



**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 644/2025

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente acerca do Projeto de Lei nº 168/23, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA", encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal da Fazenda e Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

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



Denise Soares Ramos
Secretária Adjunta Substituta
Em 02/12/2025, às 20:09.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144650124** e o código CRC **39E83A14**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA DEJUG - GABINETE

Rua Líbero Badaró, 190 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 156

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Informação SF/SUREM/DEJUG/AJT/PL Nº 143742000

DEJUG

Senhor Assessor,

Trata-se do Projeto de Lei nº 168/2023, de autoria do nobre Vereador Jair Tatto, que propõe a instituição da Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico (TFRA) e do Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico (FMDRA), com o objetivo de mitigar os impactos ambientais e sociais decorrentes das atividades aeroportuárias no município de São Paulo.

1. Justificativa do Projeto

O projeto parte da constatação de que a atividade aeroportuária em áreas urbanas densamente povoadas é fonte relevante de poluição sonora e atmosférica, com impactos negativos sobre a saúde da população. Destaca-se o caso do aeroporto de Congonhas, que movimentou cerca de 18 milhões de passageiros em 2022, afetando diretamente centenas de milhares de famílias em bairros próximos. O texto enfatiza a necessidade de políticas públicas para mitigar esses efeitos, propondo a criação de uma taxa vinculada ao exercício do poder de polícia municipal e de um fundo para financiar ações de mapeamento, medição e mitigação dos danos.

2. Parecer Jurídico da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa

O parecer reconhece a competência do Município para legislar sobre matéria tributária, incluindo taxas decorrentes do exercício do poder de polícia, conforme os artigos 30, III e 156, I, da Constituição Federal, e o artigo 13, III, da Lei Orgânica do Município. Não foram identificados óbices formais à iniciativa legislativa, tampouco incompatibilidade material com o direito constitucional positivo. O parecer conclui pela legalidade da tramitação do projeto, recomendando a realização de audiências públicas e observância dos requisitos regimentais para aprovação.

3. Sobreposição Legislativa

Cabe destacar que já tramita na Câmara Municipal de São Paulo o PL 52/2023, que versa sobre o mesmo tema. Recomenda-se a unificação das propostas, a fim de evitar duplicidade normativa, insegurança jurídica e esforços redundantes.

4. Risco de Ilegalidade e Bitributação

A criação da TFRA pode conflitar com taxas federais e estaduais já incidentes sobre o setor aeroportuário, tais como:

Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) – cobrada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de competência federal, incidente sobre atividades de navegação aérea e aeroportos.

Taxa de Fiscalização de Estabelecimentos – já prevista na Lei Municipal nº 13.477/2002, podendo gerar sobreposição de fatos geradores.

A cobrança municipal sobre pousos e decolagens pode ser interpretada como extrapolação da competência tributária do Município, uma vez que a navegação aérea é matéria de competência da União (art. 22, XXIV, da CF/88). Ademais, a incidência de múltiplas taxas sobre o mesmo fato gerador pode configurar bitributação, passível de questionamento judicial.

5. Natureza Jurídica da Taxa

A taxa, para ser válida, deve estar vinculada a um serviço público específico e divisível, efetivamente prestado ao contribuinte. O modelo proposto, com cobrança por passageiro embarcado, aproxima-se da lógica de imposto, o que contraria o princípio da legalidade tributária e pode ser considerado inconstitucional.

6. Atualização de Juros de Mora

O art. 9º, III, do PL propõe a atualização dos juros de mora em 1% ao mês, padrão anteriormente utilizado para tributos municipais. Contudo, a legislação vigente determina que a atualização dos juros de mora deve refletir a variação da taxa SELIC, conforme alterações recentes. O retorno ao padrão anterior, sem justificativa técnica, configura tratamento anti-isonômico e pode ser considerado ilegal.

7. Riscos Operacionais

Não está claramente definido qual Secretaria será responsável pela gestão da TFRA e do FMDRA, o que pode resultar em conflito negativo de competência e dificultar a operacionalização da taxa e do fundo. Além disso, a fiscalização efetiva do ruído aeronáutico demanda tecnologia avançada, pessoal especializado e integração com órgãos federais (ANAC, Infraero), o que pode exceder a capacidade operacional do Município.

A gestão paritária do fundo entre sociedade civil e administração municipal, embora meritória, pode gerar entraves decisórios e dificultar a execução das ações de mitigação. Os custos administrativos para implementação e fiscalização da taxa e do fundo podem consumir parcela significativa dos recursos arrecadados, reduzindo sua efetividade.

8. Dificuldade de Mitigação

A mitigação dos impactos ambientais e sociais decorrentes da atividade aeroportuária exige ações integradas e multidisciplinares, envolvendo políticas públicas de saúde, mobilidade urbana, meio ambiente e infraestrutura. O projeto não detalha como será articulada a integração com políticas já existentes, nem apresenta cronograma ou metas claras para a elaboração do Mapa de Ruído da cidade e implementação das ações de mitigação. A ausência de estudos técnicos aprofundados sobre a viabilidade e efetividade das medidas propostas compromete o alcance dos objetivos do PL.

9. Critérios de Isenção e Penalidades

O texto do PL apresenta isenções e penalidades, mas sem detalhamento suficiente. O princípio da legalidade exige que todos os aspectos quantitativos do tributo – incluindo hipóteses de isenção, base de cálculo, alíquotas e penalidades – estejam expressamente previstos em lei. A ausência de critérios objetivos para concessão de isenções e aplicação de penalidades pode gerar insegurança jurídica e dificuldades de aplicação, além de abrir margem para interpretações divergentes e questionamentos judiciais.

10. Impactos Econômicos e Setoriais

A criação da TFRA pode elevar os custos operacionais do setor aeroportuário, com possível repasse ao consumidor final, encarecendo passagens e reduzindo a competitividade dos aeroportos municipais. O aumento da carga tributária pode desestimular investimentos e operações aéreas, afetando empregos e arrecadação indireta, além de impactar negativamente o turismo e a economia local.

11. Ausência de Estudo de Impacto

O projeto não apresenta estimativa clara de receita anual, nem estudo detalhado sobre o impacto econômico, social e ambiental da taxa. A ausência desses elementos compromete a análise técnica e a tomada de decisão informada sobre o mérito da proposta.

Conclusão

Reconhecemos a relevância do tema e a preocupação do nobre autor com a saúde e qualidade de vida da população afetada pelas atividades aeroportuárias. No

entanto, diante dos riscos jurídicos, operacionais, econômicos e da ausência de estudos técnicos aprofundados, não recomendamos o prosseguimento do Projeto de Lei nº 168/2023 em sua forma atual.

Sugere-se, ainda, que eventuais iniciativas sobre o tema sejam objeto de unificação legislativa, com ampla discussão técnica e jurídica, e integração com políticas públicas já existentes, a fim de garantir segurança jurídica, efetividade e justiça fiscal.

São Paulo, 3 de outubro de 2025

Marcelo Tannuri de Oliveira
Auditor-Fiscal Tributário Municipal
SF/SUREM/DEJUG

SF/SUREM/DEJUG

Senhor Diretor,

Restituo-lhe o presente expediente com manifestação de Auditor-Fiscal desta unidade, que acolho.

À sua consideração.

São Paulo, 3 de outubro de 2025

Wesley Azevedo Aragão de Souza
Auditor-Fiscal Tributário Municipal
Assessor Técnico do Departamento de Tributação e Julgamento
DEJUG

SF/SUREM/DEJUG/WAAS/mto



Marcelo Tannuri de Oliveira
Auditor(a) Fiscal Tributário Municipal
Em 03/10/2025, às 15:54.



Wesley Azevedo Aragão de Souza
Assessor(a) IV
Em 03/10/2025, às 16:08.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **143742000** e o código
CRC **EF816F86**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA DIVISÃO DE PREVISÃO E CONTROLE DE ARRECADAÇÃO

Praça do Patriarca, nº 69 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone:

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Informação SF/SUREM/DEPAC/DICAR Nº 143815440

DICAR

Sr. Diretor,

Cumprindo o encaminhamento nº 143656704, elaboramos estudo de impacto financeiro-orçamentário do Projeto de Lei nº 168/2023, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA."

Foram observados os seguintes critérios:

- Estimativa de passageiros por ano: 22.800.000;
- Taxa por passageiro: R\$30,00.

A quantidade de passageiros foi estimada a partir dos dados de 2024 do Relatório de Demanda e Oferta da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>, considerando a cidade de São Paulo como origem ou destino.

Sendo assim, estimamos que a arrecadação anual da TFRA seria de **R\$ 684 milhões**.

Ressalta-se que, por não haver previsão legal de reajuste do valor da taxa e considerando que o Aeroporto de Congonhas já opera próximo de sua capacidade máxima, a arrecadação se manteria nos próximos exercícios.



Lucas Gomes De Freitas
Auditor(a) Fiscal Tributário Municipal
Em 07/10/2025, às 10:45.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **143815440** e o código CRC **6B8E04EB**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA SUBSECRETARIA DO TESOUREO MUNICIPAL

Rua Líbero Badaró, 190 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone:

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Encaminhamento SF/SUTEM Nº 143901695

**SF/COJUR,
Sr. Coordenador,**

Em relação ao pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente (doc. 142981454), informamos que não temos elementos ou competência para responder aos questionamentos efetuados.

No que se refere ao texto do Projeto de Lei nº 168/2023 (doc. 142981454) que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA.", consignamos o que segue:

- a) há vedação constitucional à criação do fundo, não tendo sido comprovada a impossibilidade de atingimento dos objetivos de outra forma (art. 167, XIV), devendo, portanto, serem revistos ou suprimidos os artigos 15 a 18 da proposta;
- b) em caso de manutenção da vinculação da receita, o trecho "ou na sua ausência valor calculado em simulação pela Secretaria Municipal da Fazenda", do inciso I do art. 18 deve ser suprimido, uma vez que tal disposição passa a ter efeito próprio de lei orçamentária, ao estabelecer uma despesa obrigatória a ser custeada sem fonte própria e vinculada.



Juarez Nunes Mota
Subsecretário(a) Substituto(a)
Em 07/10/2025, às 17:27.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **143901695** e o código CRC **94553A9B**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA SUBSECRETARIA DA RECEITA MUNICIPAL

Praça do Patriarca, nº 69 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 2873-6400

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Encaminhamento SF/SUREM Nº 143924624

SF/COJUR

Senhor Coordenador,

Trata-se do Projeto de Lei nº 168/2023 (doc. 142981454) que “Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico – TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico – FMDRA.”

Em atenção ao doc. SEI 143575829, encaminhamos o presente, para prosseguimento, com as manifestações da Divisão de Previsão e Controle da Arrecadação - DICAR (143815440) e da Divisão da Assessoria Jurídico-Tributária do Gabinete do DEJUG (143742000), que acolho.

Atenciosamente,



Thiago Rubio Salvioni
Subsecretário(a)

Em 07/10/2025, às 16:45.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **143924624** e o código CRC **E80B30D1**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA NÚCLEO DE ATRIBUIÇÃO

Praça do Patriarca, 59 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 11 28736054/ 11 28736056

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Encaminhamento SF/COJUR/ATRIBUIÇÃO Nº 144073540

Processo nº 6010.2025/0003269-6;

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo (CMSP);

Assunto: Projeto de Lei nº 168/23, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA.

SF-GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

Trata o presente do Projeto de Lei nº 168/2023, de autoria do Exmo. Sr. Vereador Jair Tatto, que tem por escopo a criação de Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e do Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA.

Esclarece o proponente, nas justificativas apresentadas (doc. nº 142981454), que o projeto visa não somente inserir São Paulo na vanguarda da justiça climática, acústica e ambiental, mas criar uma harmonia entre progresso, saúde e meio ambiente urbano no município, permitindo que a atividade aeroportuária, necessária e ao mesmo tempo poluente e danosa a população adjacente aos sítios aeroportuários, seja devidamente fiscalizada e mitigada pelo poder público municipal através de uma taxa com base exercício do poder de polícia do Município.

Complementa que o PL idealiza a criação de um Fundo Municipal de Mitigação dos Danos Socioambientais da Atividade Aeroportuária - FMDA, gerido de forma paritária pela Sociedade Civil e Prefeitura, permitindo que haja pela sociedade e pelo poder público um melhor entendimento dos impactos reais na cidade e na população da poluição causada pela atividade aeroportuária e atividades dela decorrentes.

Considerando a temática, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente requereu informações ao Executivo, a fim de subsidiar as ações seguintes quanto à indigitada propositura.

Destarte, o expediente foi submetido aos cuidados das unidades técnicas competentes da Pasta, a saber: Subsecretarias da Receita Municipal e do Tesouro Municipal, oportunizando a análise da propositura sob o prisma formal e material, nos limites das respectivas atribuições.

1 - DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO (DOC. SEI Nº 143815440)

A Divisão de Previsão e Controle da Arrecadação elaborou estudo sobre o impacto financeiro-orçamentário do Projeto de Lei nº 168/2023. O estudo considerou uma estimativa anual de 22.800.000 passageiros, com a cobrança de R\$30,00 (trinta reais) por passageiro, com base nos dados de 2024 do Relatório de Demanda e Oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), abrangendo voos com origem ou destino na cidade de São Paulo.

Com esses parâmetros, segundo o órgão técnico, a arrecadação anual da TFRA é projetada em R\$684.000.000,00 (seiscentos e oitenta e quatro milhões de reais). Ressalta-se que, não havendo previsão legal de reajuste da taxa e considerando que o Aeroporto de Congonhas opera próximo à sua capacidade máxima, a arrecadação tende a se manter nos próximos exercícios.

2 - DA MANIFESTAÇÃO DA SUBSECRETARIA DA RECEITA MUNICIPAL (DOCS. SEI! Nº 143742000 E 143924624).

A Subsecretaria destaca, inicialmente, que o projeto reconhece a relevância da mitigação da poluição sonora e atmosférica, especialmente no entorno do Aeroporto de Congonhas, que movimentou cerca de 18 milhões de passageiros em 2022. Entretanto, segundo o órgão técnico, diversos aspectos jurídicos, operacionais e econômicos demandam atenção:

- **Legalidade e competência tributária:** embora o Município tenha competência para instituir taxas decorrentes do exercício do poder de polícia, a cobrança por passageiro embarcado se aproxima da lógica de imposto, podendo configurar inconstitucionalidade. Há risco de sobreposição e bitributação com taxas federais e municipais já existentes.
- **Aspectos operacionais:** não está definida a Secretaria responsável pela gestão da TFRA e do FMDRA, e a fiscalização efetiva exige recursos técnicos avançados e integração com órgãos federais. A gestão paritária do fundo pode gerar entraves decisórios.
- **Mitigação e efetividade:** o projeto não detalha a articulação com políticas públicas já existentes nem apresenta cronogramas, metas ou estudos técnicos sobre a viabilidade e efetividade das medidas de mitigação.
- **Crítérios de isenção e penalidades:** ausência de detalhamento suficiente, gerando insegurança jurídica quanto à base de cálculo, alíquotas, hipóteses de isenção e aplicação de penalidades.
- **Impactos econômicos e setoriais:** a TFRA pode elevar custos operacionais do setor aéreo, repassados ao consumidor, afetando competitividade, investimentos, empregos e turismo.
- **Ausência de estudo de impacto financeiro:** o projeto não apresenta estimativa de receita anual nem análise detalhada do impacto econômico, social e ambiental da taxa.

Embora reconhecendo a relevância do tema, a Subsecretaria da Receita Municipal não recomenda o prosseguimento do PL nº 168/2023 em sua forma atual, sugerindo

unificação legislativa, ampla discussão técnica e jurídica, e integração com políticas públicas existentes, a fim de garantir segurança jurídica, efetividade e justiça fiscal.

3 - DA MANIFESTAÇÃO DA SUBSECRETARIA DO TESOUREIRO MUNICIPAL (DOCS. SEI! Nº 143901695).

O órgão técnico informou que não dispõe de elementos nem de competência para responder aos questionamentos gerais apresentados pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. No que se refere especificamente ao Projeto de Lei nº 168/2023, a SUTEM consignou:

Vedação constitucional à criação do fundo: a vinculação das receitas ao FMDRA apresenta vedação constitucional, conforme art. 167, XIV, da Constituição Federal, não estando comprovada a impossibilidade de atingir os objetivos propostos por outros meios. Recomenda-se, portanto, a revisão ou supressão dos artigos 15 a 18 do projeto.

Vinculação da receita: caso a vinculação da receita seja mantida, o trecho do art. 18, inciso I, que prevê "ou na sua ausência valor calculado em simulação pela Secretaria Municipal da Fazenda", deve ser suprimido. Tal disposição implicaria criação de despesa obrigatória sem fonte própria, configurando efeito próprio de lei orçamentária, o que não é permitido.

É o relatório. Passo a me manifestar.

Cumprido, de início, reconhecer o mérito substancial da proposta legislativa, que se coaduna com legítimas preocupações de natureza ambiental e com o esforço de aperfeiçoar a política municipal voltada à mitigação de ruídos aeronáuticos e à proteção socioambiental. Não obstante o inegável valor material da medida sob a ótica do interesse público e da tutela ambiental, a proposição em exame suscita questões jurídicas de alta relevância quanto à repartição constitucional de competências, à natureza tributária do instrumento proposto, à iniciativa legislativa concernente à criação de fundo público municipal, entre outros aspectos que, como se demonstrará a seguir, comprometem de forma significativa sua validade formal e material.

No exame da competência constitucional para instituição de tributos e regulamentação de atividades econômicas, é necessário destacar que a proposta contida no Projeto de Lei nº 168/2023 parece extrapolar os limites da competência legislativa do Município, ao pretender criar uma taxa incidente sobre atividades correlacionadas à aviação civil.

A Constituição Federal, em seu artigo 21, inciso XII, alínea "c"^[1], atribui à União a competência exclusiva para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte aéreo. Além disso, o artigo 22, inciso I^[2], estabelece que compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico. Tais dispositivos evidenciam que a normatização, regulação e fiscalização de atividades ligadas à aviação civil, incluindo seus aspectos ambientais e tributários, são competências atribuídas exclusivamente à esfera federal. Neste sentido, destaca-se:

