autuado por Antonio Isoldi Caleari em 20/05/2026 11:43:09.

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

GABINETE DO PREFEITO

OFÍCIO AO LEGISLATIVO

Câmara Municipal de São Paulo
A/C: Excelentíssimo Senhor Ricardo Teixeira
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Ofício SGP - 12 nº 64/2026

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica acerca do Projeto de Lei nº 44/2019, de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes e Marcelo Messias, que "Revoga o § 5º do art. 241 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo", encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego e pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte.

Na oportunidade, renovo-lhe meus votos de apreço e consideração.

Elaine Cristina Alves da Silva
Chefe de Gabinete
Em 20/05/2026, às 09:11.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **154718585** e o código CRC **AD511EC7**.

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

autuado por Antonio Isoldi Caleari em 20/05/2026 11:43:09.

RODOANEL MARIO COVAS – BREVE HISTÓRICO

A concepção e implantação do Rodoanel, de responsabilidade do Governo Estadual de SP, compreendeu estudos e análises da CET ao longo do tempo.

A ideia de uma via perimetral que contornasse o núcleo central da Região Metropolitana de São Paulo foi vislumbrada por urbanistas e autoridades e o critério adotado para o projeto foi de Rodovia Classe Zero, ou seja, via expressa de elevado padrão técnico de trafegabilidade e segurança, com controle total de acesso.

O objetivo geral do Rodoanel Mario Covas é ordenar o tráfego de cargas de passagem na Região Metropolitana, direcionando-o para fora do viário urbano congestionado do município de São Paulo.

Ao mesmo tempo que favorece os processos logísticos e o escoamento da produção das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Castelo Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Imigrantes, Anchieta, Ayrton Senna, Dutra e Fernão Dias (trecho em implantação) até o Porto de Santos, deixa o viário urbano mais livre para os transportes coletivos e alivia o trânsito da cidade de São Paulo.

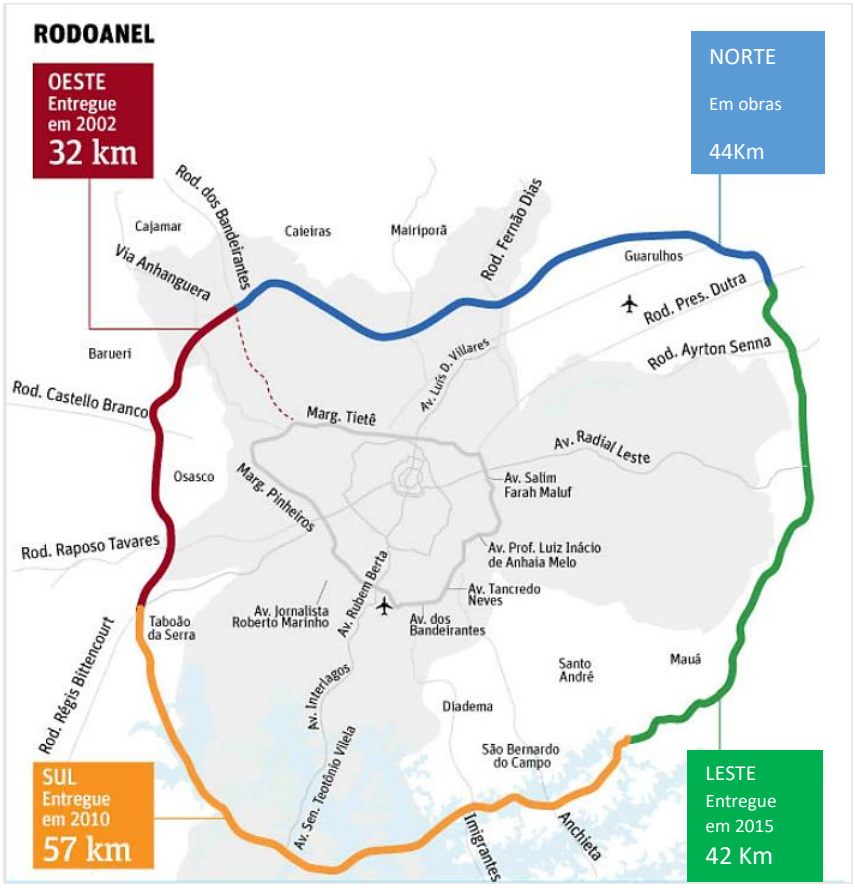


Figura 1 – Mapa final do Rodoanel Mario Covas *Fonte: Rodoanel.org*

Rua Barão de Itapetininga, 18
CEP 01042-000
São Paulo - SP

Fone PABX 3396-8000
www.cetsp.com.br

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

autuado por Antonio Isoldi Caleari em 20/05/2026 11:43:09.

O **trecho Oeste** do Rodoanel foi o primeiro a ser inaugurado – em outubro de 2002, sendo que a conexão viária direta com o município ocorre somente através da Av. Raimundo Pereira de Magalhães.

Naquela ocasião, a CET acompanhou os projetos e elaborou relatórios para identificar as alterações de fluxos no viário da cidade. Logo após a inauguração do Rodoanel observou-se maiores congestionamentos na Marginal Tietê entre a Av. Raimundo Pereira de Magalhães e Ponte do Piqueri. Esse fato teve como explicação o aumento da velocidade dos veículos na chegada em São Paulo pelas Rodovias e a capacidade limitada da Marginal Tietê para absorver esses veículos.

Em 2010 foi inaugurado o **trecho Sul**, sendo que também houve acompanhamento da CET nas decisões sobre os projetos do Governo do Estado. Na ocasião, algumas comunidades da Zona Sul solicitaram conexão viária com o Rodoanel, em função grande distância das áreas centrais da cidade e a precariedade do sistema viário.

As propostas de conexão eram através da Estrada Ecoturística de Parelheiros – antiga Estrada de Guarapiranga e Av. Senador Teotônio Vilela e através da Estrada do M´Boi Mirim e Av. Guarapiranga.

Os relatórios emitidos justificaram a necessidade de manter a segregação da Rodovia Classe Zero, de forma a proteger os bairros e as áreas de manancial do tráfego de carga e de passagem, visando ainda reduzir as consequências de possíveis acidentes com cargas perigosas, controlar e impedir a contaminação ambiental.

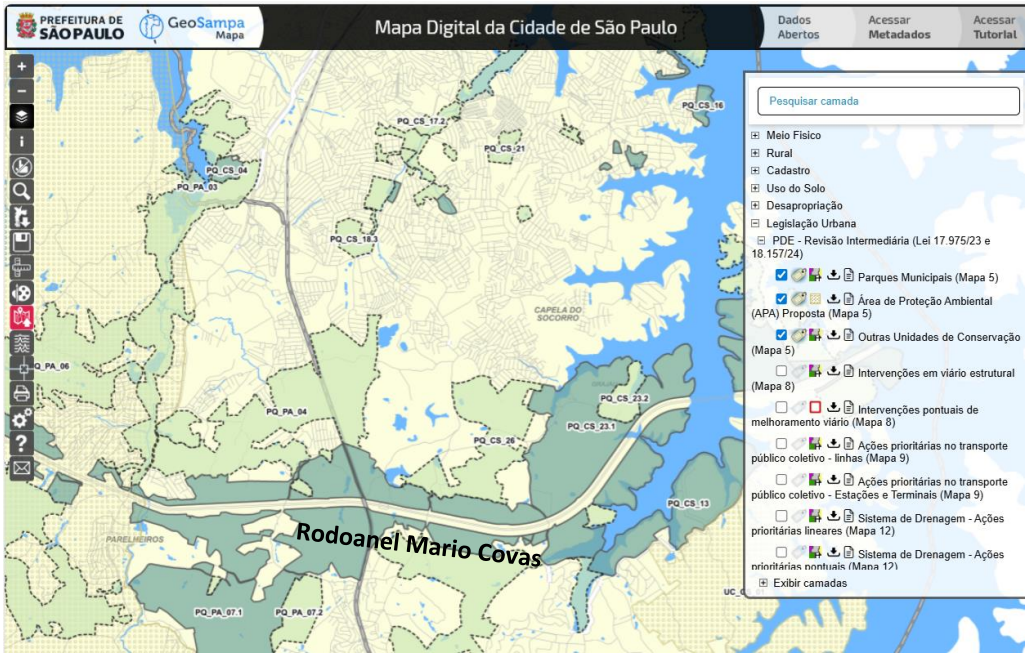


Figura 2 – Áreas de Proteção Ambiental, Parques e Unidades de Conservação junto ao Rodoanel trecho Sul – Lei 17.975/23

Fonte: Mapa Digital da Cidade

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

autuado por Antonio Isoldi Caleari em 20/05/2026 11:43:09.

