

# PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 693, de 2019 (Substitutivo da Câmara dos Deputados), que *altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital.*

SF/19175.79500-10

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

## I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, o substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 693, de 2019, de autoria do Senador Jorginho Mello, que tem por objetivo alterar a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, *para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital.*

Inicialmente, o Projeto de Lei apresentado no Senado Federal visava a modificar a Lei nº 6766, de 2019, para diminuir a faixa não edificável de rodovias e ferrovias para cinco metros.

De acordo com o autor do projeto, a faixa de quinze metros *non aedificandi* estabelecida na lei é demasiadamente exagerada, uma vez que a própria faixa de domínio já cumpre a função de proteção do ambiente ao seu redor. Para além disso, ainda segundo o autor, é preciso conceder segurança

ao cidadão sem perder, no entanto, a viabilidade econômica das regiões que crescem ao redor das rodovias.

O PL foi distribuído então à CMA e à CDR para exame.

Na CMA, o parecer foi aprovado na forma de substitutivo, para manter a faixa de quinze metros como regra e autorizar os municípios a reduzir para até o mínimo de cinco metros, por meio de lei municipal que aprove o plano diretor. Dessa forma, garantir-se-ia que, ao remeter a decisão ao Plano Diretor do Município, o plano de desenvolvimento estaria alinhado com estudos técnicos.

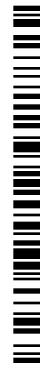
Por fim, o substitutivo da CMA estabeleceu a data limite de 31/08/2018 para reconhecer a regularização daquelas construções que não obedeçam aos limites previstos na lei, ressalvado ao poder municipal, quando necessário, estabelecer exceções por meio de ato devidamente fundamentado.

Em seguida, a matéria foi apreciada em Plenário, onde recebeu parecer favorável em substituição às comissões, nos termos do substitutivo aprovado na CMA.

Remetido à Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado na forma de novo substitutivo, que manteve a faixa não edificável de quinze metros para as ferrovias. Aquela Casa entendeu que a realidade das obras ferroviárias exige grandes variações de geometria e, em algumas situações, a faixa em questão, de quinze metros, pode ser necessária para garantir a segurança da população. *Assim, tanto a redução da área objeto da limitação administrativa, quanto a anistia às construções irregulares constituem favor (sic) de risco ao munícipe e ao modo de vida urbano no que tange à relação entre cidade e ferrovia (...).*

A segunda alteração promovida no texto diz respeito à data de corte para a construção das edificações, que se dará até a data de promulgação da lei.

De volta ao Senado Federal, a matéria foi distribuída à CCJ para análise da emenda da Câmara dos Deputados.



SF/19175.79500-10

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas, bem como manifestar- se sobre seu mérito.

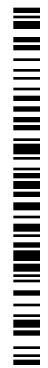
Em conformidade com o disposto no art. 24, inciso VI, da Constituição Federal (CF), compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre defesa do solo e dos recursos naturais. Ademais, o projeto não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF.

Igualmente, em relação à juridicidade, não há o que se questionar, uma vez que os projetos buscam introduzir suas alterações na legislação pertinente, que é a lei que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, em vez de produzir legislação esparsa, e apresentam os atributos novidade, generalidade e abstração. Não se tratando de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, a lei ordinária é instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Ademais, a tramitação obedeceu o disposto no Regimento Interno do Senado Federal. Assim, não há mácula, no PLS, quanto ao aspecto de constitucionalidade e, também, no que se refere a sua adequação ao ordenamento jurídico e às normas regimentais vigentes.

Passamos a tratar do mérito da proposição. Do ponto de vista ambiental, a proposição não acarreta graves consequências, uma vez que mantém a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, ao longo das águas correntes e dormentes.

A definição da extensão das faixas *non aedificandi* cabe ao ente municipal dado que a Constituição Federal atribuiu aos municípios a competência para ordenar o território urbano, mediante planejamento e controle do parcelamento, do uso e da ocupação do solo urbano (art. 30, VIII). Os instrumentos adequados para a fixação de suas dimensões são o plano diretor e as diretrizes de urbanização expedidas por ocasião do parcelamento do solo, que são planos urbanísticos específicos para o território a ser ordenado. A União apenas está a definir o limite mínimo de largura dessa faixa, em atenção a sua prerrogativa de legislar concorrentemente sobre o assunto e, portanto, estabelecer apenas norma



SF/19175.79500-10

geral conforme preveem o inciso VII e o § 1º do art. 24 da Constituição Federal.

Por esse prisma, cabe aos municípios, a partir da norma geral, entendida como um parâmetro mínimo de segurança, estabelecer metragens mais rigorosas, caso entendam necessárias às suas realidades.

Não podemos deixar de concordar com a Câmara dos Deputados que, no âmbito do transporte ferroviário, a existência de passagens de nível, a invasão de faixas de domínio e o desrespeito a faixas não-edificáveis já está a exigir uma redução da velocidade das vias e das composições, além de colocar em risco a segurança da população do entorno. Se essa situação já ocorre em faixas *non aedificandi* de 15 metros, conforme estabelece a Lei nº 6.766, de 1979, imagine-se o que ocorrerá se a distância for reduzida para 5 metros.

Portanto, concordamos que ao excepcionar as ferrovias da regra geral, a lei cumprirá inegavelmente uma importantíssima função social.

Note-se, ainda, que o substitutivo oferece uma solução para as edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos das rodovias e ferrovias que atravessem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, e cujas construções tenham sido finalizadas até a promulgação da lei. Essas edificações ficam dispensadas da observância da exigência prevista § 5º do art. 4º, salvo ato devidamente fundamentado do poder público municipal.

Assim, a lei regulariza uma situação que já é realidade há décadas no País e que, se replanejada juntamente com o planejamento urbano e o plano diretor desses municípios, pode minimizar os impactos urbanísticos e, ao mesmo tempo, oferecer dignidade a essas pessoas que hoje, em sua maioria, estão abandonadas pelo Poder Público.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 693, de 2019, na forma do Substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados.



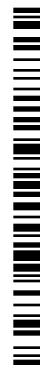
SF/19175.79500-10

Sala da Comissão,

, Presidente



, Relator



SF/19175.79500-10