DIREITO CONSTITUCIONAL E TRIBUTÁRIO. CONTROLE CONCENTRADO DE

CONSTITUCIONALIDADE. LEI 8.014, DE 27 DE MAIO DE 2022, DO MUNICÍPIO DE GUARULHOS . TAXA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL INCIDENTE SOBRE O TRÂNSITO DE AERONAVES CIVIS. INCONSTITUCIONALIDADE. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. ART . 22, I, IX E X, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE JULGADA PROCEDENTE PELA CORTE PAULISTA. RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO DESPROVIDO. I . CASO EM EXAME 1. Na origem, trata-se de ação direta de inconstitucionalidade proposta pelo Procurador-Geral de Justiça do Estado de São Paulo em face da Lei 8.014, de 27 de maio de 2022, do Município de Guarulhos, a qual institui a Taxa de Preservação Ambiental - TPA incidente sobre o trânsito de aeronaves no aeroporto localizado na referida municipalidade. 2 . O Tribunal de origem reconheceu a inconstitucionalidade da Lei 8.014, de 27 de maio de 2022, do Município de Guarulhos, considerando a competência privativa da União para tratar da matéria bem como a ausência de configuração de prestação de serviço público específico e divisível. II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO 3. Competência para instituir taxa de proteção ambiental incidente sobre o trânsito de aeronaves civis que sobrevoarem a cidade, em atividade de decolagem ou de aterrissagem. III. RAZÕES DE DECIDIR 4. Na espécie, o Tribunal de origem reconheceu a inconstitucionalidade da Lei 8 .014, de 27 de maio de 2022, do Município de Guarulhos, a qual institui Taxa de Proteção Ambiental incidente sobre o trânsito de aeronaves no aeroporto localizado na referida municipalidade. 5. Verifica-se que a pretexto de subsidiar o poder de polícia municipal em defesa do meio ambiente, a norma impugnada criou, de fato, uma taxa sobre a atividade aeroportuária realizada naquela municipalidade, violando, dessa forma o disposto no artigo 22, incisos I, IX e X, do texto constitucional. 6. Esta Suprema Corte já reconheceu a inconstitucionalidade de normas municipais incidentes sobre a instalação de torres de telecomunicações, tendo em vista a competência privativa da União para tratar da matéria. **Assim, de igual maneira, deve-se reconhecer a inconstitucionalidade da taxa de proteção ambiental instituída pelo município a qual incide direta e especificamente sobre a atividade aeroportuária.** 7. O Tribunal de origem reconheceu a ausência de configuração de prestação de serviço público específico e divisível bem como a inexistente correspondência entre o valor cobrado e o gasto do Poder Público no exercício do poder de polícia, o que, à luz da jurisprudência desta Suprema Corte, enseja a inconstitucionalidade da norma municipal . 8. O acórdão recorrido encontra-se em conformidade com a orientação jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal. IV. DISPOSITIVO 9. Recurso extraordinário com agravo desprovido. (STF - ARE: 00000000000001481151 SP - SÃO PAULO, Relator.: Min. GILMAR MENDES, Data de Julgamento: 24/02/2025, Tribunal Pleno, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO Dje-s/n DIVULG 24-03-2025 PUBLIC 25-03-2025) (g.n.).

Embora o artigo 23, inciso VI^[3], da Constituição Federal preveja que o combate à poluição seja uma competência comum entre os entes federativos, tal previsão não pode ser interpretada como autorização para que os municípios legislem de forma autônoma sobre setores cuja regulamentação está expressamente reservada à União. A competência comum para proteção ambiental deve ser exercida de forma cooperativa e harmônica com as normas gerais estabelecidas pela União, respeitando-se o pacto federativo e a repartição de competências prevista no texto constitucional. Portanto, ainda que a intenção do legislador municipal vise a promoção de justiça ambiental e tributária, a iniciativa em comento esbarra em limitações constitucionais que, *a priori*, parecem intransponíveis.

Sob o aspecto tributário, cumpre destacar que a instituição da Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA apresenta potencial de conflito jurídico e sobreposição normativa com tributos já existentes que incidem sobre o setor aeroportuário. Destaca-se, por exemplo, a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), de competência federal, cobrada pela Agência Nacional de Aviação Civil

(ANAC) sobre atividades de navegação aérea e exploração de aeroportos.

A sobreposição dessas cobranças não se limita a uma mera duplicidade formal, mas acarreta risco concreto de bitributação, configurando incidência tributária múltipla sobre o mesmo fato gerador ou sobre fatos estreitamente vinculados, situação que contraria o princípio da capacidade contributiva e do princípio da legalidade tributária (art. 150, I, CF/88). Além disso, a coexistência de tributos federais e municipais sobre a mesma atividade econômica ou operação aeroportuária gera insegurança jurídica, podendo ensejar contencioso judicial e questionamentos.

Sob esse prisma, a TFRA não se apresenta como tributo isolado, mas como instrumento que, na prática, parece invadir áreas de competência tributária e regulatória reservadas à União, ampliando indevidamente a atuação municipal. Tal conflito, em uma primeira análise, evidencia não apenas fragilidade jurídica do projeto, mas também risco de insegurança fiscal, judicialização e eventual nulidade parcial ou total da cobrança, reforçando a necessidade de reavaliação integral do PL antes de qualquer prosseguimento.

No que concerne à natureza jurídica da TFRA, cumpre destacar que, para a validade de uma taxa, é imprescindível que esta esteja vinculada a um serviço público específico, divisível e efetivamente prestado ao contribuinte. No presente caso, o projeto propõe a cobrança por passageiro embarcado, sem estabelecer a efetiva prestação de um serviço individualizado ou divisível a cada contribuinte. Tal estrutura aproxima-se de um imposto de fato, caracterizando desvio de finalidade e violação do princípio da legalidade tributária, o que pode ensejar questionamentos quanto a sua constitucionalidade. Cita-se:

É importante notar, a propósito, que não é toda e qualquer iniciativa compreendida no ciclo do poder de polícia que viabiliza a cobrança de taxa. Segundo o art. 3º do CTN, tributo é prestação pecuniária compulsória que não constitua sanção de ato ilícito, e, conforme o art. 77 da mesma Codificação, as taxas só podem ser cobradas pelo exercício regular do poder de polícia, quando este se revele específico e divisível. Isso significa dizer que a competência impositiva relativa às taxas somente pode se manifestar quando tiver por fundamento ato de poder de polícia que incida sobre a liberdade individual de maneira concreta, efetiva e não propriamente sancionatória. A instituição de taxa relacionada ao poder de polícia cabe, como é intuitivo, ao ente que dispuser de competência material para o exercício de alguma dessas expressões de autoridade, consoante preconiza o próprio art. 80 do CTN [...] (STF - ADI: 5512 RJ 4000237-18.2016.1 .00.0000, Relator.: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 20/04/2020, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 04/09/2020)

