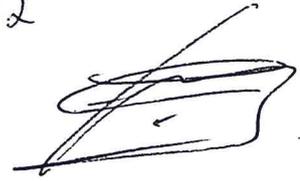


Parcela proferido em Plenário, 16/10/19, 17h12



PROJETO DE LEI Nº 693, DE 2019

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (Lei do Parcelamento do Solo Urbano), para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e ferrovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado LUCAS GONZALEZ

I - RELATÓRIO

Chega para o exame deste Plenário o projeto de lei em epígrafe, que altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a qual dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e ferrovias, e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital.

Dessa forma, a proposição em tela pretende alterar o art. 4º da mencionada lei, para dispor que, ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de faixa não edificável de quinze metros de cada lado, que poderá ser reduzida até o limite mínimo de cinco metros de cada lado pela lei municipal ou distrital que aprovar o plano diretor.

Pretende-se excepcionar dessa exigência 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, desde que construídas até a data de 31 de julho de 2018, salvo ato devidamente fundamentado do Poder Público municipal ou distrital.

Ainda, ao longo das águas correntes e dormentes, fica obrigatória a reserva de faixa não edificável quinze metros de cada lado.

Tramitando em regime de urgência e sujeita à apreciação do Plenário, a proposição foi distribuída para apreciação da Comissão Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, da Comissão de Viação e Transporte, da Comissão de Desenvolvimento Urbano, e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo quanto à constitucionalidade ou juridicidade.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em relação ao parecer pelo mérito do projeto, votamos pela aprovação da Proposição pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável por se tratar de pequena alteração que não trará maiores impactos ao meio ambiente através da redução das faixas não edificáveis, mantendo as regras para as faixas de domínio.

Na Comissão de Viação de Transporte, votamos pela aprovação do projeto, que irá contribuir para uma nova legislação, menos burocrática e ao mesmo tempo segura, através das alterações previstas pelo substitutivo apresentado.

Pela Comissão de Desenvolvimento Urbano votamos pela aprovação do Projeto de Lei por se tratar de matéria que irá contribuir para a regularização e adequação dos projetos urbanísticos demandados pelo processo de crescimento urbano e do substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transporte.

Quanto aos aspectos constitucional e jurídico a proposição em questão atende aos pressupostos formais e materiais previstos na Constituição



Federal e está em conformidade com os princípios e normas do ordenamento jurídico brasileiro.

Também foram observadas as normas regimentais e de técnica legislativa.

Passo a expor, breves considerações acerca da pertinência da proposição em análise, amparada por fundamentos constitucionais e jurídicos que justificam o mérito.

A proposta em pauta modifica a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a qual dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, de forma a determinar que, ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, seja obrigatória a reserva de faixa não edificável de quinze metros de cada lado, a qual pode ser reduzida até o limite mínimo de cinco metros de cada lado pela lei municipal ou distrital que aprovar o plano diretor.

Entretanto, excepciona dessa exigência as edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos das rodovias e ferrovias que estejam em área urbana, desde que construídas até a data de 31 de julho de 2018, salvo ato devidamente fundamentado do Poder Público municipal ou distrital.

Importante salientar que, atualmente, a citada Lei define que, ao longo de águas correntes e dormentes, rodovias e ferrovias, a faixa não edificável deve ser de quinze metros em cada lado. Destacamos que essa área não edificável é aquela que fica após a faixa de domínio.

Sabemos que faixa de domínio é a base física sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a rodovia ou ferrovia dos imóveis marginais ou da faixa do recuo. A propriedade da faixa de domínio é do Estado ou da União e, sobre ela, não é permitido nenhum tipo de construção. A sua existência é necessária para a segurança e para os casos em que seja necessário aumentar as faixas de rodagem.



Em relação à faixa não edificável, há o direito à propriedade particular, porém esta deverá ser exercida, caso haja interesse em edificação, com a reserva de quinze metros da faixa de domínio.

Entendemos que esses quinze metros poderiam ser diminuídos, em muitos casos, uma vez que acreditamos que a margem de segurança já está inserida na faixa de domínio. Caso os órgãos de trânsito concluam que é necessário um espaço maior para segurança, poderá a administração pública desapropriar, visando ao bem comum e à segurança da população. Porém, na maioria das vezes, é suficiente a soma da faixa de domínio com cinco metros, para conceder segurança aos cidadãos.

É importante notar que a proposta de mudança das regras atuais parte da premissa de que a faixa de domínio das rodovias e ferrovias já seria suficiente e bastante para garantir a segurança operacional plena e evitar todo tipo de conflito e risco à população. Ocorre que, da mesma forma como o texto original da lei possui motivos e finalidades diversos para cada uma das suas hipóteses, é necessário analisar os impactos da alteração legislativa também em casa uma das hipóteses distintas, pois as consequências são igualmente diversas.

A complexidade e multiplicidade de fundamentos sociais já contam com um primeiro reconhecimento por parte do legislador do Senado, quando mantém a disciplina atual no caso de áreas ao longo de águas correntes e dormentes. Mas é necessário, nesse mesmo sentido, sopesar algumas considerações próprias do setor ferroviário que inspiram atenção e cuidado.

Ao contrário do que normalmente ocorre com as rodovias, a faixa de domínio das ferrovias tem grande variação de largura a depender do trecho. Assim, a premissa de que a faixa de domínio possui área e condições suficientes de, por si só, garantir a plena segurança da operação e terceiros não se confirma no setor ferroviário nas mesmas condições do que poderia se aplicar ao setor rodoviário.

Por uma série de fatores, entre eles a idade de boa parte dos trechos, muitos deles construídos há mais de 100 anos, as faixas de domínio ferroviárias não seguem um padrão único, podendo, em diversos trechos, ser



de apenas 5 metros, por exemplo, em contraste com a premissa de 40 metros mencionada na justificção da proposta original, que pode ser adequada no caso de rodovias, mas não é a realidade do setor ferroviário. Nesses casos, que não são raros, a existência de uma área não edificável, a despeito de seu caráter eminentemente privado, é uma garantia à população do entorno para a mitigação de riscos relacionados à atividade e seus impactos potenciais. Assim, tanto a redução da área objeto da limitação administrativa, quanto a anistia às construções irregulares constituem favor de risco ao munícipe e ao modo de vida urbano no que tange à relação entre cidade e ferrovia, seja no dia a dia da operação, seja na ocorrência de um evento extraordinário, como um acidente ferroviário, lembrando que há composições que possuem mais de três quilômetros de extensão da locomotiva até o último vagão, o que torna o impacto potencial de segurança relevante, a despeito das melhores práticas empregadas e da substancial diminuição de índices de sinistros do gênero nos últimos anos decorrentes de investimentos constantemente realizados. Dessa maneira, se mostra imprescindível a manutenção de pelo menos 15 metros de área não edificável ao longo das ferrovias para garantia do interesse público, especialmente a segurança dos munícipes em geral.

A manutenção da atual disciplina é essencial também para que não se estimulem ou se criem conflitos urbanos decorrentes da relação entre cidade e ferrovia, já que quanto mais edificações muito próximas às linhas férreas, maior o potencial de pessoas adentrarem a própria faixa de domínio ou permanecerem mais próximas à operação desnecessariamente. Além disso, deve-se atentar para um dos objetivos da área não-edificável definido no Art. 4º, Inciso III, da Lei 6.766/1979 de proteger as proximidades das águas correntes e dormente ou reservar espaços de segurança nas rodovias públicas, ferrovias e dutos. Desta forma é importante a manutenção da reserva de 15 metros para cada lado da faixa não edificável para as ferrovias, de forma a possibilitar melhor intervenções futuras, para minimizar possíveis impactos negativos e promover o uso eficiente do solo urbano, observando o plano diretor do município e, nas regiões metropolitanas, o plano de desenvolvimento urbano integrado.



Outro ponto alterado foi a data de corte para as edificações construídas até a data da promulgação da lei. Essa alteração permitirá uma melhor avaliação, controle e fiscalização dessas edificações, trazendo maior efetividade à legislação.

Portanto, temos a convicção de que a proposição ora analisada possui um nobre motivo, por reconhecer que o País possui ocupação urbana diversificada e que esse assunto será melhor equacionado se for tratado de forma local.

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania resolve dar parecer pela constitucionalidade, legalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 693/2019 e do substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transporte.

Brasília, de  de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator