

Parecer 23/2026

Processo: SEI 177.00000609/2026-31

Interessado: Júlio Augusto Ferreira

Assunto: Sinalização do Rodízio Municipal de Veículos – aplicação da placa R-10 com informação complementar.

I. RELATÓRIO E QUESTIONAMENTOS

Trata-se de expediente formulado pelo Sr. Júlio Augusto Ferreira, na qualidade de responsável técnico pela empresa Observando o Trânsito Consultoria, Assessoria, Capacitação, Projetos e Qualidade (CNPJ nº 34.380.266/0001-29; CREA-SP nº 2427660), com sede em Mogi das Cruzes/SP.

O consulente questiona a suficiência técnica e a legalidade da sinalização vertical de regulamentação do Rodízio Municipal de Veículos do Município de São Paulo — instituído pela Lei Municipal nº 12.490/1997 e regulamentado pelo Decreto Municipal nº 37.085/1997 —, à luz das diretrizes estabelecidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST) e no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT).

Síntese das Alegações

1. Ausência dos Finais de Placa no Sinal: Sustenta o consulente que a sinalização de regulamentação do rodízio implantada nas vias restringe-se ao sinal R-10 (Proibido trânsito de veículos automotores), acompanhado da informação complementar "RODÍZIO, 2ª a 6ª, 07-10h, 17-20h", sem indicar, na própria placa de campo, os Algarismos Finais de placa cuja circulação é restrita em cada dia da semana.

2. Informação Veiculada Apenas por Meios Externos: Aponta que a escala dos finais de placa é divulgada exclusivamente por normas regulamentares (Decreto Municipal), atos administrativos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP), imprensa e aplicativos terceirizados, os quais não constituem, sob a ótica estritamente técnica, "sinalização de trânsito" nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

3. Diretrizes do MBST e MBFT: Menciona a Ficha Técnica do sinal R-10 e a Ficha de Fiscalização nº 574-62 do MBFT, argumentando que restrições seletivas exigem informação complementar explícita na própria placa implantada na via.

Quesitos Apresentados

Diante dessas premissas, requer a manifestação técnica deste Conselho sobre os seguintes pontos:

1. A placa R-10, quando utilizada para restrição seletiva (como o rodízio por final de placa), deve obrigatoriamente conter, na própria sinalização de campo, a indicação dos finais de placa restritos para cada dia?
2. A sinalização atual da Capital atende aos requisitos do MBST e MBFT ou configura sinalização insuficiente, nos termos do art. 90 do CTB?
3. A divulgação da tabela de restrição por decretos, imprensa e aplicativos possui eficácia jurídica de "sinalização" (art. 80, § 1º, do CTB) ou é meramente informativa/subsidiária?
4. Diante da alegada insuficiência de sinalização, cabe ao CETRAN/SP reformar, em grau recursal, os autos de infração lavrados no enquadramento 574-62?
5. Existe fiscalização ou controle por parte deste Conselho quanto à adequação técnica da sinalização implantada pela CET/SP para o rodízio municipal?
6. Em caso de irregularidade, quais providências podem ser adotadas pelo CETRAN/SP para determinar a adequação da sinalização e resguardar a segurança jurídica dos condutores?

É o relatório.

II. ANÁLISE TÉCNICA E MÉRITO

Preliminarmente, cumpre registrar que a matéria em exame foi amplamente debatida e uniformizada no âmbito deste CETRAN/SP, conforme entendimento ratificado por este Colegiado, cujos fundamentos técnicos são reeditados a seguir.

1. Da Natureza Zonal da Restrição e da Impossibilidade Prática de Sinalização Exaustiva

A restrição de circulação instituída no Município de São Paulo configura Sinalização Regulamentar de Área (Zonal), abrangendo o denominado Centro Expandido (área de aproximadamente 100 km²), cujo perímetro é delimitado por vias de grande circulação:

- I – Marginal do Rio Tietê (entre Av. Salim Farah Maluf e Marginal do Rio Pinheiros);
- II – Marginal do Rio Pinheiros (da Marginal do Rio Tietê até a Av. dos Bandeirantes);

- III – Avenida dos Bandeirantes (em toda a extensão);
- IV – Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay (em toda a extensão);
- V – Complexo Viário Maria Maluf (em toda a extensão);
- VI – Avenida Presidente Tancredo Neves (em toda a extensão);
- VII – Rua das Juntas Provisórias (em toda a extensão);
- VIII – Viaduto Grande São Paulo (em toda a extensão);
- IX – Avenida Professor Luís Ignácio de Anhaia Melo (entre Viaduto Grande São Paulo e Av. Salim Farah Maluf);
- X – Avenida Salim Farah Maluf (em toda a extensão).