Cumprido, ainda, registrar a aparente precariedade na definição do valor fixado para a taxa, estabelecida em R\$ 30,00 por passageiro embarcado nas aeronaves. Tal estipulação revela-se carente de fundamentação técnico-financeira idônea, não se tendo identificado, no bojo do presente administrativo, qualquer demonstração ou memória de cálculo que permita aferir a necessária correlação entre o montante exigido do contribuinte e o custo efetivo da atividade estatal de fiscalização ou do exercício do poder de polícia que se pretende custear. Nos termos do artigo 145, inciso II, da Constituição Federal, a instituição de taxa deve observar o princípio da proporcionalidade e o critério da referibilidade, de modo que o valor cobrado guarde correspondência com a atuação estatal específica que a justifica. Assim, é vedada a utilização de taxas como meio indireto de arrecadação de receitas públicas desvinculadas do custeio do serviço prestado ou da atividade de fiscalização exercida. Em total beneplácito ao exposto, destaca-se:

Conflita com a Constituição Federal instituição de taxa ausente equivalência entre o valor exigido do contribuinte e os custos alusivos ao exercício do poder de polícia – artigo 145, inciso II, da Lei Maior –, sob pena de ter-se espécie tributária de caráter arrecadatório cujo alcance extrapola a obtenção do fim que lhe fundamenta a existência, dificultando ou mesmo inviabilizando o desenvolvimento da atividade econômica.” (ADI 6.211, Rel. Min. Marco Aurélio, Tribunal Pleno, Dje 5.5.2020).

A base de cálculo indicada pelo art. 4º da Lei 7.182/2015 – barril de petróleo extraído ou unidade equivalente de gás a ser recolhida – não guarda congruência com os custos das atividades de fiscalização exercidas pelo órgão ambiental estadual, o Instituto Estadual do Ambiente (INEA/RJ). Desproporcionalidade reconhecida. Nesse sentido: ADI 6211-MC, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, Tribunal Pleno, julgado em 4/12/2019, acórdão pendente de publicação; e ADI 5374-MC, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, decisão monocrática, Dje de 17/12/2018. 5. Ação direta julgada procedente. (STF - ADI: 5512 RJ 4000237-18.2016.1.00.0000, Relator.: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 20/04/2020, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 04/09/2020)

Observando-se o exposto até o momento, verifica-se a existência de diversas questões jurídicas relevantes que devem ser examinadas de forma prévia e detida antes do prosseguimento do presente projeto de lei, sob pena de violação de princípios constitucionais e normativos aplicáveis. Mas, não é só. Impõe-se, com igual relevância, destacar a ocorrência de vício de iniciativa quanto à autoria da proposição legislativa em questão, notadamente quanto à criação do Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA, situação que compromete a própria validade do ato normativo.

In casu, é manifesta a afronta ao artigo 61, §1º, II, [\[4\]](#), da Constituição Federal, que estabelece como competência privativa do Chefe do Poder Executivo a iniciativa para criar leis que disponham sobre a organização administrativa. Dentro desse contexto, temos também as disposições da Lei Orgânica do Município de São Paulo, cujos artigos 37, § 2º, IV [\[5\]](#) e art. 69, XVIII [\[6\]](#) determinam respectivamente a competência privativa do Prefeito para elaborar leis que disponham sobre a organização administrativa e matéria orçamentária e para propor a criação de fundos destinados ao auxílio no financiamento de serviços e/ou programas públicos. Esclarece-se, portanto, apenas o Prefeito possui a competência para propor a criação de fundo municipal, matéria esta que também está inerentemente atrelada à própria organização da Administração Pública e aspectos orçamentários. Nesta esteira, destaca-se:

Tendo em vista que a lei impugnada, de iniciativa do Poder Legislativo, trata da criação de um fundo de esporte de base e tal fato adentra em competência privativa do Chefe do Poder Executivo, há demonstração de vício de iniciativa e ofensa ao princípio da separação dos poderes, sendo evidente a inconstitucionalidade formal. (TJ-MS - Direta de Inconstitucionalidade: 1411132-64.2020.8.12.0000 Não informada, Relator.: Des. Marcos José de Brito Rodrigues, Data de Julgamento: 05/08/2021, Órgão Especial, Data de Publicação: 12/08/2021).

A criação de fundos de natureza financeira se insere na competência privativa de iniciativa do Chefe do Poder Executivo local, apresentando vício formal o estabelecimento do Fundo de Amparo aos Animais de Tração - FAAT (artigos

28 a 31 da Lei Distrital 5.756/16 oriundo de projeto de lei de iniciativa da Câmara Legislativa. Precedentes TJDF. 2. A Poder Legislativo local desviou-se do espaço de conformação ao exercício da atividade legiferante, colidindo, em especial, com a normatividade dos artigos 71, inciso IV; 100, inciso VI; 149, § 6º; e 157, inciso IX e § 4º, inciso III, todos da Lei Orgânica do Distrito Federal, ao criar fundo de natureza financeira destinado a canalizar recursos para a Secretaria de Estado de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (SEAGRI/DF), razão que, indevidamente, também repercute no incremento de despesas e na gestão do orçamento pelo Poder Executivo. (TJ-DF 07454790320238070000 1917267, Relator.: MARIA DE LOURDES ABREU, Data de Julgamento: 03/09/2024, Conselho Especial, Data de Publicação: 26/09/2024)

É certo que a criação de fundo público municipal deve se dar por meio de lei, em atenção ao disposto no artigo 176, IX, da Constituição Estadual. No entanto, o exame do texto constitucional paulista, especificamente do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, corrobora a conclusão de que a instituição de fundos públicos é matéria típica de projeto de lei de autoria exclusiva do Chefe do Poder Executivo, segundo o legislador constituinte decorrente. (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2253930-56.2016.8.26.0000, Relator Desembargador Márcio Bartoli).

Por derradeiro, ainda que já se tenha demonstrado a impossibilidade de criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento Aeroportuário (FMDA) por iniciativa do Poder Legislativo, cumpre ressaltar, adicionalmente, a inviabilidade material do conteúdo previsto no artigo 18, inciso I, da proposta em análise. O dispositivo em questão prevê receitas destinadas ao FMDA desvinculadas da arrecadação da Taxa de Fiscalização da Rede Aeroportuária (TFRA), o que, na prática, resulta na instituição de obrigação de despesa sem a correspondente indicação de fonte de custeio específica. Tal previsão normativa, sob o pretexto de disciplinar as receitas do fundo, reveste-se de conteúdo tipicamente orçamentário, ao criar despesa de caráter obrigatório a ser suportada pelo erário municipal sem a devida identificação da origem dos recursos. Configura-se, assim, afronta direta aos princípios da responsabilidade fiscal e do equilíbrio das contas públicas, pilares essenciais da gestão financeira e orçamentária da Administração Municipal.

