



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4042, de 2020, do Senador Rodrigo Cunha, que *altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências*.

Relator: Senador ALAN RICK

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4042, de 2020, do Senador Rodrigo Cunha, que *altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências*, para alterar as características das faixas de domínio e não edificável ao longo das ferrovias, nas condições que especifica.

O projeto contém quatro artigos. O primeiro enuncia o objeto principal da proposição: alterar a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que *dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências*, para diminuir para cinco metros a faixa não edificável existente ao longo das ferrovias.

O segundo artigo promove a alteração do art. 4º da Lei nº 6.766, de 1979, para determinar que *ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado, poderá ser reduzida até 5 (cinco) metros de cada lado por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial*.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

O art. 3º modifica o mesmo art. 4º para estabelecer que *em caso de longa e manifesta inativação de malha ferroviária e considerável desenvolvimento territorial que afete sua reestruturação, ambas faixa de domínio e área não edificável das ferrovias poderão ser prescindidas, desde que por autorização legal de lei municipal ou distrital que aprove o instrumento do planejamento territorial e ordenamento urbano, atendido o interesse local.*

O quarto e último artigo do PL dispõe sobre a cláusula de vigência da lei, que ocorrerá 180 dias após a sua publicação oficial.

De acordo com o nobre autor da proposição, o sistema ferroviário brasileiro está abandonado e o setor enfrenta uma considerável diminuição de investimentos. Ademais, as cidades às margens das ferrovias avolumaram-se, invadindo o espaço que antes eram ocupados pelas estradas de ferro. Para tanto, apresenta o presente PL, cujo objetivo é atualizar o arcabouço normativo no âmbito do parcelamento do solo urbano, de maneira a garantir o direito à moradia, à propriedade e à sua função social.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental. A matéria foi inicialmente distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura, onde recebeu parecer pela sua rejeição. Cabe, agora, a esta Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), apreciar a matéria, em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

A Constituição Federal determina que a competência para legislar sobre direito urbanístico (art. 24, I) é concorrente entre a União, os Estados e o Distrito Federal. Compete, ainda, à União, explorar o transporte ferroviário, nos termos do art. 21, inciso XII, alínea “d” da Carta Magna.

Cabe à CDR, nos termos do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre a matéria. Por se tratar de apreciação em decisão



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

terminativa, analisaremos também a constitucionalidade e a juridicidade da proposição.

Não identificamos quaisquer óbices quanto à regimentalidade do projeto de lei aqui analisado.

Entretanto, no tocante à constitucionalidade e à juridicidade, entendemos que o PL possui vícios, que serão apontados adiante.

No mérito, ratificamos, aqui, todos os argumentos utilizados pela CI para rejeitar a matéria. A gestão responsável e econômica da faixa de domínio é um imperativo estratégico que deve ser priorizado.

Entre os argumentos do parecer da CI, está o fato de que parte da redação do art. 2º do PL já está contemplada na lei, que é exatamente a possibilidade da redução da faixa não edificável das rodovias. Essa alteração se deu por meio da Lei nº 13.913, de 25 de novembro de 2019. Ademais, com relação às ferrovias, durante a tramitação do Projeto de Lei nº 693, de 2019, que deu origem a lei supra, o Congresso Nacional entendeu que a faixa não edificável desse modo de transporte deve merecer tratamento diferenciado e, por isso, a faixa mínima de quinze metros para cada lado foi mantida naquela ocasião, embora, veremos, havendo outras exceções já positivadas em lei.

Se é verdade que há recorrentes invasões nas faixas de domínio e muitas construções ilegais nas áreas não edificáveis contíguas às ferrovias, também é verdade que aprovar uma liberalização ampla aos municípios iria agravar ainda mais o problema de segurança e de urbanismo ao longo das linhas férreas brasileiras.

As reduzidas larguras das faixas de domínio das ferrovias brasileiras, muitas vezes centenárias, restringem ou mesmo inviabilizam um uso mais otimizado do modo de transporte ferroviário. Aboli-las totalmente iria na contramão da segurança operacional. Ademais, as faixas de domínio e não edificáveis também têm relevância em função de higiene e conforto ambiental (térmico, acústico, luminoso e energético). O valor mais importante a se proteger, em todo caso, é a ampliação da segurança.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

A manutenção da existência de uma área não edificável com 15 (quinze) metros a partir da faixa de domínio, na maioria dos casos, é uma garantia à população do entorno para a mitigação de riscos relacionados à atividade ferroviária e seus impactos potenciais, principalmente se o Brasil, de fato, desejar implementar trens mais velozes e eficientes.

Além das questões já citadas, a proposta pode ser vista como antijurídica por falta de inovação legislativa. A Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 21 de dezembro de 2021) já criou a possibilidade de edificações serem construídas pelos operadores ferroviários, inclusive metroferroviários, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o plano diretor e o respectivo contrato de outorga com o poder concedente, na forma do seu art. 73, a saber:

Art. 73. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 57-A:

“**Art. 57-A.** A operadora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir o direito real de laje de que trata a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e o de superfície de que trata esta Lei, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o plano diretor e o respectivo contrato de outorga com o poder concedente.

Parágrafo único. A constituição do direito real de laje ou de superfície a que se refere o caput deste artigo é condicionada à existência prévia de licenciamento urbanístico municipal, que estabelecerá os ônus urbanísticos a serem observados e o direito de construir incorporado a cada unidade imobiliária.”

A lógica da Lei das Ferrovias é a de que os operadores ferroviários são os atores interessados mais aptos a aproveitarem o potencial construtivo das faixas de domínio com segurança e racionalidade econômica. A aprovação da proposição enfraqueceria não apenas a segurança ferroviária, como também a capacidade dos operadores ferroviários, principalmente os de passageiros, obterem receitas imobiliárias dos entornos das estações.

Finalmente, vislumbramos inconstitucionalidade de parte da proposta, ao permitir que as faixas de domínio e as áreas não edificáveis das



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alan Rick

ferrovias sejam prescindidas por leis municipais e distritais, sem observar a competência federal para dispor sobre o trânsito e o transporte ferroviário federal.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **rejeição** do PL nº 4042, de 2020.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator