



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Assessoria Técnica de Órgãos Colegiados

ATA

20ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO PRÉVIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - CPA-EIV

Às nove horas e trinta minutos do dia quatro do mês de setembro do ano de dois mil e vinte, por meio de vídeo conferência, conforme disposto no Decreto nº 40.546 de 20 de março do ano de dois mil e vinte, foi aberta a Vigésima Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - CPA-EIV, pela Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, da Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN da Secretaria de Planejamento de Política Urbana, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, e contando com a presença dos membros representantes do Poder Público e da Sociedade Civil para deliberar sobre os assuntos constantes da pauta a seguir transcrita: 1. Abertura dos trabalhos: 1.1. Informes Gerais. 2. Análise da 1ª versão do EIV do empreendimento Arena BSB (00390-00007580/2019-10): Considerações de todos os órgãos: SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER. 3. Encerramento. Passou imediatamente ao Item 1. Abertura dos trabalhos: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** deu por aberta a sessão, cumprimentando a todos. Com relação a pauta, destacou que seria realizada a análise da primeira versão do EIV do Empreendimento Arena BSB. Com inversão de pauta, seguiu ao Item 2. Análise da 1ª versão do EIV do empreendimento Arena BSB (00390-00007580/2019-10): Considerações de todos os órgãos: SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER: Procedeu a leitura do parecer técnico CPA/EIV sobre o Complexo Esportivo de Lazer Arena BSB, processo de nº 3900007580/2019-10, interessado: ARQBR Arquitetura e Urbanismo Ltda. Prosseguiu a apresentação das informações preliminares, tratando-se de Parecer Técnico de 1ª análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança do empreendimento denominado ARENA BSB, localizado na Região Administrativa de Brasília, no Setor de Recreação Pública Norte Asa Norte – RA I, Distrito Federal. Informa que o Complexo Esportivo e de Lazer Arena BSB é um empreendimento de uso comercial e de prestação de serviços variados, onde o projeto é fruto de concurso público, organizado pelo consórcio Arena BSB e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, com a proposta vencedora do escritório ARQBR, que também é responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança. Destaca que a área do lote do Setor do Recreações Pública Norte contempla todo o Setor, como a área do Estádio Nacional, do autódromo, e as edificações do Complexo Arena BSB a serem construídas. Salientou que a área apurada (de 141.490 m²) estava equivocada e solicitou ao sr. Teder Seixas de Carvalho (CAP), que pudesse fazer a conferência das áreas do empreendimento em questão. Informa que o empreendimento está dividido em sete blocos, com previsão para as seguintes atividades: Edificação 1: Lojas, serviços, academias, restaurantes, bares e praça de alimentação, lajes corporativas, empório e cinema. No subsolo, além da garagem, estão previstas áreas de carga e descarga e espaços reservados para áreas técnicas; Edificações 2 e 3: Atividades relacionadas ao complexo esportivo; Edificações 4, 5 e 6: Atividades de apoio (sanitários, vestiários, paraciclos, bebedouros, bancos, lixeiras) e áreas para comércio; Edificação 7: Atividades de apoio (sanitários, vestiários, paraciclos, bebedouros, bancos, lixeiras). Frisando que a obra ocorrerá em fases, com a conclusão de todas as etapas prevista para 2026. Acrescentou que a primeira versão do Estudo foi protocolada em 21/07/2020, após pagamento de taxa de análise, em 30/07/2020, a primeira análise do estudo foi contemplada na pauta desta 20ª Reunião Ordinária da CPA/EIV.

