



## GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO  
DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete

Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de  
Vizinhança

Parecer Técnico n.º 14/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

### 4a Reunião Extraordinária da CPA/EIV

05/06/2020

- Referência: Processo SEI nº 00390-000596/2016
- Interessado: Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal
- Assunto: EIV para a intervenção viária - Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga.

#### 1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Por meio do Ofício nº 961/2020 - SODF/GAB/ASSESP (40501051) a Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF encaminhou Nota Técnica n.º 1/2020 - SODF/SUPOP/COELOR (40477234) a respeito do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para o Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga/DF, e solicitou verificar a possibilidade de atendimento, no que concerne às competências da SEDUH, das sugestões propostas nos subitens a), b), c) e d) do item 4 da referida nota técnica.

A Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão - DIURB/SEDUH (40769130) avaliou que as sugestões apresentadas demandam análise do conteúdo apresentado no Relatório de Impacto Ambiental Complementar - RIAC em relação ao conteúdo do EIV, conforme o TR 001/2017; e conclui que a análise do pleito é de competência da Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV, expressas no art. 25 da Lei 5022/2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV:

**"Art. 25. O órgão responsável pelo planejamento urbano deve submeter à comissão multissetorial os processos relativos aos empreendimentos e às atividades sujeitos a EIV." [grifos acrescidos]**

§ 1º Compete à comissão multissetorial:

I – elaborar TR;

II – verificar a conformidade do EIV com os requisitos exigidos para sua elaboração;

III – examinar a consistência técnica do EIV;

IV – solicitar esclarecimentos e complementação das informações apresentadas;

**V – recomendar ou exigir ajustes;**

VI – acompanhar a audiência pública;

**VII – recomendar a dispensa de elaboração de EIV quando for julgado que todos os elementos necessários estão contemplados em estudos existentes;**

VIII – emitir parecer sobre o EIV do projeto submetido à sua consideração, recomendando o aceite ou a rejeição do documento pela autoridade competente, de modo parcial ou total;

IX – emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso;

X – manifestar-se quanto à prorrogação da validade do atestado de viabilidade;

XI – manifestar-se quanto aos recursos;

XII – realizar outras atribuições definidas no regulamento desta Lei.

§ 2º A comissão multissetorial deve ser composta por órgãos, entidades e concessionárias, respeitadas suas respectivas competências, conforme o conteúdo a ser abordado no EIV.

§ 3º O prazo para elaboração do TR é de, no máximo, vinte dias úteis, contados da solicitação do interessado junto ao órgão responsável pelo planejamento urbano.

§ 4º O prazo previsto no § 3º pode ser prorrogado por igual período mediante justificativa.

[grifos acrescidos]

Rememore-se que o empreendimento foi enquadrado em EIV nos termos do art. 4º da Lei 5022/2013, uma vez que o Túnel sob a Avenida Central de Taguatinga se enquadra no item “5.1 – Grandes Intervenções Viárias (viadutos, pontes, circulações e pedágios)” do Anexo Único, que prevê enquadramento independentemente da área de intervenção:

Art. 4º A apresentação do EIV e a emissão do atestado de viabilidade são pré-requisitos para empreendimento ou atividade pública ou privada objeto de:

I – aprovação ou visto de projeto de arquitetura e de **licenciamento de atividade com porte que se enquadre no Anexo Único desta Lei**, exceto:

- a) empreendimento ou atividade que utilizar o coeficiente básico e o uso original;
- b) obra com acréscimo de área inferior a vinte por cento da área total construída de edificação licenciada, sem alteração de atividade, no caso da primeira modificação após a publicação desta Lei;
- c) modificação de projeto sem acréscimo ou com decréscimo de área de edificação licenciada sem alteração de atividade;
- d) projeto sujeito a emissão de nova licença de funcionamento no mesmo endereço e sem mudança ou ampliação do ramo de atividade ou da área inicialmente licenciada;

Em março de 2017 foi emitido o TR 001/2017 (1154766) para orientar o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga

## 2. O PLEITO

A Nota Técnica n.º 1/2020 - SODF/SUPOP/COELOR foi exarada pelas executoras do Contrato nº 005/2020-SODF, cujo objeto é a contratação de empresa de consultoria para prestação de serviços técnicos especializados na elaboração do EIV para o Túnel Rodoviário e Boulevard.

Na referida Nota Técnica é apresentado histórico referente ao processo de emissão e contratação do Contrato nº 005/2020 – SODF; entendimentos com relação ao TR 001/2017, no qual faz comparativos com o RIAC; situação atual do EIV do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga; e finalmente, sugestões para manter a continuidade do Contrato nº 005/2020 – SODF.

O item 4 e seus subitens "a" a "d", para os quais foi solicitado análise desta CPA/EIV, estão reproduzidos abaixo:

### "4. SUGESTÕES

Apesar do conteúdo constante no TR ter sido estudado em sua grande maioria no RIAC, estas executoras entendem que pode ser dada continuidade no Contrato nº 005/2020 - SODF, de forma a não causar prejuízo para a administração pública, se adotadas as seguintes sugestões:

#### **a) Aproveitamento do RIAC para o projeto básico de 2007**

Considerando que o Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC) das obras de implantação do Túnel Rodoviário e do Boulevard na Avenida Central de Taguatinga engloba em grande parte o Termo de Referência - TR 001/2017, que visa orientar o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para o Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga, o conteúdo do RIAC pode ser aproveitado como estudos para o projeto básico de 2007 uma vez que cumpre os objetivos constantes

no TR.

**b) Aproveitamento do Contrato nº 005/2020 - SODF para o projeto executivo do Túnel Rodoviário e para o novo projeto de Sistema Viário - SIV do Boulevard na Avenida Central de Taguatinga**

Como foi explanado anteriormente, o projeto executivo, assim como as obras, do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga foi contratado por meio do Contrato nº 004/2016 - SINESP e está em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel.

Os projetos executivos do Túnel Rodoviário sofreram algumas adequações mas não alterou a concepção original do projeto básico de 2007, no entanto o EIV pode abordar estas alterações em complemento ao conteúdo do RIAC.

Já os projetos do Boulevard, considerando as sugestões apresentadas nas atas de reuniões citadas nesta Nota Técnica, será alterado em sua concepção devido, especialmente, à eliminação da trincheira sob o viaduto de acesso à Avenida Elmo Serejo. Sendo assim, o EIV pode abordar todo o novo projeto.

**c) Emissão de Diretrizes Urbanísticas para subsidiar a elaboração do novo projeto do Boulevard**

Apesar das atas de reuniões para discussão do projeto do Boulevard apontar sugestões, estas executoras entendem a necessidade da emissão de Diretrizes Urbanísticas pela Secretaria de desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, de forma que o projeto possa ser desenvolvido e posteriormente analisado e aprovado tendo como parâmetro o documento oficial do órgão responsável pelo planejamento urbano.

**d) Emissão de licenciamento para a obra do Túnel Rodoviário (OAE)**

Considerando que o projeto básico do Túnel Rodoviário foi aprovado pelos titulares dos órgãos constituintes do Grupo de Trabalho instituído por meio do Decreto nº 33.701, de 06 de junho de 2012, conforme ata de reunião de julho de 2013;

Considerando que o RIAC contempla o conteúdo do TR 001/2017;

Considerando que estão sendo respeitadas as leis nº 5.022, de 4 de fevereiro de 2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV e nº 6.138, de 26 de abril de 2018, que dispõe sobre o Código de edificações do Distrito Federal;

A obra do Túnel Rodoviário se torna passível de licenciamento nos termos da Lei nº 6.138/2018 e do Decreto nº 39.272/2018 e não afeta o andamento do Contrato nº 004/2016 - SINESP, referente à contratação da obra."

Verifica-se o pleito central destinado a esta CPA/EIV está contemplado na proposta do item 4.a, no qual é solicitado o aproveitamento do RIAC como conteúdo do EIV relativo ao projeto básico de 2007.

De acordo com as executoras do contrato nº 005/2020-SODF o conteúdo do RIAC cumpre os objetivos constantes no TR 001/2017, emitido para o nortear a elaboração do EIV para licenciamento do projeto básico do Túnel de Taguatinga e Boulevard.

### 3. ANÁLISE

Preliminarmente, é preciso esclarecer que o EIV é uma etapa no processo de licenciamento de obras, incluindo aqueles relativos a intervenções viárias, uma vez que o art. 2º da Lei 5.022/2013 assim define:

“§2º O atestado de viabilidade é o documento que autoriza e orienta a aprovação de projetos e a emissão de autorização ou licença para implantação, construção, ampliação ou funcionamento para os casos previstos nesta Lei.”

