sinalização regulamentar,

quando se encontram em efetiva operação no local de prestação dos serviços a que se destinam e desde que estejam devidamente identificados pela energização ou acionamento do dispositivo luminoso e utilizando dispositivo de sinalização auxiliar que permita aos outros usuários da via visualizar em tempo hábil o veículo prestador de serviço de utilidade pública.

Para transporte de valores existe legislação específica: pela Lei Federal nº 7.102 de 20 de junho de 1983, alterada pela Lei Federal nº 9.017/95 e regulamentada respectivamente pelos Decretos Federais nº 89.056 de 24 de novembro de 1983 e nº 1.592/95, este deverá ser feito por veículos especiais da própria instituição ou de empresa especializada contratada. No § 5º do Art. 3º da Portaria do Ministério da Justiça nº 1.264/95 diz que o Departamento de Polícia Federal expedirá certificado de vistoria para veículos especiais de transporte de valores.

De acordo com o Art. 29, inciso VIII do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, os veículos prestadores de serviços de utilidade pública gozam de livre parada e o estacionamento no local da prestação do serviço apenas quando em atendimento na via, o que não é o caso do tipo de serviço prestado pelo veículo no transporte de valores, exceto quando em atendimento a caixas eletrônicos instalados em passeio público. O órgão de trânsito do Município de São Paulo tem mantido o entendimento de que tais veículos não devem receber esta liberação.

É importante destacar que os veículos destinados ao socorro mecânico de emergência nas vias abertas à circulação pública, ou seja, os guinchos, auxiliam na remoção de interferências nas vias, o que justifica terem seu trânsito autorizado por período integral.

3.5.5 Serviços de Interesse Público

Foram consideradas excepcionalidades os veículos utilizados nos serviços de interesse público citados a seguir que não se enquadram nos descritos na Resolução CONTRAN nº 268/08, mas que prestam serviços à população como alguns executados pela Prefeitura e outros órgãos e empresas que prestam serviços de interesse da comunidade:

- Policiamento reservado;
- Cobertura jornalística (imprensa);
- Serviço postal (correio);
- Transporte de insumos hospitalares (de sangue e derivados, de órgão para transplante, materiais para análises clínicas, transporte de material necessário a campanhas de saúde pública);
- Transporte de material imunobiológico, vacinas e kits para sorologia;
- Controle de zoonozes;
- Retirada de mudanças de moradores de rua;
- Serviços de Subprefeituras e saneamento ambiental.

3.5.6 Produtos Alimentícios Perecíveis

O Decreto Municipal nº 37.346/98 inclui o setor de produtos alimentares perecíveis como liberado do “rodízio municipal” de placas, complementando o Decreto Municipal nº 37.085/97.

A Portaria CVS nº 15/91, do Centro de Vigilância Sanitária estabelece, para o transporte de alimentos perecíveis, a padronização dos veículos, devendo constar nos lados direito e esquerdo, de forma visível, dentro de um retângulo de 30 cm de altura por 60 cm de comprimento, os dizeres: transporte de alimentos, nome, endereço, telefone da empresa, PRODUTO PERECÍVEL.

Os veículos de transporte de alimentos devem respeitar as disposições do Código Sanitário do Município de São Paulo, Lei Municipal nº 13.725 de 9 de janeiro de 2004, regulamentado pelo Decreto Municipal nº 50.079 de 8 de outubro de 2008.

O transporte de leite *in natura* deve ser feito no mesmo dia em que é embalado, devendo constar a data em sua embalagem, conforme informação da Associação dos Distribuidores de Leite de São Paulo – ADLSP.

A partir do Decreto Municipal nº 49.487/08 a denominação “Produtos Alimentares Perecíveis” foi substituída por “Produtos Alimentícios Perecíveis”.

3.5.7 Feiras - Livres

De acordo com o Decreto Municipal nº 48.172 de 06 de março de 2007, as feiras livres devem obedecer aos seguintes horários para as feiras comuns:

- a) entre 6h e 7h30 - descarregamento dos equipamentos e mercadorias e montagem das bancas;
- b) entre 7h30 e 13h30 - período de comercialização;
- c) entre 13h30 e 15h - desmontagem das bancas e carregamento dos caminhões com os equipamentos e mercadorias.

Para a área da ZMRC, foi estabelecido pelo Decreto Municipal nº 49.675 de 27 de junho de 2008, um novo horário de funcionamento das feiras, com a desmontagem das bancas sendo feita até às 14h para que haja tempo adequado à varrição do lixo, limpeza e higienização das ruas sem avançar no horário de pico da tarde, ou seja, antes das 16h. A responsabilidade para o cumprimento da medida é da Subprefeitura.

3.5.8 Entregas Residenciais e Comerciais

É importante considerar a ocorrência de entregas e retiradas de mercadorias em locais com restrição. Quando são tratadas como excepcionalidades exigem a apresentação de comprovante (ordem de serviços, nota fiscal ou documento que comprove a necessidade de ingresso na via ou logradouro).

Mudanças residenciais e comerciais são exemplos que ocorrem esporadicamente, mas precisam ser previstas.

A Portaria DSV.G. nº 22/92 libera a circulação de serviços de mudanças e entregas/retiradas de mercadorias em vias com placa R-9 (com complemento - EXCETO Veículos Autorizados).

3.5.9 Produtos Perigosos

Algumas situações relativas ao transporte de produtos perigosos foram consideradas, como o de consumo local (combustíveis automotivos, gás engarrafado, gases do ar, lubrificantes, gases hospitalares).

Devem ser respeitadas as disposições do Ministério dos Transportes no que se refere à classificação e outras regras para o transporte dos produtos perigosos bem como a legislação municipal, em especial a Lei nº 11.368 de 17 de maio de 1993 que dispõe sobre o transporte de produtos perigosos de qualquer natureza por veículos de carga no Município de São Paulo, além do Decreto Municipal nº 50.446, de 20 de fevereiro de 2009 que regulamenta o transporte de produtos perigosos por veículos de carga nas vias públicas do Município de São Paulo.

Pela Lei Municipal nº 11.368/93 o transporte de produtos de alta periculosidade intrínseca e de produtos de alta frequência de circulação devem ter suas condições de circulação, estacionamento e parada, carga e descarga regulamentados pelo Poder Público Municipal (art. 3º, parágrafo único) e os produtos perigosos de consumo local, uma regulamentação específica (art. 4º).

No caso de transporte de explosivos devem ser observadas normas de proteção de acordo com CLT, seção XV, art. 200, item II, que remete à Portaria Federal nº 3.214. Em alguns casos especiais, no transporte de explosivos, a carga/descarga só pode ser efetuada das 7h às 17h.