A restrição opera de segunda a sexta-feira, nos períodos das 07h00 às 10h00 e das 17h00 às 20h00, com escala baseada no dígito final da placa:

- 2ª feira: Finais 1 e 2
- 3ª feira: Finais 3 e 4
- 4ª feira: Finais 5 e 6
- 5ª feira: Finais 7 e 8
- 6ª feira: Finais 9 e 0

Paralelamente, a legislação prevê isenções e exceções para cerca de 40 categorias de veículos e atividades essenciais (ex.: serviços de saúde, transporte escolar, táxis, pessoas com deficiência, etc).

Inscribe-se aí a inviabilidade técnica da pretensão do consulente. Exigir que a placa vertical R-10 contenha a integralidade do regramento (escala completa de placas por dia, faixas horárias, limites de perímetro e rol de isenções) violaria frontalmente os Princípios Fundamentais da Sinalização de Trânsito previstos no Item 3.1 do [MBST](#):

- **Suficiência e Clareza:** A mensagem deve ser objetiva e de rápida compreensão. A inserção de quadros complexos em placas de campo exigiria leitura prolongada por condutores em movimento, gerando severo risco de distração e acidentes viários.

- **Visibilidade e Legibilidade:** Para abarcar todo o texto exigido sem comprometer a legibilidade regulamentar dos caracteres, a placa necessitaria de dimensões físicas gigantescas, totalmente incompatíveis com o gabarito urbano e o espaço aéreo das vias.

2. Resposta Objetiva aos Quesitos

- Quesito 1: Não. A placa R-10 exige informação complementar compatível com a fluidez e a segurança viária. Em restrições de natureza zonal (área), a inclusão de tabelas exaustivas com todos os finais de placa na placa vertical de campo é tecnicamente desaconselhável e contrária às diretrizes do [MBST](#).

- Quesito 2: Atende. A sinalização implantada (Sinal R-10 + "RODÍZIO, 2ª a 6ª, 07-10h, 17-20h") atende plenamente ao requisito de suficiência para restrições zonais. Não se configura a hipótese de insuficiência descrita no art. 90 do [CTB](#) para os condutores em geral.

- Quesito 3: A veiculação do regramento do rodízio por Decretos, portarias da CET/SP e meios de comunicação social atua de forma complementar e integrada ao conceito de sinalização de área, conferindo publicidade, transparência e eficácia ao ato administrativo.

- Quesito 4: Não em caráter geral. A análise de recursos deve ocorrer perante o caso concreto. Mantém-se a higidez das autuações lavradas contra condutores locais, admitindo-se o provimento excepcional em situações específicas de condutores oriundos de outros municípios/estados em mero trânsito eventual e de passagem, conforme jurisprudência pacificada deste Conselho.

- Quesito 5: O CETRAN/SP exerce sua competência normativa, consultiva e fiscalizadora ao apreciar consultas técnicas e uniformizar entendimentos em grau de recurso sobre a matéria.

- Quesito 6: Prejudicado. Tendo em vista a constatação de adequação técnica e legal da sinalização zonal atualmente adotada no Município de São Paulo, não há falar na admoestação de medidas corretivas.

III. CONCLUSÃO

Da Ausência de Prejuízo Efetivo e da Consolidação da Regra

O art. 90 do [CTB](#) dispõe que não serão aplicadas sanções quando a sinalização for insuficiente ou incorreta. Ocorre que a alegada "insuficiência" deve ser aferida sob o prisma concreto da indução do condutor ao erro.

Em levantamento amostral promovido no âmbito deste Colegiado (análise de 112 processos de 2ª instância), verificou-se que apenas 11,6% dos recorrentes (13 casos) suscitaram teses relativas à falha de sinalização. Tal dado comprova empiricamente que a mensagem adotada na placa R-10, somada à divulgação pública ininterrupta por mais de duas décadas, confere plena eficácia e conhecimento ao

condutor habitual da Capital.

Ademais, este CETRAN/SP mantém entendimento firmado no sentido de prover os recursos de condutores domiciliados em outros municípios ou estados, desde que demonstrado o mero trânsito eventual de passagem pela Capital, ocasião em que a falta de detalhamento pormenorizado nos acessos de entrada pode, excepcionalmente, caracterizar a boa-fé do motorista e a dificuldade na assimilação da regra local.

Conclui-se, portanto, que a placa R-10 acompanhada do indicativo "RODÍZIO, 2ª a 6ª, 07-10h, 17-20h" cumpre estritamente o seu papel de alertar o condutor sobre a vigência da restrição zonal, remetendo à norma de conhecimento amplo e consolidado.

É o parecer que submeto à elevada apreciação deste douto Colegiado.

São Paulo, 25 de agosto de 2026.

José Luiz Nakama
Conselheiro Relator

Parecer relatado e aprovado na 66ª Sessão Ordinária do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo-CETRAN.SP, no dia 25/08/2026.