Assim, para ser licenciado, o projeto básico precisa submeter-se ao rito previsto na Lei 5022/2013. Entretanto, sendo um EIV para uma intervenção viária, o atestado de viabilidade

aplica-se como exigência para a licença de obras, uma vez que a demanda de um projeto dessa envergadura é, comprovadamente, decorrente de vários estudos técnicos de circulação viária.

No caso em tela, a proposta de construção do túnel rodoviário e do boulevard na Av. Central de Taguatinga é uma das intervenções previstas no escopo do Plano de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF), e tem como objetivo desafogar o tráfego de veículos que circulam atualmente na região central de Taguatinga, assim como viabilizar a implantação do corredor de transporte oeste do DF.

Como tal, o projeto básico foi aprovado pelos titulares dos órgãos constituintes do Grupo de Trabalho instituído por meio do Decreto nº 33.701, de 06 de junho de 2012, conforme ata de reunião de julho de 2013.

Assim, cabe dizer que o empreendimento foi corretamente enquadrado em EIV. Entretanto, uma vez verificado que o conteúdo dos estudos existentes, em especial o estudo ambiental já aprovado pelo IBRAM, guarda grande similaridade com conteúdo exigido para realização do EIV, cabe a análise que ora essa CPA/EIV se detém em realizar, prevista no art. 15 da Lei 5022/2013:

Art. 15. Os estudos urbanísticos, os planos de ocupação e os **demais estudos aprovados para a área de inserção do empreendimento ou da atividade podem**, a critério do órgão responsável pelo planejamento urbano, **ser aceitos, total ou parcialmente, como conteúdo do EIV.**

Parágrafo único. Deve ser exigida a complementação e a atualização dos estudos de que trata o caput, quando eles não forem suficientes para a avaliação dos impactos dos empreendimentos e das atividades.

[grifos acrescidos]

### 3.1. Análise do RIAC e do EIV:

Comparando-se as áreas de influência definida nos dois documentos, verifica-se que no RIAC, as áreas de influência foram definidas de acordo com as características de cada área temática tratada no estudo. Assim, o estudo ambiental possui duas áreas de influência direta e duas áreas de influência indireta segundo propósitos específicos de análise.

Para as análises relativas aos aspectos socioeconômicos, onde são avaliadas as questões relacionadas ao tipo de uso e ocupação do solo, aspectos demográficos, existência de equipamentos públicos e comunitários, as interferências no trânsito, o volume de tráfego da área, entre outras informações mais específicas, a área de influência direta compreende as quadras situadas imediatamente ao redor da Av. Central de Taguatinga.



(a)



(b)

Fig. 01- Área de influência direta relativa aos aspectos socioeconômicos. Fonte; RIAC. Fig. 23

Para a área de influência indireta foram abordadas informações sobre a condição socioeconômica da população residente nas Regiões Administrativas de Ceilândia, Samambaia e Taguatinga.

Para as análises relativas aos aspectos físico e biótico, onde são detalhadas as questões relacionadas ao tipo de relevo, características geotécnicas dos solos existentes, o inventário das espécies arbóreas a serem suprimidas e a interferência com os espaços legalmente protegidos, a área de influência direta abrange todas as áreas afetadas pelas obras do túnel de Taguatinga e sua circunvizinhança imediata.



Fig. 02- Área de influencia indireta relativa aos aspectos socioeconômicos. Fonte: RIAC. Fig. 22

Para a área de influência indireta foram tratadas as questões mais gerais relacionadas ao meio físico, à dinâmica da paisagem e ocupação das terras. Para tanto, considerou-se a área da sub-bacia hidrográfica onde se encontram inseridas as obras do túnel rodoviário e do boulevard na Avenida Central de Taguatinga (sub-bacia do ribeirão Taguatinga/Cortado).