A Portaria DSV.G. nº 077 de 31 de agosto de 2011 estabeleceu a proibição ao trânsito de veículos no transporte de produtos perigosos de segundas às sextas feiras, exceto feriados, das 5h às 10h e das 16h às 21h nas vias internas e limítrofes (Minianel Viário) ao Centro Expandido, com exceção aos veículos que transportam produtos perigosos de consumo local e os produtos perigosos da classe 7-materiais radioativos, utilizados na produção e distribuição de radioisótopos e radiofármacos para uso exclusivo em medicina nuclear com finalidade diagnóstica e terapêutica.

O lixo infectante hospitalar também é definido como produto perigoso.

3.5.10 Reportagem

Também foi considerado que os caminhões que efetuam um serviço de interesse da comunidade, como a prestação de informações dadas pela imprensa, sejam exceção às restrições. É uma atividade sem rotina predeterminada. As situações são imprevisíveis e devem contar com apoio operacional caso interfiram no fluxo de veículos.

3.5.11 Obras e Serviços de Emergência

São situações de obras e serviços imprevisíveis que decorrem de caso fortuito ou força maior, em que há necessidade de atendimento imediato, com o fim de salvaguardar a segurança da população e que não pode sofrer interrupção, sob pena de danos à coletividade, ou seja, que colocam em risco a população ou interrompem a prestação de serviços essenciais.

A liberação de 48 horas para o atendimento à emergência, tem como referência outras legislações municipais, como a que estabelece as regulamentações para obras e serviços no Município como a Lei Municipal nº 13.614, de 2 de julho de 2003 e Decreto Municipal nº 44.755, de 18 de maio de 2004.

3.6 Excepcionalidades e Legislação

Quando a ZMRC foi instituída, em 1986, não havia excepcionalidades previstas para a área.

A necessidade de acesso à área restrita culminou na publicação da Portaria DSV.G. nº 15 de 24 de junho de 1986 que estabeleceu a autorização especial de trânsito fornecida pelo DSV para casos excepcionais. Nesta portaria não houve especificação do tipo de segmento ou prestação de serviço. A solicitação poderia ser feita endereçada ao DSV, que analisaria cada caso individualmente.

Em 1988, com a publicação da Portaria DSV.G. nº 10, alguns caminhões passaram a ter autorizados “ingresso, circulação e parada para carga e descarga na ZMRC”, desde que portassem a “autorização expressa do Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário” e estivessem na prestação dos seguintes serviços:

- transporte de produtos perecíveis;
- entrega domiciliar;
- mudanças residenciais;
- remoção de terra e entulho;
- betoneiras.

A partir desta portaria foram sendo publicadas outras estabelecendo as exceções pelo tipo de prestação de serviços, porém com alterações em suas terminologias. Por exemplo, o que foi chamado de “transporte de produtos perecíveis” foi alterado para “produtos alimentares perecíveis” e, por fim, “produtos alimentícios perecíveis”.

Na Tabela 1 a seguir foram listadas as exceções consideradas para a ZMRC e as respectivas Portarias que instituíram sua regra. Não foi possível especificar todos os termos utilizados, mas procurou-se manter a ideia do tipo de serviço prestado ou a caracterização do veículo autorizado e como ele foi tratado ao longo dos anos, se deixou de ser autorizado por um período ou se apenas recentemente foi incluído como exceção.

Tabela 1 – Condições Autorizadas em ZMRC e Portarias correspondentes às regras

AUTORIZADOS EM ZMRC	Port. DSV.G. 015/86	Port. DSV.G. 010/88	Port. DSV.G. 018/91	Port. DSV.G. 017/92	Port. DSV.G. 09/93	Port. DSV.G. 04/98 e 05/98	Port. DSV.G. 011/98	Port. DSV.G. 26/02	Port. SMT.G. 104/08	Port. SMT.G. 109/08
Acesso a canteiro de obras (serviços de)			●	●	●	●	●			
Acesso a estacionamento próprio			●	●	●	●	●	●	●	●
Coleta de lixo									●	●
Coleta de lixo hospitalar					●	●	●			
Combustível automotivo especial/registrado pelo DNC					●					
Concretagem (serviços de betoneiras)		●	●	●	●	●	●	●	●	●
Correio (serviço postal)					●	●	●		●	●
Entrega de derivados de petróleo			●	●						
Entrega de gás liquefeito de petróleo					●					
Entrega de gases hospitalares						●	●			
Produtos perigosos de consumo local								●	●	●
Entrega de gelo e flores					●					
Entrega de móveis			●	●						
Entrega de pedra e areia a granel			●	●						
Entrega de vidros planos			●	●						
Entrega domiciliar		●								
Imprensa - coberturas jornalísticas					●	●	●	●	●	●
Mudanças residenciais		●	●	●						
Mudanças residenciais e comerciais					●	●	●	●	●	●
Obras nas vias e logradouros públicos			●	●	●	●	●	●	●	●
Produtos perecíveis (alimentos)		●	●	●	●	●		●	●	●
Remoção de terra e entulho		●	●	●	●	●	●	●	●	
Remoção de terra										●
Remoção de entulho										●
Serviços de feiras livres			●	●	●	●	●	●	●	●
Serviços de jardinagem			●	●						
Serviços utilidade pública					●	●	●	●	●	●
Serviços públicos essenciais									●	●
Sinalização emergencial de trânsito									●	●
Transporte de combustíveis						●	●			
Transporte de Valores					●	●	●	●	●	●
VLC						●	●	●		
VUC						●	●	●	●	●

3.7 Exceções Vigentes em ZMRC

3.7.1 Veículo Urbano de Carga - VUC

Definição: dada pelo Decreto Municipal nº 48.338 de 10 de maio de 2007.

Caminhão que atenda, conjuntamente, as seguintes características:

- a) largura máxima: 2,20m (dois metros e vinte centímetros);
- b) comprimento máximo: 6,30m (seis metros e trinta centímetros); e
- c) limite de emissão de poluentes: os especificados para o PROCONVE L-4 ou P-5, conforme o caso e, a partir de 1º de janeiro de 2009, PROCONVE L-5 ou P-6, conforme o caso, cujos parâmetros técnicos são estabelecidos pelas alíneas “a” a “h” dos artigos 5º e 6º (PROCONVE L-4 e L-5) e Tabelas 1 e 2 do artigo 15 da Resolução CONAMA nº 315, de 29 de outubro de 2002.

Em relação aos limites de emissão de poluentes determinados pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, dados pela legislação do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, os VUC’s devem ter motor respeitando a norma brasileira PROCONVE - P5 (equivalente à regra europeia Euro III), fabricados a partir de meados de 2005.

Regra: O Decreto Municipal nº 51.701/10 estabelece a liberação do VUC na ZMRC no período das 10h às 16h.

3.7.2 Socorro Mecânico de Emergência

Definição: Caminhão com equipamento de guincho, e com identificação na forma estabelecida pelo Contran, ou seja, com dispositivo luminoso amarelo âmbar com luz intermitente acionada na prestação do serviço.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece que a liberação dos caminhões na prestação deste serviço é por período integral.