Entre 2009 e 2010, a DERSA apresentou um programa de obras de interesse metropolitano. Dentre elas, o projeto **Nova Marginal Tietê**, considerando sua importância como infraestrutura logística urbana e metropolitana, enquanto não havia a conclusão dos trechos norte e leste do Rodoanel.

Nessa época, a DERSA também priorizou o prolongamento da AVENIDA JACU-PÊSSEGO, constituindo uma ligação da Rodovia Ayrton Senna ao Anel Viário Metropolitano no município de Mauá. Essa ligação foi denominada ***trecho transitório*** **do Rodoanel**, foi inaugurada em setembro/2010 e operou como conexão metropolitana até a construção do trecho Leste, que foi finalizada em 2015.

Nessa ocasião, a CET também participou ativamente dos ajustes de projeto para as conexões com o sistema viário urbano, sendo que a Av. Jacu-Pêssego Nova Trabalhadores, atualmente denominada Av. Vice-presidente José Alencar Gomes da Silva, ainda possui importância estratégica para os deslocamentos urbanos e metropolitanos.

O **trecho Leste** do Rodoanel não exigiu demandas para estudos e projetos específicos da CET, uma vez que está completamente fora dos limites de São Paulo.

Em 2011, para o **trecho Norte**, a CET realizou estudos para definição de ajustes na conexão existente do Rodoanel com a Av. Raimundo Pereira de Magalhães e de simulação para proposta de nova conexão com a Av. Inajar de Souza.

As obras do trecho Norte do Rodoanel foram iniciadas em 2013, mas ficaram paralisadas entre 2018 e 2024. Com a retomada das obras, foi inaugurado o segmento correspondente à conexão da Rodovia Presidente Dutra com a Rodovia Fernão Dias em dezembro/25.

O último segmento que conectará a Rodovia Fernão Dias à Rodovia dos Bandeirantes, com cerca de 20Km está previsto para setembro/2026.

Elaboração: DPJ – Departamento de Planejamento

Regina Maiello Villela – Reg. CET 5018-1

Abril/2026

Rua Barão de Itapetininga, 18
CEP 01042-000
São Paulo - SP

Fone PABX 3396-8000
www.cetsp.com.br

Matéria SEI 060.0000.2023.015425-6 / pg. 4 Relatório SEI 060.0000.2026.002497-5 / pg. 3

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE E SEGURANÇA.
Rua Barão de Itapetininga, 18 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3396-8002

PROCESSO 6010.2021/0000615-9

Parecer CET/GPL Nº 154238134

São Paulo, 07 de abril de 2026.

Trata o SEI 6010.2021/0000615-9 de manifestação sobre o PL 44/2019 referente à revogação do § 5º do Artigo 241 da Lei 16.050/2014 - Plano Diretor Estratégico - PDE, doc. 153368697.

O artigo 241 do PDE define as ações estratégicas do Sistema Viário e o seu § 5º determina que "Não serão permitidas novas ligações do sistema viário do Município com o trecho sul e norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas".

O processo tramitou anteriormente por SMUL/PLANURB, doc. 042125576, e foi direcionado à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte - SMT e à CET, doc. 153436076 para subsídios à Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica.

Muito embora a concepção e implantação do Rodoanel Mario Covas seja de responsabilidade do Governo Estadual de SP, a CET realizou estudos e simulações para estimativas e previsões de redução dos fluxos de passagem no sistema viário urbano.

O Rodoanel é uma Rodovia Classe Zero, ou seja, via expressa de elevado padrão técnico de trafegabilidade e segurança, com controle total de acesso. Para melhor compreensão da função do Rodoanel, encaminhamos relatório anexo doc. 154238023 com histórico resumido dos estudos realizados pela CET ao longo do tempo.

Na ocasião da implantação do trecho Sul do Rodoanel algumas comunidades da região solicitaram conexão viária direta, em função da grande distância das áreas centrais da cidade e da precariedade do sistema viário.
As análises da CET realizadas na época justificaram a necessidade de manter a segregação do Rodoanel - Rodovia Classe Zero, de forma a proteger os bairros e as áreas de manancial do tráfego de carga e de passagem, visando ainda reduzir as consequências de possíveis acidentes com cargas perigosas, controlar e impedir a contaminação ambiental.
De forma a melhorar a mobilidade e o sistema viário da Zona Sul do município, foi previsto na Lei 16.050/14, atualizada pela Lei 17.975/23, melhorias viárias e de transporte para a zona sul da cidade, tais como a ampliação da Av. Paulo Guilguer Reimberg, da Av. Carlos Barbosa Santos e Av. Dona Belmira Marin, a construção da Ponte Graúna Gaivotas, além de abertura de novas vias na região. Essas melhorias constam do Mapa 8 - Ações Prioritárias para o Sistema Viário Estrutural e do Mapa 9 - Ações Prioritárias para o Sistema de Transporte Coletivo, ver Figura 1 doc. 154237788.

Em atenção ao trecho Norte do Rodoanel, foram realizados estudos sobre conexões na

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

Av. Inajar de Souza. Os resultados da simulação apresentaram pequena redução de congestionamento na Marginal Tietê, mas o projeto do Governo do Estado seguiu sem a conexão proposta.

A finalização das obras do Rodoanel está prevista para setembro/2026.

Considerando o contexto atual, onde os projetos do Rodoanel estão concluídos e as obras em andamento, compreendemos que a proposta do PL 44/19 foi superada, razão pela qual não se recomenda sua continuidade.

Luiz Alberto Gonçalves Rebelo
Supervisor de Departamento
Em 10/04/2026, às 15:38.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **154238134** e o código CRC **F7F7F53A**.

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
ASSESSORIA JURÍDICA
Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700
PROCESSO 6010.2021/0000615-9

Informação SMT/AJ Nº 154625101

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: PL nº 44/2019, de autoria do Legislativo, que "Revoga o § 5º do art. 241 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo". ***Pedido de Subsídios.***

SMT/SEMTRA

Sr. Secretário Executivo,

A Assessoria Técnico-Legislativa III (PREF/CASA CIVIL/ATL III) encaminhou pedido de subsísios apresentado pela ***Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica*** (doc. 153368697), solicitando manifestação sobre o Projeto de Lei nº 44/2019, na forma do texto substitutivo apresentado pela Comissão de Constitutição, Justiça e Legislação Participativa (doc. 041447493), especialmente quanto à sua viabilidade.

Consultada, a CET se manifestou, por sua Gerência de Planejamento da Mobilidade e Segurança, no sentido de que "*os projetos do Rodoanel estão concluídos e as obras em andamento, compreendemos que a proposta do PL 44/19 foi superada, razão pela qual não se recomenda sua continuidade*" (154238134, 154238023, 154237788). Pelo que conseguimos depreender, manifestou-se contrariamente ao Projeto de Lei, por se entender que seu intuito foi atingido por outras obras viárias na região.

Do ponto de vista jurídico-formal, no que se refere à legislação afeta a esta Pasta, não identificamos óbice ou maiores considerações a fazer.

Assim sendo, submetemos à matéria à sua apreciação, sem prejuízo de eventual solicitação de complementação, se assim se julgar necessário.

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

CÉSAR SANTOS BORLINA
Chefe de Assessoria Jurídica
Em 13/04/2026, às 21:51.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **154625101** e o código CRC **6409C19C**.

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.

PREFEITURA DE
SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
ASSESSORIA JURÍDICA
Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 6010.2021/0000615-9

Encaminhamento SMT/AJ Nº 154625202

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: PL nº 44/2019, de autoria do Legislativo, que "Revoga o § 5º do art. 241 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo". ***Pedido de Subsídios.***

PREF/CASA CIVIL/ATL III

Sr. Procurador,

Em atenção ao doc. 153368922, encaminhamos as manifestações da CET (154238134, 154238023, 154237788) e de SMT/AJ (154625101), que acolho, concluindo pela inviabilidade do Projeto de Lei em referência.

Atenciosamente,

Gilmar Pereira Miranda
Secretário(a) Executivo(a)
Em 14/04/2026, às 13:09.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **154625202** e o código CRC **6946570A**.

Matéria DOCREC 598/2026. Documento digitalizado e autenticado por ANTONIO ISOLDI CALEARI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=736909.