No TR 001/2017, as figuras abaixo ilustram a AIDV e AIIV, respectivamente, onde a AIIV corresponde a um raio de 2.500m a partir do ponto central localizado sobre a área de intervenção:

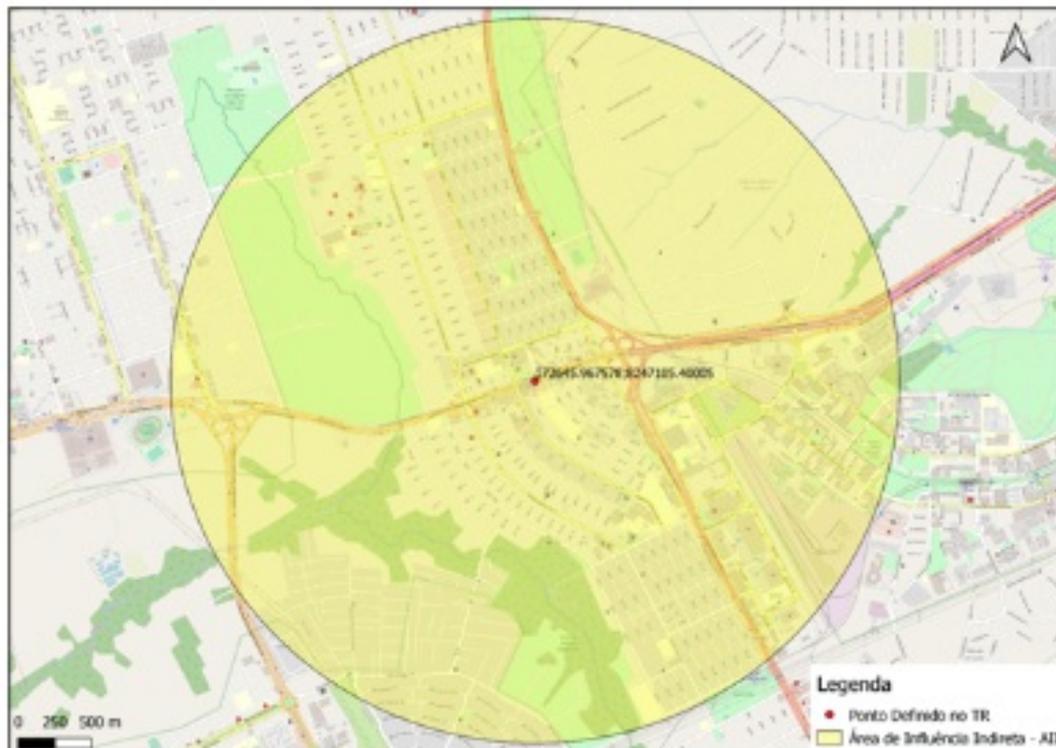
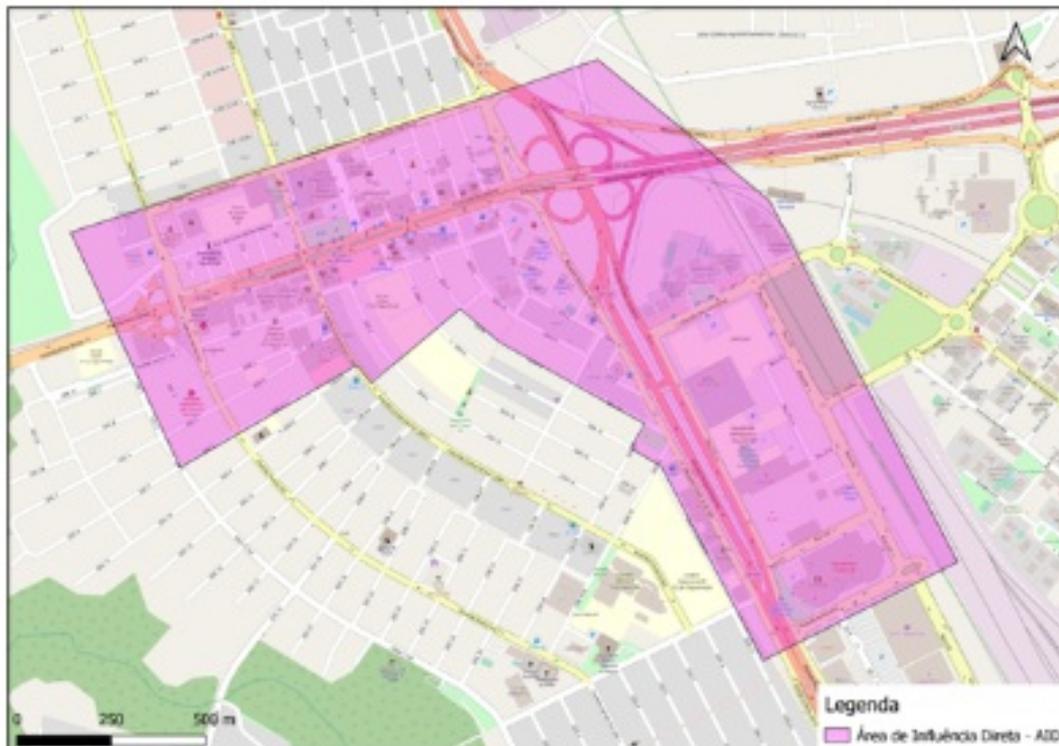


Fig. 03 - Áreas de influência direta (acima) e indireta (abaixo) do TR 001/2017. Fonte: Nota Técnica 01 (40477234)

Verifica-se que, embora não sejam coincidentes, as áreas de influência são similares. Assim, importa esclarecer que a delimitação da área de influência em EIV relaciona-se ao grau do impacto a ser causado, e assim, o próprio conceito de vizinhança é flexível, importando ao fim e ao cabo, a possibilidade de o instrumento fornecer informações e parâmetros técnicos para construir soluções para mediar os conflitos decorrentes do funcionamento da obra.

Observando-se o quadro demonstrativo constante da Nota Técnica 01, verifica-se de fato, grande afinidade no conteúdo dos dois documentos: EIV e RIAC.

É certo que a concepção do EIV se inspira, por assim dizer, na concepção dos estudos ambientais, como o EIA – Estudo Prévio de Impacto Ambiental, tendo inclusive a sua incorporação no texto do Estatuto da Cidade ocorrido na esteira do debate ambiental, juntamente com o zoneamento

ambiental, o estabelecimento de unidades de conservação e a realização de estudos prévios de impacto ambiental. Ainda que os dois instrumentos não se confundam, entende-se que é possível considerar que a verificação dos impactos sobre a qualidade de vida da população, citados no Estatuto da Cidade, são impactos ambientais sobre os componentes do meio ambiente construído, como instrui o Caderno Técnico de Regulamentação e Implementação de Instrumentos do Estatuto da Cidade: “no âmbito de um política de planejamento e gestão urbano-ambiental integrada, deve-se, sempre que possível, sintetizar as recomendações técnicas das duas áreas em um documento único”

Tal premissa está prevista no art. 5º da Lei 5022/2013:

**Art. 5º Na hipótese de empreendimento ou atividade sujeita à exigência simultânea de elaboração de EIV e de avaliação de impacto ambiental ou de relatório de impacto de trânsito, os instrumentos de avaliação podem ser incorporados em um único instrumento, desde que:**

I – seja contemplado o conteúdo mínimo dos instrumentos;

II – representantes dos órgãos responsáveis pela avaliação dos instrumentos integrem a Comissão de Análise.

§ 1º O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA substituem a exigência de EIV, quando incorporarem seu conteúdo.

§ 2º O EIV substitui o Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, quando incorporar o seu conteúdo.

[grifos acrescidos]

Assim, a análise do conteúdo do RIAC apresentado, no que concerne às preocupações avaliadas por esta CPA quando da análise de um EIV, recai, sobretudo, em verificar como se deu o trato das questões sobre os componentes do *meio ambiente construído*, ou seja, das questões relativas aos aspectos urbanísticos.

Analisando o RIAC, verifica-se que o item 7.4- *Caracterização dos impactos ambientais sobre o meio socioeconômico* - apresenta uma descrição dos impactos junto a este meio durante as diferentes fases de implantação e operação do empreendimento:

Aspecto	Impacto	G. de Incerteza	Abrang.	Freq.	Magn.	Persis	Natureza
<b>Fase de Implantação</b>							
Emprego	Geração de empregos	C	L/R	T	F	R	+
Saúde	Transmissão de doenças no canteiro de obra	P	L	T	F	R	-
Saúde	Acidentes de trabalho	P	L	T	M	R	-
Social	Interferência nas redes de infraestrutura	C	R	R	T	M	-
Economia	Interferência no comércio local formal	C	L	T	FO	B	-
Economia	Interferência no comércio informal	C	L	T	M	R	-
Mobilidade Urbana	Desvio e Interdição no tráfego	C	L/R	T	FO	R	-
Qualidade de vida	Transtornos à vida urbana	C	R	T	FO	B	-
Saúde	Acidentes junto à população	P	L	T	FR	B	-
<b>Fase de Operação</b>							
Economia	Incremento das atividades comerciais e de serviços	P	L	F	M	I	+
Qualidade de Vida	Requalificação da paisagem urbana	C	L	F	F	I	+
Urbanismo	Valorização e especulação imobiliária	P	L	F	M	R	+/-
Transporte	Melhoria das condições de transporte urbano	C	L/R	F	FO	I	+
Infraestrutura	Aumento na demanda pelos serviços e equipamentos disponíveis no Plano Piloto	PP	R	C	M	R	-
Economia	Incremento das atividades comerciais e de serviços	C	L	F	F	I	+
Economia	Geração de emprego e renda	C	L	M	M	I	+
Saúde	Redução na geração de doenças respiratórias	PP	L	T	FR	B	+
Infraestrutura	Melhoria no tráfego de veículos	P	R	F	FO	I	+
Infraestrutura	Aumento da capacidade viária	C	R	T	FO	R	+
Economia	Dificuldade de acesso aos usuários do comércio local	P	L	F	M	I	-

LEGENDA:

Grau de Incerteza	Abrangência	Frequência	Magnitude	Persistência	Natureza
PP – pouco provável	L – local	T – temporário	FR – fraca	B – biodegradável/não persistente	+ positivo
P – provável	B – bacia	C – cíclico	M – média	R – reativo/intermitente	- negativo
C – certo	R – regional	F – freqüente	FO – forte	I – inerte/contínuo	

Quadro 01 - Impactos relativos ao meio socioeconômico identificados no RIAC.

Fonte: RIAC - tabela 33

A partir de tais impactos, o RIAC propõe medidas a serem adotadas durante as fases de

implantação e operação das obras, objetivando controlar e mitigar os efeitos dos impactos considerados negativos e potencializar os impactos considerados positivos. Como informado no documento, *“as proposições levaram em consideração as informações coletadas nas etapas de diagnóstico ambiental e de avaliação dos impactos ambientais, onde foram consideradas as limitações do meio físico, as restrições legais, as características urbanísticas da vizinhança, a disponibilidade dos sistemas de infraestrutura, os aspectos socioambientais envolvidos e a inserção do empreendimento dentro do contexto local e regional”*, resultando nas seguintes medidas relativas à socioeconomia:

Aspecto	Impacto	Medidas Mitigadoras/Compensatórias/Potencializadoras
Emprego	Geração de empregos	✓ Realizar programa de geração de empregos para as atividades desenvolvidas pelas empresas que estarão à frente das obras aproveitando a mão de obra disponível nas cidades próximas ao empreendimento, inclusive promovendo treinamentos sempre que necessário.
Saúde	Transmissão de doenças no canteiro de obra	✓ Deverá ser implantado e monitorado a aplicação das normas regulamentadoras (NRs) relativas a Segurança e Medicina do Trabalho, descritas e para atividades em canteiros de obra. ✓ Implantar banheiros químicos nas áreas de apoio em número suficiente ao atendimento dos empregados; ✓ Coletar e tratar efluentes líquidos gerados nas áreas de apoio, caso não possam ser interligados à rede coletora do sistema público de tratamento de esgoto ✓ Efetuar exames periódicos visando à identificação de doenças infecto-contagiosas e endêmicas, e em caso afirmativo, tomar as devidas providências junto a vigilância sanitária e centros hospitalares ✓ Instalar sistema de água potável e de esgotamento sanitário nas áreas de apoio;
Saúde	Acidentes de trabalho	✓ Deverá ser implantado e monitorado a aplicação das normas regulamentadoras (NRs) relativas a Segurança e Medicina do Trabalho, descritas e para atividades em canteiros de obra, ✓ Efetuar sinalização (horizontal e vertical) de advertência para veículos e pedestres nas vias com circulação perturbada; ✓ Promover segregação física do ambiente das obras / atividades, objetivando separar máquinas e operários do tráfego; ✓ Utilizar somente profissionais capacitados e treinados para as obras / atividades;
Social	Interferência nas redes de infraestrutura	✓ Elaborar projetos específicos para a realocação e adequação da infraestrutura urbana, de acordo com as especificações, orientações, recomendações e aprovação dos órgãos e concessionárias envolvidas (CAESB, CEB, DETRAN/DF, NOVACAP, etc)
Economia	Interferência no comércio local formal	✓ Promover garantia de acesso a todas as propriedades (moradas e comércio) nas áreas diretamente afetadas;
Economia	Interferência no comércio informal	✓ Instruir comércio informal a buscar locais apropriados e autorizados a realização desse tipo de comércio. ✓ Monitorar a ocupação indevida de áreas públicas em função da relocação voluntária dos camelôs
Mobilidade Urbana	Desvio e Interdição no tráfego	✓ Executar programa de comunicação social, com fins de divulgação prévia das alterações na circulação;
Qualidade de vida	Transtornos à vida urbana	✓ Executar obras / atividades por etapas, principalmente nas avenidas e trechos / interseções que não podem ser interrompidas; ✓ Cumprir a programação e o cronograma de execução previstos para as obras ✓ Manter população que se desloca para a região informada sobre as ações que estarão sendo realizadas por meio de jornais impressos, eletrônicos e por rádio.
Saúde	Acidentes junto à população	✓ Efetuar sinalização (horizontal e vertical) de advertência para veículos e pedestres nas vias com circulação perturbada;