Diante de todo o exposto, conclui-se que, não obstante o valor social e ambiental da iniciativa, o Projeto de Lei nº 168/2023 apresenta vícios insanáveis tanto de competência quanto de iniciativa legislativa, configurando afronta à repartição constitucional de competências e às normas da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que reservam ao Chefe do Poder Executivo a prerrogativa de propor leis sobre organização administrativa, matéria financeira e criação de fundos municipais. Ademais, a estrutura proposta para a Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico (TFRA) revela inconsistências materiais quanto à configuração do fato gerador, à divisibilidade do serviço e à proporcionalidade de sua base de cálculo, em descompasso com os princípios tributários da legalidade e da referibilidade. Assim, diante das inconstitucionalidades formais e materiais apontadas, opina-se pela impossibilidade de prosseguimento do projeto em sua forma atual.

Atenciosamente,

Pedro Ivo Gândra
Auditor-Fiscal Tributário Municipal
Coordenadoria Jurídica

De Acordo:

Chrystian Uski

Coordenadoria Jurídica - Coordenador
OAB/SP 303.136

[1] Art. 21. Compete à União: [...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...]

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

[2] Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

[3] Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:[...]

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

[4] Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

II - disponham sobre:

[...]

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

[5] Art. 37 — A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.

[...]

§ 2.º — São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre: [...]

IV - organização administrativa e matéria orçamentária;

[6] Art. 69 — Compete privativamente ao Prefeito, além de outras atribuições previstas nesta Lei: [...]

XVIII — propor à Câmara Municipal a criação de fundos destinados ao auxílio no financiamento de serviços e/ou programas públicos.



Pedro Ivo Gândra
Auditor(a) Fiscal Tributário Municipal
Em 10/10/2025, às 15:50.



Chrystian Uski
Procurador(a) do Município
Em 10/10/2025, às 16:02.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144073540** e o código
CRC **CBAC4B37**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA NÚCLEO DE ATRIBUIÇÃO

Praça do Patriarca, 59 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 11 28736054/ 11 28736056

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Encaminhamento SF/COJUR/ATRIBUIÇÃO Nº 144092020

Processo nº 6010.2025/0003269-6;

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo;

Assunto: Projeto de Lei nº 168/23, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA.

CASA CIVIL/ATL III

Senhor Procurador,

Em atenção à solicitação dessa Assessoria (doc. nº142982480), encaminho o presente com as manifestações da Subsecretaria da Receita Municipal (docs. nº 143815440, 143742000 e 143924624), da Subsecretaria do Tesouro Municipal (doc. SEI! nº 143901695) e da Coordenadoria Jurídica desta Pasta (doc. nº 144073540), acolhidas por este Gabinete, que demonstram óbices insuperáveis ao prosseguimento do Projeto de Lei nº 168/23.

Diante do exposto, não obstante os meritórios propósitos, entendemos que o PL em questão não deve prosperar.

Atenciosamente,

Evandro Luis Alpoim Freire
Secretaria Municipal da Fazenda
Chefe do Gabinete



Evandro Luis Alpoim Freire
Chefe de Gabinete
Em 15/10/2025, às 09:02.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144092020** e o código CRC **2295B293**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO COORDENADORIA DE LEGISLAÇÃO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Rua São Bento, 405 - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone:

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Informação SMUL/DEUSO Nº 144051097

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 168/23, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA."

SMUL/DEUSO

Senhora Coordenadora

Trata-se o presente de consulta a esta Coordenadoria, encaminhada por **SMUL/GAB (doc. 143037220)**, em atenção ao **Pedido de Subsídios (doc. 142981454)** enviado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo para manifestação relativa ao Projeto de Lei nº 168/23, que institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico (TFRA) e do Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico (FMDRA).

Mais especificamente, o referido **Pedido de Subsídios (doc. 142981454)** solicita manifestação aos órgãos competentes do Poder Executivo Municipal acerca do teor do Projeto de Lei e especificamente quanto às questões, transcritas a seguir:

1. Qual seria a estimativa de receita anual com a criação da taxa proposta neste projeto de lei?
2. Há estudos sobre o impacto econômico da taxa sobre o setor aeroportuário e o transporte aéreo, inclusive quanto a possíveis efeitos indiretos no turismo e na economia local?
3. Caso aprovado o projeto de lei em tela, como será estruturada a administração e a fiscalização da nova Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico (TFRA), considerando os desafios técnicos e operacionais envolvidos?
4. Existe um plano para integrar os danos socioambientais decorrentes do ruído aeronáutico a outras políticas públicas ambientais e de saúde já existentes no município?
5. Há previsão de cronograma e metas para a elaboração do Mapa de Ruído da Cidade de

São Paulo e para a implementação das ações de mitigação?

(grifo nosso)

O presente foi encaminhado para SF e SMUL “para que sejam oferecidas respostas às indagações constantes do documento, bem como para exame e manifestação sobre a propositura” (**doc. 142982480**).

Entendemos que, dentre os questionamentos encaminhados, a **Questão 4** e a **Questão 5**, acima sublinhadas, são as que têm maior interface com as competências de SMUL/DEUSO.

Feito o breve relato, seguem os nossos esclarecimentos, no âmbito das atribuições desta Coordenadoria.

QUESTÃO 4

Existe um plano para integrar os danos socioambientais decorrentes do ruído aeronáutico a outras políticas públicas ambientais e de saúde já existentes no município?

Cabe informar que no ano de 2019 foi constituído o Grupo de Trabalho Intersecretarial com a finalidade de analisar os Planos Específicos de Zoneamento de Ruído Aeroportuário incidentes nas áreas dos aeroportos implantados no território da cidade de São Paulo, elaborados pela INFRAERO e publicados no sítio oficial da ANAC, e encaminhar as questões relativas à sua eventual compatibilização com a legislação municipal de uso e ocupação do solo vigente, por meio do **SEI nº 6010.2019/0002358-0**, instituído pela Portaria SGM nº 318/2020, prorrogada pelas Portarias SGM nº 2/2021 e nº 171/2021.

O **Relatório (doc. 066322678)** está estruturado em 7 capítulos e 2 anexos, conforme apresentado abaixo:

1. INTRODUÇÃO

2. HISTÓRICO

3. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

- a. Legislação Urbanística (PDE e LPUOS);
- b. Interface dos PEZR com a LPUOS vigente;
- c. Do Impacto do Plano de Ruídos Aeroportuários no Licenciamento Municipal das edificações novas e existentes.

4. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

- a. Levantamento cartográfico e análise dos dados
- b. Aeroporto de Congonhas;
- c. Campo de Marte;
- d. Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos.

5. RECOMENDAÇÕES DO GT

- a. Recomendações para futura revisão da LPUOS;
- b. Outras medidas recomendadas (medidas de gestão e operacionais).

6. CONCLUSÃO

7. REFERÊNCIAS

ANEXOS

Anexo I – Mapas do Diagnóstico Territorial;

Anexo II - Relatório de medição Aeroporto de Congonhas - GT - PEZR (2021).

No Capítulo **Histórico** é informado que “uma das propostas apresentadas pela INFRAERO, constou obrigações impostas ao Município de São Paulo sobre incorporar à legislação urbanística municipal as restrições ao uso do solo previstas em PEZR, implicando, entre outras, no congelamento da possibilidade de aprovação de projetos e de reformas nas edificações situadas no entorno dos aeroportos em questão (PA nº 2016-0.112.292-2).”

No entanto, segundo **Relatório**, a **Informação nº 1466/2019-PGM-AJC**, de 1º de julho de 2020, esclarece que as normas ensejadas nos PEZR não se confundem com as de uso e ocupação do solo válidas no Município, conforme transcrito a seguir:

“Planos Específicos de Zoneamento de Ruídos (art. 44 e 45 do Código Brasileiro de Aeronáutica). Existência de campos setoriais distintos. Normas que não se confundem com a legislação de uso e ocupação do solo. Ausência de fundamento para questionamento da recepção das regras federais pela atual Constituição.”

Descartando a existência de conflito entre as normas urbanísticas e as normas aeronáuticas, conclui que:

(...) pelos motivos acima apresentados, não parece que a Administração Municipal esteja imediatamente obrigada, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, a enviar um projeto de lei que incorpore as regras dos planos aeronáuticos, muito menos que responda pela aprovação dessas modificações pela Câmara Municipal.

Ao longo do **Relatório (doc. 066322678)** são avaliadas as curvas de ruídos que integram os PEZR e a LPUOS vigente, compreendendo quantitativamente e geograficamente o nível das emissões dos aeroportos - São Paulo/Congonhas (SBSP), Aeroporto Internacional de São Paulo (GRU) e Aeroporto Campo de Marte (SBMT) - que ultrapassam os limites de parâmetros de incomodidade estabelecidos no **Quadro 4B** anexo da Lei nº 16.402/2016 (LPUOS).

Diante da análise quantitativa e espacial, o GT recomenda que o tema deva ser reavaliado no momento da revisão da LPUOS vigente e, que devam ser realizados estudos urbanísticos complementares sobre o entorno dos aeroportos, bem como a avaliação dos impactos que estes geram no seu entorno imediato.

Complementarmente, o GT oferece recomendações para futura revisão da LPUOS, parcialmente transcritas a seguir. Cabe

a. Recomendações para futura revisão da LPUOS;

1. Avaliar a possibilidade de impor restrições adicionais ao uso do solo, quando da futura revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – Lei nº 16.402/16, nas áreas de influência dos aeródromos, considerando como referência a tabela de usos compatíveis e incompatíveis do PEZR. Nesse sentido podem ser consideradas as seguintes hipóteses:

a. incidência de restrições ao uso do solo por zonas de ruído dos PEZR, de modo similar às disposições das “legislações não concorrentes”, tais como: limites de altura das edificações pelo COMAER, “restrições de tombamento”, restrições do código florestal e da legislação de proteção aos mananciais, etc;

b. incidência de parâmetros específicos a serem aplicados nas ZOE dos aeroportos, que nesta hipótese deveriam ser alteradas para prever mecanismo similar a um “perímetro

expandido” da ZOE, para efeito de incidência de restrições ao uso do solo;

c. definição de nova(s) zona(s) de uso, para efeito de incidência de restrições ao uso do solo decorrentes do zoneamento de ruído aeroportuário.

2. Realização de estudos acústicos específicos, visando avaliar a dinâmica de ruído e outras formas de atenuação do ruído, além do isolamento acústico dos imóveis receptores, como por exemplo a “absorção acústica” utilizando a arborização urbana, entre outras possibilidades;

3. Realização de estudos urbanísticos específicos para avaliar o impacto econômico e social em caso de adoção das restrições recomendadas pelos PEZR à LPUOS;

b. Outras medidas recomendadas (medidas de gestão e operacionais)

4. Monitoramento da emissão de ruídos nos aeródromos e possíveis medidas mitigadoras adicionais, no âmbito da Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), com a participação da INFRAERO e da PMSP;

5. Compartilhamento das informações relativas às medidas operacionais de baixo ruído implementadas pelos operadores aeroportuários (INFRAERO), no âmbito da CGRA;

6. Compartilhamento das informações relativas ao monitoramento da implementação das medidas mitigadoras previstas pelo EIA-RIMA do Aeroporto de Congonhas (2008) quanto à emissão de ruído, pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no âmbito da CGRA;

7. Adoção de um Plano de Ações por parte da INFRAERO nos aeroportos de São Paulo/Congonhas (SBSP), Aeroporto Internacional de São Paulo (GRU) e ao Aeroporto Campo de Marte (SBMT), para mitigar o impacto de ruído ambiental produzido no seu entorno. (...)

a) Vigilância regular de ruído, através de Sistema de Monitoramento de Ruído a ser implantado com estações fixas e móveis;

b) Avaliação e elaboração de Relatórios Semestrais de monitoramento de ruído, referente aos períodos de verão e de inverno, ou outro que venha a ser estabelecido no Plano;

c) Elaboração de Mapas Estratégicos de Ruído, caracterizando o ambiente acústico na área envoltória dos aeródromos;

d) Considerar os níveis sonoros emitidos por equipamentos a serem adquiridos para os aeródromos;

e) Restringir a utilização de geradores das aeronaves para circulação (taxi procedures) ou aquecimento (engine start-up);

f) Implementação de Sistemas tecnológicos que permitem a redução do ruído emitido nas aeronaves, enquanto estacionadas (sistemas GPU - Ground Power Unit - de abastecimento de energia a 400 Hz; fornecimento fixo de ar condicionado);

g) Condicionamento das emissões de ruído pelo modo de transporte aéreo, pela Regulamentação Internacional da ICAO (International Civil Aviation Organization), ICAO Anexo 16, relacionada à certificação dos motores das aeronaves;