3.7.3 Cobertura Jornalística

Definição: Caminhões de reportagem destinados à movimentação de geradores e/ou de link desde que para coberturas jornalísticas nos locais com restrição. Entende-se por link, o equipamento que permite a transmissão de dados, voz, sinais, imagens e informações a longa distância.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece que a liberação da circulação do caminhão de cobertura jornalística é por período integral. Fica autorizado o seu estacionamento, desde que não prejudique a segurança e a fluidez do trânsito, a critério do agente da autoridade de trânsito, devendo o condutor permanecer no veículo.

3.7.4 Obras e Serviços de Emergência

Definição: Entende-se por obra ou serviço de emergência, aquela que decorre de caso fortuito ou força maior, em que há necessidade de atendimento imediato, com o fim de salvaguardar a segurança da população e que não pode sofrer interrupção, sob pena de danos à coletividade.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito dos caminhões envolvidos em obras e serviços de emergência. A Portaria 104/04 SMT.G regulamenta que fica autorizado, pelo período de 48 horas, o trânsito de caminhões para execução de obras ou serviços de emergência, a partir do horário de início da execução das obras ou dos serviços comunicado ao órgão de trânsito, por meio de formulário específico à Central de Operações da CET.

Caso seja necessário tempo superior a 48 horas para a obra ou serviço de emergência, o trânsito do caminhão será autorizado, por período integral, mediante Autorização Especial, de emergência, com prazo de validade máximo de 15 (quinze) dias. Se ultrapassar este prazo deixa de ser emergência.

3.7.5 Acesso a Estacionamento Próprio

Definição: Caminhão que se encontre exclusivamente no trajeto de entrada ou saída de vaga própria, ou locada para fins de estacionamento próprio, em imóveis localizados nos locais com restrição.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação da circulação do caminhão por período integral, para acesso ao imóvel. Não é permitido o estacionamento na via.

3.7.6 Obras e serviços de infraestrutura urbana

Definição: Caminhão destinado à execução de obras e serviços para implantação, instalação e manutenção de redes e equipamentos de infraestrutura urbana, ou seja, os atinentes à:

- I - energia elétrica;
- II - iluminação pública;
- III - água e esgoto;
- IV - limpeza de boca de lobo;
- V - lavagem, varrição e higiene de vias e logradouros públicos;
- VI - remoção de detritos e entulhos nas vias e logradouros públicos;
- VII - telecomunicações;
- VIII - gás combustível canalizado;

IX - vias e logradouros públicos, incluindo obras de arte;

X - conservação de guias e sarjetas;

XI - sinalização viária;

XII - transporte público;

XIII - controle de zoonozes;

XIV - outros correlatos e afins.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão envolvido em obras e serviços de infraestrutura urbana na ZMRC, no período das 5h às 16h.

3.7.7 Concretagem

Definição: Caminhão betoneira, que presta serviços de concretagem em obras.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão para serviços de concretagem no período das 5h às 16h.

3.7.8 Concretagem-bomba

Definição: Caminhão especial para serviços de bombeamento de concreto - concretagem-bomba - em obras civis.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão para serviços de concretagem-bomba, no período das 5h às 12h e das 14h às 16h, mediante Autorização Especial e com programação prévia de medidas operacionais junto à CET. O caminhão deve permanecer estacionado, entre 12h e 14h, devendo se retirar da área de restrição até às 16h, conforme consta do corpo da autorização.

3.7.9 Feiras livres

Definição: Caminhão destinado à prestação de serviços de feira livre.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a autorização do trânsito do caminhão para serviços de feiras-livres, mediante Autorização Especial, no período das 5h às 16h. O motorista do caminhão deverá portar obrigatoriamente matrícula de feirante e, caso não seja de propriedade do feirante, qualquer documento comprobatório de que o veículo é destinado à prestação de serviços de feira livre.

3.7.10 Mudanças

Definição: O caminhão em prestação de serviços de mudança, mediante porte de comprovante contendo referência da via ou logradouro a ser acessado.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão destinado ao serviço de mudança, no período das 5h às 16h, mediante Autorização Especial e porte de comprovante contendo referência da via ou logradouro a ser acessado.

3.7.11 Coleta de lixo

Definição: Caminhão que presta serviços de coleta de lixo domiciliar, comercial e coleta de lixo seletiva.

Regras: O Decreto Municipal nº 49.675/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão de lixo em ZMRC, no período das 5h às 16h.

3.7.12 Transporte de produtos alimentícios perecíveis

Definição: Caminhão para entrega de produtos alimentícios perecíveis nos locais, com pelo menos metade da carga constituída por esse tipo de produto e mediante porte do respectivo comprovante.

Entende-se por produtos alimentícios perecíveis, todo o alimento alterável ou não estável à temperatura ambiente, conforme descritos a seguir:

- I - ovos em casca ou processados, bem como subprodutos;
- II - crustáceos, moluscos e frutos do mar vivos ou frescos;
- III - todos os alimentos, processados ou não, congelados ou super gelados;
- IV - carnes, aves, peixes e derivados;
- V - leite *in natura* e derivados;
- VI - leveduras e fermentos;
- VII - gelo em cubo;
- VIII - frutas, legumes e cogumelos frescos ou crus, processados ou não;
- IX - todos os alimentos, que necessitem estar obrigatoriamente em temperaturas estabelecidas por legislação específica.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão para transporte de produtos alimentícios perecíveis, mediante Autorização Especial, no período das 5h às 12h. No caso de a entrega já ter sido efetuada, o caminhão deverá portar comprovante de entrega com data e hora de recebimento.

3.7.13 Remoção de Terra em Obras Civis

Definição: Caminhão que faz remoção de terra em obras civis.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.801/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão para remoção de terra em obras civis, desde que situadas em ZMRC, no período das 5h às 16h.

3.7.14 Remoção de Entulho e Transporte de Caçamba

Definição: Caminhão para remoção de entulho e transporte de caçambas estacionárias na via pública.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.801/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão para remoção de entulho e transporte de caçambas, no período das 10h às 16h.

O transporte de caçamba deve respeitar as disposições legais previstas em legislação específica.

A coleta e o transporte dos resíduos devem ser efetuados em equipamentos compatíveis com a natureza dos serviços a serem prestados, observadas as normas técnicas vigentes, de forma a não provocar derramamentos na via pública e poluição local, devendo trafegar com carga rasa, limitada à borda da caçamba, sem qualquer coroamento e ter seu equipamento de rodagem limpo antes de atingir a via pública.

As caçambas estacionárias na via pública, de acordo com o Decreto Municipal nº 46.594 de 03 de novembro de 2005, deverão respeitar como dimensões externas máximas, comprimento de 2,80m (dois metros e oitenta centímetros), largura de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) e altura de 1,40 m (um metro e quarenta centímetros) e estarem devidamente identificadas e sinalizadas conforme art. 14 do Decreto Municipal nº 46.594, de 3 de novembro de 2005.