Referência - TR, previamente emitido pela Comissão, e toda caracterização e dados referentes ao empreendimento foram descritos a partir de declarações e registros feitos diretamente pelos autores do projeto arquitetônico, ficando evidente a ampla defesa do partido norteador do projeto. Deste modo, a caracterização do empreendimento é feita de forma clara e objetiva, com mapas que auxiliam na compreensão da inserção do complexo Arena BSB no contexto urbano. Conforme apresentado no estudo, salienta que a principal premissa do projeto arquitetônico é priorizar as pessoas e a mobilidade ativa, com criação de espaços orientados pela acessibilidade universal, e desenhados de maneira a garantir a prioridade de pedestres sobre os ciclistas, destes sobre os veículos motorizados e, nesse universo, do transporte público e coletivo sobre o motorizado e individual. Reitera que, segundo os autores, a partir de tal premissa foram definidas as soluções das praças, calçadas, travessias, estrutura cicloviária, estacionamentos, acessos, mobiliário urbano e equipamentos de apoio e lazer dentro do lote. Declara que ainda que o projeto proponha, em um esforço de conexão com o entorno, “praças de mobilidade” nas várias extremidades do lote, as premissas do projeto arquitetônico não transbordam para a vizinhança, pois trata-se de um projeto para um lote, e como tal, circunscrito aos seus limites. No entanto, ao pretender “a condensação das diferentes escalas de Brasília, de modo unificado”, o projeto finda, ao contrário do desejado, por colocar em evidência justamente o que pretende minimizar: o outro lado da moeda da escala monumental do Plano Piloto de Brasília, que se caracteriza pela difícil compatibilização com a escala do pedestre, e em última instância, pelo fraco diálogo entre o monumental e o cotidiano. Esclarece que é possível verificar certo isolamento do Estádio Nacional com relação ao seu entorno imediato, provocado pela ausência de tratamento urbanístico/paisagístico, pela ausência de conexão com os equipamentos existentes, assim como pela presença de grandes espaços vazios que servem como estacionamento de ônibus ou se mostram somente como espaços intersticiais sem utilidade. Relata que o EIV conclui o diagnóstico quanto ao uso e ocupação do solo apontando problemas na qualidade dos espaços públicos na AIDV, mais especificamente de áreas internas ao lote do SRPN e áreas lindeiras, e que, em relação ao contexto morfológico da AIIV, os principais pontos levantados também se referem à falta de qualificação dos espaços abertos e a observação dos aspectos relacionados à Escala Monumental. No entanto, afirma que tais conclusões não comparecem no quadro de impactos, cujo cenário imaginado para a etapa de operação do empreendimento aponta apenas os aspectos positivos do projeto arquitetônico, mantendo-se em uma comparação maniqueísta entre os cenários sem o empreendimento e com o empreendimento, ignorando o caráter multidimensional e mesmo contraditório da arquitetura, que pode ser uma e outra coisa. Assim, ressalta que é preciso observar para além dos limites do lote e do projeto em si, devendo a lógica do padrão espacial que os autores buscaram no projeto comparecer e também nortear a análise do EIV, em uma análise dialética. Para que a reprodução do padrão de urbanidade desejado para dentro do lote possa ter chance de se replicar fora do lote, a CPA recomenda que o estudo observe o cenário com o empreendimento em funcionamento, atentando-se aos contrastes gerados na vizinhança, tendo como expectativa que o empreendimento produza fluxos de movimentos ligados aos fluxos mais diversos das pessoas no espaço urbano vizinho. Para tanto, deve lançar seu olhar para as relações entre o projeto e os demais pontos de atração localizados na vizinhança, tais como Feira da Torre, Parque da Cidade, entre outros, observando as rotas desejos dos pedestres e ciclistas e os espaços entre as edificações, que atualmente caracterizam-se pela falta de caminhabilidade e por serem áreas esvaziadas de pedestres, localizados apenas pontualmente no espaço, próximos a outros pontos de interesse. Trata-se de verificar como “ligar os pontos” diante da rarefação do tecido urbano permeado por vastas descontinuidades espaciais, através do acesso dos meios não-motorizados. Além da caracterização dos espaços públicos, explicita que o Relatório de Impacto no Sistema de Trânsito - RIST deve ser complementado em vários aspectos, em especial na delimitação das áreas de influência conforme o Parecer Técnico n.º 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV, e identificação das rotas desejos dos pedestres e ciclistas na AIIV, uma vez que restou definido que a análise de trânsito deve ocorrer no âmbito da AIIV e não da AIDV. Além disso, recomenda-se que os dados da pesquisa sejam considerados como

medidas. Pontuou que as referências levantadas pelos usuários do lugar, coletados através da pesquisa, dizem respeito à qualidade dos espaços públicos, tais como calçadas, passeios, arborização, iluminação, além dos equipamentos como lixeiras e bancos, e até banheiros públicos. Contrariando a pesquisa, o estudo identifica apenas como impacto negativo aqueles relacionados ao tráfego de veículos, mencionando também que a pesquisa revelou pontos negativos no projeto, até então desconhecidos, como o fato de que o estacionamento será pago, e, que, portanto, será menor a área de estacionamento público, e também o receio de que a implantação do projeto possa incentivar indiretamente a segregação social. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres**, Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN-DF, salientou a ausência de citação dos RISTs anteriores ao empreendimento no primeiro item. Em resposta, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** informou que os mesmos constam nas exigências, de maneira pontuada. Não se opondo a inserção dos relatórios na parte da análise, de acordo com a sugestão. Em seguida, comunica que foram constatadas a existência de 29 exigências, sendo elas: 1. Apresentar o número do processo de aprovação do EIV; 2. Inserir legenda na figura 6 (pág. 31), para melhor compreensão das áreas de influência. 3. Apresentação do Estudo Preliminar protocolado na fase de Estudo Prévio pela CAP. 4. Apresentar legenda que identifique todos os pontos apresentados no mapa de cobertura vegetal (figura 25), de forma mais clara, para facilitar a compreensão do Item B; 5. Situar o empreendimento no mapa de risco ecológico de perda do solo por erosão no DF (figura 29) - Item 3.2.1 do TR; 6. Apresentar caracterização da arborização do espaço público, conforme item 3.4.1 (5) do TR; 7. Complementar as análises do item 3.5 considerando este parecer técnico da CPA/EIV; 8. Caracterizar melhor o sistema ciclovitário na área de influência direta demonstrando sua integração com a rede, por exemplo, no trecho que fica à margem do autódromo; 9. Mapear as rotas desejadas, pensando a integração destas rotas com o projeto; 10. Compatibilizar a AIDV e AIIV do RIST com a área definida no Parecer Técnico nº 07/2020 da CPA; 11. Informar se foi considerado na elaboração do projeto, RIST's aprovados anteriormente para outros empreendimentos internos ao lote, em especial quanto aos acessos e estacionamentos previstos nestes; 12. Apresentar níveis de serviço para o Cenário 03 do RIST e tabela comparativa de níveis de serviço entre os cenários 01, 02 e 03, comprovando a eficácia das mitigações; 13. Apresentar projeto funcional das medidas mitigadoras propostas no RIST para a interseção 5, a fim de verificar a viabilidade da proposta e o mecanismo de fluxo da rotatória; 14. Apresentar ficha de enquadramento como PGV; 15. Apresentar descrição e análise dos acessos de veículos ao empreendimento. Considerando que as vias de acesso são de mão dupla e que a necessidade de entrada ao empreendimento gera conversão à esquerda com cruzamento no meio da via, deverá ser previsto algum mecanismo para solucionar o problema de segurança viária no acesso ao empreendimento; 16. Apresentar cálculo de vagas exigidas e ofertadas para o empreendimento. Separar as vagas existentes relacionadas às edificações existentes e as vagas geradas relacionadas à edificação a construir; 17. A sinalização de vagas para pessoas idosas deve atender à Resolução Contran nº 303/2008, utilizando a legenda "Idoso" como sinalização horizontal; 18. Apresentar rotas ciclovitárias previstas para a ligação da estrutura ciclovitária existente e o acesso ao empreendimento; 19. Considerando a entrada principal de pedestres na fachada Norte do empreendimento, apresentar rotas de pedestres advindas da parte Norte da vizinhança, analisando as travessias necessárias; 20. Entendo que a atribuição da responsabilidade de execução das medidas mitigadoras relacionadas ao tráfego, propostas, devem constar no quadro resumo de medidas como sendo da construtora, cabendo ao Detran ou ao DER, (dependendo da área de circunscrição), a aprovação do projeto e recebimento da obra; 21. Apresentar anexo contendo a base de dados relativos à pesquisa de campo realizada e lista com CPF dos entrevistados; 22. Indicar os impactos gerados com a implantação ou ampliação do empreendimento, a partir da análise das informações apresentadas em especial apontando cenários de operação do empreendimento; 23. Formular propostas de redução ou eliminação dos impactos negativos e de potencialização dos impactos positivos, em especial, quanto ao contexto de transporte e tráfego do sistema viário, mobilidade ativa e infraestrutura urbana; 24. Apresentar Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGR); 25. Indicar como se dará o funcionamento do