- h) Condicionamento da autorização de movimentos aéreos durante o período noturno aos níveis de ruído das aeronaves a operar, tendo por base referencial a classificação quanto às emissões sonoras estabelecidas pela ICAO;
- i) Realização de testes de aeronaves (test runs) apenas em locais específicos;
- j) Interdição de realização de testes de motores de aeronaves no período entre as 22h00e as 6h00;
- k) Interdição de realização de voos locais (tais como treino ou teste) entre as 22h00 e as 8h00;
- l) Existência de número máximo de movimentos (diário e semanal) permitidos operar durante o período noturno, entre as 00h00 e as 6h00;
- m) Aferição e validação completa do sistema de monitoramento de ruído das estações fixas e móveis;
- n) Distinção das companhias aéreas com melhor desempenho quanto ao nível das emissões de ruído;
- o) Sensibilização das companhias de navegação aérea para adoção de procedimentos tendentes a minimizar a geração de ruído. Desencorajamento de utilização dos tipos de aeronaves mais ruidosos;
- p) Estabelecimentos de procedimento otimizados de gestão de reclamações de ruído;
- q) Adoção e instalação das soluções de redução de ruído local nos edifícios identificados com usos sensíveis ao ruído e com mais exposição a estes;
- r) Realização de Inquéritos às populações residentes nas áreas vizinhas do aeroporto, com a consequente análise dos resultados e correlação com os dados acústicos (mapas de ruído) e de eventuais reclamações;
- s) Desenvolvimento de estratégia e instrumentos de comunicação / informação às populações e ao público em geral, relativamente às ações e medidas existentes e /ou planeadas, no âmbito da gestão do ruído gerado pela operação aeroportuária.

QUESTÃO 5

Há previsão de cronograma e metas para a elaboração do Mapa de Ruído da Cidade de São Paulo e para a implementação das ações de mitigação?

Informamos que a elaboração do Mapa de Ruído Urbano da Cidade de São Paulo foi instituída por força da Lei nº 16.499/2016, com especificações regulamentadas pelo Decreto nº 58.737/2019.

O **Art. 2º** da Lei nº 16.499/2016 teve redação recentemente alterada pela Lei nº 18.081/2024, que estendeu os prazos legais para a elaboração do Mapa de Ruído Urbano da Cidade de São Paulo, conforme transcrito a seguir:

Lei nº 16.499/2016

Art. 2º O Mapa do Ruído Urbano é uma ferramenta de apoio às decisões para o planejamento e ordenamento urbano com vistas à gestão de ruído na cidade, com identificação de áreas prioritárias para redução de ruídos e preservação de zonas com níveis sonoros apropriados.

§ 1º O Mapa do Ruído Urbano deverá ser elaborado prioritariamente para a Macroárea de Urbanização Consolidada, os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, a Macroárea de Estruturação Metropolitana e para as Operações Urbanas Consorciadas - OUCs.

§ 2º O Mapa do Ruído Urbano deverá ser elaborado atendendo aos seguintes prazos:

I - para a Macroárea de Urbanização Consolidada e para os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, até 2026; (Redação dada pela Lei nº 18.081/2024)

II - para a Macroárea de Estruturação Metropolitana e as Operações Urbanas Consorciadas - OUCs, em prazo compatível com a implantação dos projetos e programas de desenvolvimento;

III - para as demais áreas da cidade, até 2029. (Redação dada pela Lei nº 18.081/2024)

(grifo nosso)

O desenvolvimento do Mapa de Ruído Urbano é realizado por um Grupo Gestor Intersecretarial nos termos do **Art. 3º** do Decreto nº 58.737/2019, instituído pela Portaria SMUL nº 105/2023, coordenado por SMUL e com participação de SMSUB, SVMA, SMT e SMIT.

Adicionalmente, informamos que no mês de abril de 2025 a Prefeitura de São Paulo firmou **Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2025/SMUL** com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT) (**doc. 124411170**, constante no **SEI nº 6068.2023/0005968-6**), para fins de elaboração do Mapa de Ruído Urbano, que atualmente encontra-se em elaboração.

Cabe mencionar também que a elaboração do Mapa do Ruído Urbano da Cidade de São Paulo, se trata de assunto correlato ao Zoneamento de ruído Aeroportuário, mas com este não se confunde, pois visa essencialmente a elaboração de mapa de ruído na cidade como um todo, e sem distinção do tipo de emissor do ruído, dentre os quais certamente haverá a prevalência daquele causado pelo tráfego urbano motorizado, fundamentalmente, motos, carros, ônibus e caminhões, e nas áreas dos entornos dos aeroportos, evidentemente o ruído aeroportuário deverá estar presente com relativo predomínio em tal diagnóstico.

Por fim, destacamos que, apesar da correlação dos assuntos com os parâmetros de incomodidade sonora observados para as zonas do município, definidos pelo **Art. 113 e Quadro 4B** da LPUOS, o Mapa de Ruído Urbano e os PEZR são instrumentos urbanísticos distintos, com objetivos específicos e elaborações variadas, não se confundindo, portanto, entre si.

Nada mais havendo a acrescentar, sugerimos o encaminhamento do presente à SMUL/GAB para prosseguimento.

Arq. Tatiane Teles

Coordenadoria de Legislação de Uso e Ocupação do Solo



Tatiane Oliveira Teles
Assessor(a) II

Em 09/10/2025, às 11:37.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144051097** e o código
CRC **E568FCBE**.



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO GABINETE DA SECRETÁRIA

Rua São Bento, 405 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 3243-1042

PROCESSO 6010.2025/0003269-6

Encaminhamento SMUL/GAB Nº 144537048

São Paulo, 17 de outubro de 2025.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

Assunto: Projeto de Lei nº 168/23, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Institui Taxa de Fiscalização de Poluição e Ruído Aeronáutico - TFRA e Fundo Municipal de Mitigação de Danos Socioambientais de Ruído Aeronáutico - FMDRA."

À PREF/CASA CIVIL/ATL III

Senhor Procurador,

Em atenção ao solicitado por esta Assessoria em doc. 142982480, envio as informações prestadas pela Coordenadoria de Legislação de Uso e Ocupação do Solo - DEUSO em doc's. 144051097, 144053032 e pela Assessoria Técnica e Jurídica - ATAJ em doc. 144465012, para ciência e prosseguimento no que couber.

Cordialmente,

Elisabete França

**Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento
SMUL**



Elisabete França
Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento
Em 17/10/2025, às 17:17.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144537048** e o código CRC **93843CC7**.