3.7.15 Transporte de Produtos Perigosos de Consumo Local

Definição: Caminhão no transporte de produtos perigosos de consumo local que devem estar identificados pelos números que lhe foram atribuídos pela Organização das Nações Unidas – ONU e são os que se seguem com base na legislação vigente:

PRODUTO	Nº ONU
I - gasóleo ou óleo diesel, ou óleo para aquecimento, leve	1202
II - combustível automotor ou gasolina	1203
III - metano, comprimido, ou gás natural comprimido, com elevado teor de metano	1971
IV - gás(es) de petróleo, liquefeito(s) ou gás(es) liquefeito(s) de petróleo ou GLP	1075
V - ar comprimido	1002
VI - ar, líquido refrigerado	1003
VII - argônio, comprimido	1006
VIII - nitrogênio, comprimido	1066
IX - oxigênio, comprimido	1072
X - oxigênio, líquido refrigerado	1073
XI - etanol (alcool etílico) ou solução de etanol (solução de álcool etílico)	1170
XII - argônio, líquido refrigerado	1951
XIII - nitrogênio, líquido refrigerado	1977

Regra: O Decreto Municipal nº 49.675/08 estabelece a liberação do trânsito de caminhões de até dois eixos traseiros destinados ao transporte de produtos perigosos de consumo local, para fins de abastecimento na ZMRC, desde que identificados na forma estabelecida pela legislação específica, observadas as normas para este tipo de transporte, no período das 10h às 16h.

3.7.16 Prestação de Serviços Públicos Essenciais

Definição: Caminhão na prestação de serviços públicos essenciais, que são os atinentes à:

- I - poda ou remoção de árvores;
- II - conservação de praças e canteiros;
- III - retirada de mudanças de moradores de rua;
- IV - operação tapa-buraco;
- V - pintura antipichação;

VI - transporte de material imunobiológico, vacinas e kits para sorologia;

VII - outros serviços correlatos e afins.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.487/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão, no período das 10h às 16h, desde que esteja devidamente autorizado pelo órgão competente e identificado como pertencente ou a serviço de órgão da Administração Direta ou Indireta.

3.7.17 Transporte de Valores

Definição: Caminhão no transporte de valores, devidamente identificado na forma estabelecida pela legislação federal e disposições específicas, portando obrigatoriamente Certificado de Vistoria fornecido pelo Departamento de Polícia Federal, afixado no canto inferior direito do parabrisa dianteiro.

Regra: O Decreto Municipal nº 50.164/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão especialmente destinado ao transporte de valores, período das 10h às 20h.

3.7.18 Correio

Definição: Caminhão no transporte da carga postal, ou seja, objetos de correspondência, valores, malotes e encomendas postais, entre e para os centros de triagem e unidades de distribuição.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.675/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão destinado à prestação de serviços de correio na ZMRC, por período integral.

3.7.19 Serviços de Sinalização Emergencial de Trânsito

Definição: Caminhão na prestação de serviços emergenciais de sinalização de trânsito, como os de implantação e manutenção de sinalização vertical, horizontal, semaforica e de canalização, que visam prevenir e corrigir situações de risco potencial de acidentes e garantir o cumprimento e o entendimento da legislação de trânsito vigente, desde que devidamente autorizado pelo órgão competente.

Regra: O Decreto Municipal nº 49.675/08 estabelece a liberação do trânsito do caminhão em prestação de serviço emergencial de sinalização de trânsito por período integral em ZMRC.

4 AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS E FISCALIZAÇÃO

4.1 A Autorização Especial

A Portaria DSV.G. nº 15 de 24 de junho de 1986 foi a primeira a instituir a figura da Autorização Especial de Trânsito para acesso à ZMRC. E como não havia a previsão de quais veículos poderiam recebê-la, a cada solicitação era necessária análise específica dos prazos de validade e em quais horários seriam autorizados.

A partir de 1988 os segmentos que poderiam transitar na ZMRC foram sendo identificados em portarias do Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV, porém somente gozariam desta prerrogativa mediante porte de autorização expressa do Diretor do DSV e recolhimento das tarifas públicas devidas.

O prazo máximo de validade das autorizações também variou entre dois, quatro, seis meses até o prazo estabelecido atualmente, de um ano. Atualmente há uma exceção que é a autorização para acesso a estacionamento próprio com prazo de validade máximo de dois anos.

O DSV estabeleceu por portarias que as autorizações especiais de trânsito poderiam ser canceladas ou alteradas por motivo tecnicamente justificado e que as autorizações que fossem utilizadas de forma indevida poderiam ser cassadas.

A partir de 1988 os casos emergenciais e imprevisíveis também foram considerados, com a possibilidade de emissão de autorizações especiais para trânsito na ZMRC, após análise do DSV.

4.2 Os Setores Autorizados

Alguns serviços ou tipos de transporte excepcionados da restrição ao trânsito de caminhões na ZMRC foram tratados de forma diferenciada a partir da publicação da Portaria DSV.G. nº 26/02.

Alguns caminhões, como betoneiras, carros-forte, guinchos, coleta de lixo entre outros, tendo em vista a facilidade de identificação visual pelo agente da autoridade de trânsito, deixaram de receber o cartão de autorização especial.

Atualmente os caminhões que necessitam do cartão de autorização especial para acesso à ZMRC, que passou a ser chamada de Cartão-Caminhão, são os seguintes:

- Por período integral - Obras e serviços de emergência, entre 48h e 15 dias da comunicação ao órgão de trânsito (é importante observar que para as primeiras 48h da emergência o caminhão envolvido não necessita de autorização especial, mas é obrigado a comunicar ao órgão de trânsito a ocorrência);

- Por período integral – Acesso a estacionamento próprio (autoriza apenas a circulação);
- Das 5 às 12h - Transporte de produtos alimentícios perecíveis;
- Das 5 às 16h - Feiras livres, mudanças, concretagem-bomba (obrigatório permanecer estacionado das 12 às 14h) e obras e serviços de infraestrutura urbana (exceto os de utilidade pública).

Outras excepcionalidades estão previstas na legislação, mas não necessitam do Cartão-Caminhão para estarem autorizados na ZMRC, apenas da efetivação do cadastramento, junto à Prefeitura, dos caminhões que precisam acessar a área.

4.3 Cadastramento dos Caminhões

O Decreto Municipal nº 48.338/07 instituiu a obrigatoriedade de cadastramento de todos os caminhões autorizados pela legislação específica.

O cadastramento tem sido efetuado através site da Prefeitura. O DSV analisa as informações fornecidas de maneira a verificar se cabe aceitá-las e realizar o cadastramento.

4.4 Comissão para Análise das Excepcionalidades na ZMRC - CAEZ

A Comissão para Análise das Excepcionalidades na ZMRC - CAEZ foi instituída pelo Decreto Municipal nº 49.637/08 de 17 de junho de 2008.

Tal Comissão está vinculada à Secretaria Municipal de Transportes – SMT e é composta por entidades ligadas às questões do transporte de cargas no Município e representantes do Poder Público, estabelecidos por portaria.

Foi criada para subsidiar as decisões quanto ao acesso de caminhões na ZMRC apreciando e emitindo parecer referente às solicitações específicas de entidades e segmentos que se utilizam de caminhões para a prestação de seus serviços.

Tem caráter consultivo e é presidida pelo Secretário Adjunto de Transportes.

4.5 Fiscalização

Em 1987 as regulamentações estabelecidas para o acesso à ZMRC não estavam sendo respeitadas. No início de 1988 foi implantado novo plano de fiscalização com apoio do Comando de Policiamento de Trânsito – CPTran, desativado em dezembro do mesmo ano. O retorno da fiscalização efetiva para a área de restrição aos caminhões se deu em 1991, com a criação de departamento específico com esta função, que deixou de existir em 2005.

Atualmente, a fiscalização é realizada pelos agentes da autoridade de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego e os agentes da Polícia Militar.

A fiscalização automática com equipamentos eletrônicos passou a ser realizada na ZMRC a partir de outubro de 2008, facilitando as ações dos agentes.

5 SINALIZAÇÃO

5.1 Sinalização da ZMRC

Desde 1986, quando foi instituída, a Zona de Máxima Restrição de Circulação utilizou-se da sinalização de regulamentação R-9, que significava “proibido trânsito de veículos de carga” e a partir do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, publicado em 1997, passou a ser “proibido trânsito de caminhões”. A restrição, tendo em vista ser de caráter operacional, ficou estabelecida com horário específico:

- De 1986 a 1993 - de segunda a sexta-feiras das 6h às 21h e aos sábados das 8h às 14h.
- De 1993 a 2008 - segunda a sexta-feiras das 10h às 20h e aos sábados das 10h às 14h (obs: os horários da ZMRC – Centro, região da 25 de Março, Florêncio de Abreu e do Bom Retiro eram diferenciados tendo em vista as características operacionais: de segunda a sexta-feiras das 9h às 19h e aos sábados das 9h às 13h).
- A partir de 2008 – foi uniformizado o horário, passando a ser de segunda a sexta-feiras das 5h às 21h e aos sábados das 10h às 14h.

A partir de 2002 foi estabelecida uma sinalização diferenciada para identificar a ZMRC. Como a sinalização dos “corredores” estruturais denominadas atualmente de Vias Estruturais Restritas – VER, também utilizava a placa R-9 (proibido trânsito de caminhões), com horário, por ser uma regulamentação de característica operacional, foi proposto que se fizessem placas que caracterizassem o que era uma ZMRC, diferenciando-a da Via Estrutural Restrita - VER.

Em 2007, as placas diferenciadas para ZMRC (Figura 8) e VER (Figura 9) foram substituídas pelas atuais.





Figura 9 – Placas que identificam a VER - de 2002 e a placa vigente – de 2007

5.2 Sinalização Diferenciada

A necessidade de diferenciar a ZMRC e as Vias Estruturais Restritas - VER, que também apresentavam restrição ao trânsito de caminhões com horário específico, determinou a adoção de uma placa complementar de regulamentação que caracterizasse cada local, facilitando a regulamentação também diferenciada das exceções. A primeira sinalização diferenciada de restrição ao trânsito de caminhão foi implantada em 2002, com a utilização de placas complementares de regulamentação.

Em 2007, com a ampliação da ZMRC para 25km², visando facilitar a visualização e compreensão pelos motoristas, foram implantadas novas placas complementares à sinalização existente nas principais áreas com restrição ao trânsito de caminhões, para identificá-las.

5.3 Definição de Caminhão

As restrições ao trânsito de caminhões geralmente são feitas pela placa de regulamentação R-9 (proibido trânsito de caminhões). É importante entender o que é um caminhão.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB - não traz a definição explícita de “Caminhão”.

Se a definição fosse resgatada do Código Nacional de Trânsito – CNT (Lei Federal nº 5.108 de 21 de setembro de 1966) e que consta do Anexo I do Regulamento do Código Nacional de Trânsito (Decreto Municipal nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968) seria: “**Caminhão** - veículo automotor destinado ao transporte de carga superior a mil e quinhentos quilogramas”.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503 de 23/09/97, alteradas pelas Leis nº 9.602, de 21/01/98 e nº 9.792 de 14/04/99) traz a definição de Caminhonete e Camioneta e se utilizam do conceito de Peso Bruto Total - PBT como referência de limite e não mais do conceito de capacidade de carga útil:

“**Caminhonete** – veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas”.

“**Camioneta** – veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento”.

A Resolução do Contran nº 290 de 29 de agosto de 2008 trouxe a seguinte definição: **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.

6 OUTRAS RESTRIÇÕES AO TRÂNSITO DE CAMINHÕES

6.1 Locais Onde o Caminhão não Pode Transitar

Há tipos diferentes de áreas ou vias por onde o caminhão não pode transitar e nem sempre a sinalização é feita com a placa R-9 – proibido trânsito de caminhões.

O Decreto Municipal nº 48.338 de 10 de maio de 2007 estabeleceu restrições ao trânsito de caminhões, não só para a Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC, mas também para as Vias Estruturais Restritas – VER e as Zonas Especiais de Restrição de Circulação – ZERC.

Existem ainda outros locais onde o caminhão não pode transitar, identificadas através de sinalização vertical específica:

- Faixa Exclusiva e Pista Segregada de Ônibus - destinada à circulação exclusiva de ônibus por período integral (R-32 – Circulação Exclusiva de Ônibus);
- Vias e Áreas de Pedestres - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres (R-10 – Proibido Trânsito de Veículos Automotores);
- Vias de Trânsito Seletivo (R-10 – Proibido Trânsito de Veículos Automotores, com legenda EXCETO ÔNIBUS, TÁXIS).

A seguir outros locais que possuem a sinalização R-9 (Proibido Trânsito de Caminhões).

6.2 Vias Estruturais Restritas – VER

Vias integrantes do sistema viário principal, ou seja, vias de trânsito rápido ou vias arteriais, que apresentam alto volume veicular e são importantes eixos de ligação da cidade. Suas restrições ocorrem por motivo operacional, durante parte do dia, geralmente abrangendo os horários de pico do tráfego da Cidade.

As Vias Estruturais Restritas – VER e seus acessos foram definidos pelo Decreto Municipal nº 48.338/07 como vias com restrição ao trânsito de caminhões, em horário determinado por meio de regulamentação local, com características de trânsito rápido ou arterial, bem como túneis, viadutos e pontes que dão continuidade a tais vias e constituem a estrutura do sistema viário.

São exemplos de “Vias Estruturais Restritas” as principais ligações entre bairros, como as avenidas Nove de Julho, Paulista, Francisco Morato, Rebouças, Vinte e Três de Maio, Radial Leste, Rio Branco, Tiradentes, entre outras.

São identificadas atualmente através de sinalização vertical com placas de regulamentação R-9 com horário, com o complemento “VIA RESTRITA”, conforme estabelecido em portaria. Podem eventualmente utilizar placas complementares de proibição de conversão, também considerando os horários para restrição.

6.3 Zonas Especiais de Restrição de Circulação – ZERC

A definição consta do Decreto Municipal nº 48.338/07: Zona Especial de Restrição de Circulação – ZERC é a área ou via em Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER's, conforme o Plano Diretor Estratégico e a Lei Municipal nº 13.885 de 25 de agosto de 2004, com necessidade de restrição ao trânsito de caminhões, a fim de promover condições de segurança e/ou qualidade ambiental.

Atualmente é sinalizado pela placa R-9, por período integral, com o complemento “PERMITIDO CARTÃO CAMINHÃO” com fundo verde, que está em revisão para adequação (Figura 10).



Figura 10 – Placa que identifica a ZERC - desde 2002 (vigente)

6.4 Outros Locais Sinalizados com Proibido Trânsito de Caminhões

6.4.1 Vias com Restrição de Natureza Física

São vias com limitação física como largura reduzida, raio de giro inadequado, baixo gabarito, pavimento com baixa resistência, aclive e declive acentuados, entre outros. Sinalizados, em sua maioria, cerca de 90%, com placas de regulamentação R-9 (proibido trânsito de caminhões) (Figura 11) e R-9-6 - com legenda EXCETO Veículos Autorizados (Figura 12). A restrição é sempre por período integral. Por isso, o objetivo da sinalização é o de caracterizar o tipo da restrição física, evitar o tráfego de passagem, permitir o atendimento e prestação de serviços na via, com garantia da segurança dos usuários e reduzir as condições de risco de acidentes com a indicação de rotas de desvio ou de orientação, com realização de estudo de área.

Um dos tipos de restrição de natureza física sinalizado com placa de regulamentação específica é a ALTURA, que se utiliza da placa R-15 (“altura máxima permitida”).

6.4.2 Vias Sinalizadas com placa R-9

Além das exceções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, como previsto no art. 29, inciso VII, veículos em prestação de serviço de urgência, há outra exceção estabelecida para vias sinalizadas com a placa R-9 (Figura 11), que são os caminhões com equipamento de guincho, destinados ao socorro mecânico de emergência, conforme Portaria DSV.G. nº 18/96 de 20 de agosto de 1996.



Figura 11 – Placa R-9 – Proibido Trânsito de Caminhões

Tais placas também foram utilizadas para sinalizar locais com fluxo de passagem de caminhões em áreas residenciais e outros locais com restrição de natureza física.

6.4.3 Vias com legenda “EXCETO Veículos Autorizados”

A regulamentação de restrição ao trânsito de caminhões que se utiliza da placa R-9 com legenda “EXCETO Veículos Autorizados” (Figura 12) geralmente tem como objetivo a inibição do tráfego de passagem destes veículos, permitindo-se apenas o abastecimento de estabelecimentos comerciais instalados na via e a execução de serviços na via. Existem muitas áreas residenciais sinalizadas com esta placa.

As exceções permitidas nestes locais, além das previstas no Código de Trânsito Brasileiro, estão estabelecidas na Portaria DSV.G. nº 22/92 de 26 de junho de 1992 e são caminhões em prestação de serviços de mudanças residenciais, serviços públicos e entrega ou retirada de mercadorias, desde que o condutor esteja munido de ordem de serviço, nota fiscal ou qualquer documento comprobatório.



Figura 12 – Placa R-9 com legenda EXCETO Veículos Autorizados

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Município continua em processo de adensamento, indicando que novas medidas devem ser tomadas. Este adensamento se traduz na necessidade de circulação de pessoas para a realização das atividades do Município ao mesmo tempo e no mesmo espaço em que ocorre grande movimentação de mercadorias para o seu abastecimento. Esta dinâmica faz com que as regiões adensadas tenham uma grande dependência do caminhão para que possam continuar com suas atividades econômicas, garantindo os níveis de produção e das ofertas de consumo. Os caminhões não podem e não devem ser eliminados. Eles precisam conviver com os demais modais dentro de um quadro satisfatório de mobilidade, sem conflitos, sem disputas.

As soluções propostas pela CET procuram compatibilizar as necessidades de mobilidade das pessoas, sem o prejuízo ao abastecimento e prestação de serviços realizados por caminhões.

Na medida em que o abastecimento for possível em horários alternativos aos de grande circulação de pessoas, haverá benefícios na mobilidade de todos, além de possibilitar aumento de produtividade na produção, distribuição e recebimento de mercadorias.

O estabelecimento de regulamentação por si, seja mediante implantação de sinalização específica, seja mediante estabelecimento de regras por legislação, não garante a efetiva melhoria no trânsito, mesmo tendo como princípio a compatibilização das necessidades da Cidade, dos segmentos de transporte e dos demais usuários da via.

Tais medidas regulamentares implicam em alterações significativas nas atividades rotineiras de fiscalização e de procedimentos internos aos órgãos do Poder Público, bem como dos segmentos de transporte de bens, prestadores de serviços que se utilizam dos caminhões.

Há restrições operacionais, por exemplo, que são sinalizadas com horário que variam dependendo das condições operacionais de cada local.

A placa de restrição ao trânsito de caminhões também é utilizada para sinalizar uma via que apresenta problemas de declividade, pavimento, largura, ou seja, não transmite ao usuário o exato motivo. Tendo em vista a inexistência de placas de regulamentação que identifiquem o problema, estudos têm sido desenvolvidos para o estabelecimento de critérios uniformes para implantação da sinalização em vias com problemas de natureza física.

Determinado setor está autorizado a transitar numa via, em outra precisa de uma autorização especial, em outra é proibido, ou seja, a falta de uniformidade de tratamento para os setores de transporte e serviços acaba gerando dificuldades para o usuário da via e para o agente que a fiscaliza. A divulgação adquire um papel fundamental para minimizar este quadro. A divulgação é feita em meio permanente, como a página de caminhões no site da Companhia de Engenharia de Tráfego.

Outros procedimentos estão sendo implantados com o intuito de possibilitar melhor entendimento, no tocante às ações operacionais e de fiscalização, através da explicitação de regras de procedimento de atendimento, padronização e agilização da análise e medidas necessárias para emissão de autorização para circulação de caminhões na cidade.

Diante da complexidade das regulamentações estabelecidas por sinais (placas) ou diversos instrumentos legais, o Poder Público se mantém em contínuo processo de ajustes, adequações e complementações para proporcionar uma boa convivência no espaço urbano entre o transporte da carga e o transporte das pessoas. Tudo para garantir o cumprimento das medidas estabelecidas.



Foto – Av dos Bandeirantes

Cada um, com seu papel, pode contribuir para tornar a Cidade melhor.

ANEXO I - Instrumentos Legais por Ordem Cronológica

- 1982 – Portaria DSV.G. nº 002/82 de 23 de março de 1982 – Restrição à circulação de veículos de carga com Peso Bruto Total - PBT superior a 15t na Zona de Restrição de Circulação – ZRC, grande área do Município interna à Marginal Tietê, Av. Dr. Ricardo Jafet e região da Cidade Universitária - das 6h às 9h e das 16h às 21h - nunca foi fiscalizada/sem balanças para verificação do peso (revogada pela Port. DSV.G nº 26/02)
- 1982 – Portaria DSV.G. nº 005/82 de 14 de julho de 1982 – Regulamentação para os veículos superdimensionados – Autorização Especial de Trânsito – AET e rotas (vigente, desatualizado – necessita revisão)
- 1986 – Portaria DSV.G. nº 015/86 de 24 de junho de 1986 - Implantação da primeira ZMRC, na região dos Jardins, formando o Quadrilátero (Paulista, Brig. Luís Antônio, Brasil, Rebouças) – cerca de 5km² - horário segunda a sexta-feiras das 6h às 21h e aos sábados das 8h às 14h (revogada pela Port. DSV.G nº 10/88)
- 1986 – Portaria DSV.G. nº 025/86 de 19 de agosto de 1986 - Alteração dos limites da ZMRC (revogada pela Port. DSV.G. nº 10/88)
- 1986 – Portaria DSV.G nº 033/86 de 17 de outubro de 1986 - Alteração dos limites da ZMRC (revogada pela Port. DSV.G nº 10/88)
- 1987 - Início das restrições ao trânsito de caminhões em corredores estruturais radiais – prioridade ao transporte coletivo – Portaria DSV.G. nº 05/87 proíbe trânsito de caminhões na Av. 9 de Julho/ São Gabriel/ Santo Amaro (revogada pela Port. DSV.G. nº 26/02)
- 1988 – Decreto Municipal nº 25.380/88 de 19 de fevereiro de 1988 - Dispõe sobre a ZMRC (revogado pelo Decreto Municipal nº 33.272/93)
- 1988 – Portaria DSV.G. nº 10/88 de 24 de maio de 1988 - Estabelecimento das primeiras exceções para área da ZMRC: concretagem, mudanças residenciais, remoção de terra e entulho, entregas domiciliares e produtos perecíveis (revogada pela Port. DSV.G. nº 17/92)
- 1991 – Decreto Municipal nº 25.380/91 de 01 de fevereiro de 1991 – Estabelece a definição de ZMRC, horários de proibição da circulação, parada para carga e descarga, expedição de autorização especial de trânsito e penalidades (revogado pelo Decreto Municipal nº 33.272/93)
- 1991 – Portaria DSV.G. nº 018/91 de 5 de novembro de 1991 – Estabelecimento de ajustes nos limites da ZMRC, excepcionais e previsão da emissão de autorização especial de trânsito (revogado pela Port. DSV.G. nº 17/92)
- 1992 - Portaria DSV.G. nº 017/92 de 27 de maio de 1992 – Estabelece para a ZMRC limites, horários, exceções, autorizações especiais e penalidades (revogada pela Portaria DSV.G nº 009/93)
- 1992 – Portaria DSV.G. nº 022/92 de 26 de junho de 1992 – Autoriza serviços de mudanças, serviços públicos e entrega e retirada de mercadorias em locais sinalizados com placa – “Proibido Trânsito de Caminhões – EXCETO Veículos Autorizados” (vigente – necessita revisão)

- 1993 – Decreto Municipal nº 33.272/93 de 11 de junho de 1993 - Institui a Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC como área com restrição ao trânsito de caminhões (revogado pelo Decreto Municipal nº 48.338/07)
- 1993 - Portaria DSV.G. nº 009/93 de 15 de junho de 1993 - Regulamenta o Decreto Municipal nº 33.272/93 e institui a ZMRC-Quadrilátero, área com cerca de 10km² e horário reduzido: de segunda a sexta-feiras das 10h às 20h e aos sábados das 10h às 14h (revogado pela Port. DSV.G. nº 04/98)
- 1993 – Portarias do DSV tratando da implantação de mais Vias Estruturais Restritas - VER – e suas exceções (nº 07/93; nº 12/93; nº 17/93, nº 31/93) com restrição ao trânsito de caminhões (Avenidas da Rótula, Rio Branco e Rebouças) (revogadas pela Portaria DSV.G. nº 26/02)
- 1996 – Início do projeto de padronização das exceções em áreas vias com restrição ao trânsito de caminhões – implementada em 2002
- 1996 – Estudo para revisão da regulamentação do trânsito de veículos superdimensionados – revisão da Portaria DSV.G. nº 005/82 – não implementado
- 1996 – Portaria DSV.G. nº 018/96 de 20 de agosto de 1996 – Autoriza o trânsito dos caminhões com equipamentos de guincho em locais sinalizados com placa “Proibido Trânsito de Caminhões” período integral (vigente)
- 1996 – Portaria DSV.G. nº 23/96 de 10 de outubro de 1996 - Restrição ao trânsito de caminhões na Passagem Tom Jobim, Túnel Anhangabaú, Av. 23 de Maio, Av. Rubem Berta e Av. Moreira Guimarães, com liberação da circulação para o transporte de valores (revogada pela Port. DSV.G. nº 026/02)
- 1997 – Lei Federal nº 9503/97 de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro – sem a definição de “caminhões”
- 1997 – Decreto Municipal nº 37.185/97 de 20 de novembro de 1997 - Regulamentação do Veículo Urbano de Carga – VUC e do Veículo Leve de Carga – VLC – caminhões de menor porte (revogado pelo Decreto Municipal nº 49.338/07)
- 1998 – Portaria DSV.G. nº 05/98 de 18 de fevereiro de 1998 - Implantação da ZMRC – Centro (Região da R. 25 de Março e Florêncio de Abreu) com horário: de segunda a sexta-feiras das 9h às 19h e aos sábados das 9h às 13h
- 1998 – Portaria DSV.G. nº 10/98 de 28 de julho de 1998 – Regulamentação da Av. Paulista como Via Estrutural Restrita, com horário de segunda a sexta-feiras das 10h às 20h e aos sábados das 10h às 14h (revogada pela Port. DSV.G. nº 026/02)
- 2002 – Portaria DSV.G. nº 26/02 de 4 de setembro de 2002 – Regulamentação das exceções em locais onde o caminhão não pode transitar – padronização de horários para autorização dos segmentos (os Decretos Municipais nº 49.487/08, 49.636/08 e nº 49.675/08 e Portaria SMT.GAB nº 104/08, 109/08, 150/08 e 035/09 revogaram disposições em contrário)
- 2002 – Portaria DSV.G. nº 27/02 de 4 de setembro de 2002 - Identifica a ZMRC- Quadrilátero (revogada pela Portaria SMT. GAB nº 163/07)