dispositivos de manejo de águas pluviais; 28. Apresentar plano de requalificação do pavimento como medida mitigadora; 29. Não devem ser contabilizadas como medidas mitigadoras ou compensatórias a implantação da infraestrutura necessária à obtenção do licenciamento edilício, conforme exigência do COE/DF e demais legislações específicas. (Item 5.1.11 do TR). Nas considerações finais indica que após análise do estudo apresentado, torna-se necessário esclarecer que o EIV não deve pretender fazer a defesa do projeto arquitetônico. Ao contrário, partindo-se do pressuposto que ele traz consigo claras premissas urbanísticas para o espaço arquitetônico que propõe, o EIV em tela deve ser uma oportunidade de analisar os impactos do projeto para além dele, e complementar os esforços empreendidos pelos autores do projeto, para que não se configure como um fragmento isolado em relação ao contexto urbano e concretize justamente a antítese do que se desejou. Assim, tendo em vista o que dispõe o Art. 2º, Inciso VII, do Decreto nº 39.865/2019 quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso, esta Comissão avalia que o EIV apresentado precisa ser complementado em alguns aspectos, destacando neste parecer exigências e recomendações a serem incorporadas. Ressalta-se, por fim, que o cumprimento das exigências e recomendações indicadas podem ensejar novas exigências. Ato contínuo, franqueou a palavra para manifestações. O Senhor **Teder Seixas de Carvalho**, Central de Aprovação de Projetos – CAP, informou o número do processo 00390.00003616/2020-20 (nº interno 28908) onde é apresentada a área declarada do projeto por requerimento do interessado, sendo uma área total de 141.490,00 m², salientou ainda que essa área deve ser checada pela CAP. O Subsecretário **Vicente Correia Lima Neto**, Subsecretário de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN, salienta que está explícito no parecer a solicitação para que o interessado avalie a inserção de outras medidas, principalmente com relação ao espaço não qualificado adjacente, devendo observar também as conexões com os setores vizinhos, ressaltando a ligação feita pelo autódromo. O Senhor **Teder Seixas de Carvalho**, Central de Aprovação de Projetos - CAP, fez questionamentos sobre a anuência para inserção do autódromo ou de demais áreas nas exigências, salienta que há o entendimento de que a edificação é o objeto de estudo, entretanto, está inserido em uma unidade imobiliária que tem múltipla função. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres** pontuou sua sugestão para inserir como uma exigência a apresentação de rotas diretas e indiretas para o empreendimento, e considerando a entrada principal de pedestres na fachada Norte do empreendimento, apresentassem também rotas de pedestres advindas desta área, analisando ainda as demais travessias de pedestres necessárias. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** acrescentou que a exigência diz respeito a solicitação para que o interessado amplie o mapeamento das rotas de desejo para pedestres e rotas cicloviárias, atendendo a sugestão feita pela Subsecretária do Conjunto Urbanístico – SCUB/SEDUH, para duas rotas específicas, sendo a ligação com a 901 e com o Centro de Convenções. O Senhor **Eduardo Goulart Crosara**, Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB, solicitou que fosse incluída a previsão do levantamento de projetos sendo desenvolvidos na região pela SEMOB. Com relação ao estádio, explicitou que é importante que o interessado apresente as rotas solicitadas, uma vez que trata-se de empreendimento que mantém diversos usos públicos e acessos distintos. Para atender à solicitação feita pelo representante da SEMOB, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** solicitou que o mesmo apresentasse os projetos citados, possibilitando que seja feita a adequação. O Subsecretário **Vicente Correia Lima Neto** propôs que fosse inserido como uma recomendação, apontando que o mapeamento indique as medidas correspondentes à mitigação, após observação do diagnóstico. O Senhor **Teder Seixas de Carvalho** rememorou a discussão da reunião anterior em que trataram sobre a inserção ou não do ponto de tráfego correspondente ao Centro Universitário de Brasília - UniCEUB. Em resposta, o Subsecretário **Vicente Correia Lima Neto** evidencia a possibilidade de inclusão, caso o estudo de tráfego implique em alterações no local em função do empreendimento, assegurando que os moradores ou usuários daquele espaço não sejam prejudicados por um aumento de fluxo. Com relação ao estudo a ser realizado no local, propôs que sejam trabalhados dados secundários, conforme metodologia a ser definida, para observar o comportamento do tráfego circunvizinho. A Senhora

ciclovias, como a necessidade de melhor caracterização do sistema cicloviário na área de influência indireta demonstrando integração com o RIST, exemplificando com o trecho que fica na margem do autódromo, e apresentar rotas cicloviárias previstas para a ligação da estrutura cicloviária existente e acesso ao empreendimento, propondo que sejam condensadas em uma única exigência. O Subsecretário **Vicente Correia Lima Neto** informou que se ausentaria da reunião por motivos de agenda. Em seguida, agradeceu a participação de todos, requisitando que fosse incluída a solicitação de apresentação das respostas às cartas consultas. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres** sugeriu que fosse incluída a indicação para que o responsável pelo projeto faça uma melhor caracterização do sistema viário, retirando a indicação de área de influência indireta, demonstrando sua integração com toda a rede existente, sugerindo também a retirada do exemplo citado. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** apontou que foi incluída a determinação para que o interessado faça a consulta aos projetos em desenvolvimento na área. Os representantes da SEMOB e do DETRAN ressaltaram a importância de tratar dos projetos existentes no acesso pela 906. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres** pontuou ainda sobre o trecho do EIV em que consta: “a definir as responsabilidades”, ressaltando que é atribuição do interessado fazer todas as mitigações, sugerindo que seja esclarecido que a atribuição das responsabilidades de execução de todas as medidas mitigadoras é do responsável pelo projeto, inclusive as relacionadas ao tráfego. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** complementou que as relacionadas ao tráfego devem ser direcionadas aos órgãos, a depender da sua área de circunscrição. Informou que foi identificada a necessidade da criação de uma outra tabela de medidas mitigadoras que contenha um detalhamento dos prazos para acompanhamento. Com relação a tabela em discussão, o Senhor **André Bello**, SUPLAN, afirma que a mesma define prazos de elaboração em atendimento as medidas estipuladas, quando tratar-se de demais órgãos salienta que ficará sempre em função dos trâmites internos, passando a contar o prazo de execução a partir da aprovação. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** solicitou ao Senhor **Teder Seixas de Carvalho**, CAP, auxílio para verificação da questão do anexo, que trata do estudo preliminar protocolado. Reiterou que a SEMOB deve apresentar o projeto citado anteriormente para análise registrou que o projeto é objeto de rito especial de análise, não seguindo a etapa de viabilidade legal, portanto, não há memorial descritivo. E, de acordo com as colocações, ressaltou a necessidade de que o responsável apresente a ficha de enquadramento e salientou quanto a impossibilidade de realização do cálculo de vagas disponíveis, uma vez que não foram disponibilizados os dados do Estádio, sendo necessário a juntada de documentação e o encaminhamento diretamente para a CAP. Com estas definições, questionou aos participantes se o parecer poderia ser considerado previamente aprovado, após os ajustes mencionados. Não houve objeções. Como breve informe, salientou que a Diretoria está trabalhando na conversão para documentação editável do TR do túnel de Taguatinga, que servirá como base para a elaboração do TR de intervenção viária, reiterou que após a finalização será disponibilizado no grupo de WhatsApp, possibilitando que sejam feitas contribuições. Sem mais assuntos a serem tratados, a Vigésima Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, foi encerrada pela Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, agradecendo a presença de todos.

VICENTE CORREIA LIMA NETO

Subsecretário da Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano

SUPLAN/SEDUH

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Diretora da Diretoria de Instrumento Urbanísticos e de Apoio à Gestão



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Diretor(a) de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão**, em 23/10/2020, às 17:13, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 27/11/2020, às 09:24, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=49580703)
verificador= **49580703** código CRC= **C44E8D7C**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 2º andar - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

3214-4101