- 2002 – Portaria DSV.G. nº 28/02 de 4 de setembro de 2002 - Identifica a ZMRC Centro região do Mercado e Bom Retiro (revogada pela Portaria SMT. GAB nº 163/07)
- 2003 – Portaria DSV.G. nº 012/03 de 30 de maio de 2003 – Alteração da Portaria DSV.G. nº 026/02, ampliando horário autorizado para transporte de valores (Decretos Municipais nº 49.487/08 e nº 49.675/08 e Portaria SMT.GAB nº 104/08, 109/08 e 150/08 revogaram disposições em contrário)
- 2005 - Decretos Municipais nº 45.821/05 e nº 46.049/05 - Implantação da carga e descarga noturna - fixa horários para a realização de operações de carga e descarga em estabelecimentos comerciais e de serviços localizados no Município de São Paulo (revogados pelo Decreto Municipal nº 48.338/07)
- 2005 – Portaria Intersecretarial SMT/SMSP nº 04/05 - normas complementares ao disposto no Decreto Municipal nº 45.821/05 e complementos e Orientação Normativa nº 02/05 – SMSP.GAB - enquadramento legal para aplicação de penalidades por desatendimento aos horários previstos para as operações de carga e descarga em estabelecimentos comerciais e de serviços localizados no Município de São Paulo
- 2007 – Decreto Municipal nº 48.338/07 de 10 de maio de 2007 – amplia área da ZMRC que passa a ter cerca de 25km² e trata da carga e descarga noturna em estabelecimentos de grande porte (revogadas disposições em contrário pelo Decreto Municipal nº 49.487/08)
- 2007 – Portaria SMT.GAB nº 163/07 de 5 de novembro de 2007 – Estabelece novos limites e horários para ZMRC, excetua vias e áreas e estabelece regulamentação complementar para as placas de ZMRC e VER (parcialmente vigente)
- 2008 – Portaria SMT.GAB 08/08 de 8 de janeiro de 2008 - Autoriza coleta de lixo, varrição e lavagem de vias em ZMRC (revogadas disposições em contrário pelos Decretos Municipais nº 49.487/08 e nº 49.675/08 e Portaria SMT.GAB nº 104/08)
- 2008 – Decreto Municipal nº 49.487/08 de 12 de maio de 2008 – Amplia área da ZMRC para 100km² e horário de segunda a sexta-feiras das 5h às 21h e aos sábados das 10h às 14h e institui excepcionalidades
- 2008 – Decreto Municipal nº 49.636/08 de 17 de junho de 2008 - Libera provisoriamente o Veículo Urbano de Carga-VUC em ZMRC
- 2008 – Decreto Municipal nº 49.637/08 de 17 de junho de 2008 – Cria Comissão para Análise das Excepcionalidades na ZMRC - CAEZ
- 2008 - Decreto Municipal nº 49.675/08 de 27 de junho de 2008 – Institui outras excepcionalidades em ZMRC: correio, serviço emergencial de trânsito, coleta de lixo, produtos perigosos de consumo local e transporte de valores
- 2008 – Portaria SMT.GAB nº 104/08 de 28 de junho de 2008 – Regulamenta as Excepcionalidades em ZMRC (tratadas nos Decretos Municipais nº 49.487/08, 49.636/08 e 49.675/08) e em VER e ZERC
- 2008 – Portaria SMT.GAB nº 105/08 de 28 de junho de 2008 – Estabelece normas para realização do Cadastro de Caminhões e emissão de Autorizações Especiais- AE

- 2008 - Portaria SMT GAB nº 106/08 de 28 de junho de 2008 – Nomeia membros para compor a Comissão para Análise das Excepcionalidades na Zona de Máxima Restrição de Circulação – CAEZ
- 2008 - Portaria SMT.GAB nº 109/08 de 5 de julho de 2008 – Faz adequações na Portaria SMT GAB nº 104/08 em relação a determinadas excepcionalidades
- 2008 – Portaria SMT.GAB nº 150/08 de 31 de outubro de 2008 – Prorroga prazo de liberação do trânsito do Veículo Urbano de Carga – VUC até 30 de maio de 2009
- 2008 – Portaria SMT.GAB nº 035/09 de 25 de abril de 2009 – Prorroga prazo de liberação do trânsito do Veículo Urbano de Carga – VUC até 30 de novembro de 2009
- 2009 - Portaria SMT.GAB nº 085/09 de 24 de novembro de 2009 - Prorroga trânsito do VUC em ZMRC até 31/03/2010
- 2010 - Portaria SMT.GAB nº 020/10 de 20 de março de 2010 - Prorroga trânsito do VUC em ZMRC até 30/06/2010
- 2010 - Portaria SMT.GAB nº 055/10 de 1º de julho de 2010 - Prorroga trânsito do VUC em ZMRC até 30/11/2010
- 2010 - Decreto Municipal nº 51.701/10 de 10 de agosto de 2010 - Libera VUC das 10 às 16h em ZMRC
- 2010 – Portaria SMT.GAB 146/10 de 11 de novembro de 2010 – Designa membros para a CAEZ
- 2010 – Portaria SMT.GAB 167/10 de 04 de dezembro de 2010 - Designa membros para a CAEZ

REFERÊNCIAS

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos. Serviço de Referência. Cadastro de Leis Municipais. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/negocios_juridicos/cadastro_de_leis/index.php?p=325>. Acessos realizados no período de elaboração deste Boletim Técnico: 2008-2011.

Boletins Técnicos CET

TÍTULOS PUBLICADOS

Disponíveis em cetsp.com.br

1. Redução do Consumo de Combustível: Ações na circulação e no transporte (1977)
2. Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de medidas para um Plano de Ação (1977)
3. São Paulo e a Racionalização do uso de Combustível (1977)
4. Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto (1977)
5. Noções Básicas de Engenharia de Tráfego (1977)
6. Engenharia de Campo (1977)
7. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Áreas de São Paulo (1977)
8. Ação Centro (1978)
9. COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados (1978)
10. Sistema de Controle de Tráfego – Aplicação de Programa Transyt (1978)
11. POT – Programa de Orientação de Tráfego (1978)
12. Controlador Atuado (1978)
13. Sinalização Vertical: Montagem e Implantação (1978)
14. Fiscalização da Sinalização Horizontal (1978)
15. Projeto de Intersecções em Nível – Canalização (1978)
16. Métodos para Cálculos da Capacidade de Intersecções Semaforizadas (1978)
17. Áreas de Pedestres (1978)
18. Transportes por Ônibus Contratado (1978)
19. Áreas de Pedestres: Técnicas e Aplicações (1978)
20. Impacto de Investimento do Sistema Viário (1979)
21. Um Estudo sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos (1979)
22. COMONOR II: Comboio de Ônibus Ordenados nas avs. Rangel Pestana e Celso Garcia
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)