Aspecto	Impacto	Medidas Mitigadoras/Compensatórias/Potencializadoras
		✓ Implantar programa de sinalização direcionado a segurança do tráfego, manutenção do trânsito e dos empregados, constituído de sinalização, placas de advertência e o controle de trânsito nos trechos em obras, áreas de travessia de animais, conforme orientação e regras do DER/DF e DETRAN;
Economia	Incremento das atividades comerciais e de serviços	✓ Instruir comerciantes, autônomos e prestadores de serviços locais sobre a temporalidade da obras, a fim de que compreendam que ao final serão alcançados resultados positivos; ✓ Revitalização das edificações e espaços públicos
Qualidade de Vida	Requalificação da paisagem urbana	✓ Executar programa de requalificação da paisagem urbana, a fim de valorizar o comércio e serviços locais atraindo usuários e transeuntes ✓ Revitalizar as calçadas e passeios de pedestres, ✓ Implantar arborização e espaços de estar e convivência ✓ Propor áreas para estacionamento nas vias secundárias, para compensar a supressão dos estacionamentos na Av. Central
Urbanismo	Valorização e especulação imobiliária	✓ Utilizar instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade, como outorga onerosa do direito de construir, contribuição de melhoria entre outros que possam ser aplicados na área para evitar a especulação imobiliária e permitir com que proprietários e inquilinos se mantenham na região. ✓ Monitorar a possível mudança nas tipologias de uso e no gabarito das edificações ao longo da Avenida Central e checagem da ocorrência de possíveis interferências com as diretrizes urbanísticas previstas no PDOT e no PDL de Taguatinga
Transporte	Melhoria das condições de transporte urbano	✓ Incentivar o uso do transporte intermodal, envolvendo ônibus, metrô e bicicleta, bem como a instalação de mobiliários adequados para pedestre e os demais transportes, a fim de oferecer condições de uso pelos cidadãos
Infraestrutura	Aumento na demanda pelos serviços e equipamentos disponíveis no Plano Piloto	✓ Realizar investimentos para a consolidação de equipamentos públicos e comunitários na região oeste do DF; ✓ Realizar programa de incentivo ao uso do comércio local, o que irá depender diretamente da boa implementação dos meios de transporte para a região, boa sinalização, paisagismo, sinalização etc.
Economia	Incremento das atividades comerciais e de serviços	✓ Incentivar a manutenção da diversidade do comércio varejista e dos serviços presentes na região, característica tradicional da área de influência direta.
Economia	Geração de emprego e renda	✓ Realizar programa de incentivo ao uso do comércio local a partir de ações de propaganda e marketing, com o intuito de aumentar o nível da atividade econômica e consequentemente a geração de emprego e renda na região;
Saúde	Geração de doenças respiratórias	✓ Estabelecer programa preventivo de saúde que possa ser implantado nos canteiros de obras, extensivo a população local, com ampla instrução para evitar doenças respiratórias;

Quadro 02 - Medidas mitigadoras/compensatórias/potencializadoras relativas ao meio socioeconômico identificadas no RIAC. Fonte: RIAC

Pelo exposto, verifica-se no RIAC do túnel de Taguatinga e Boulevard, para além da análise dos aspectos ambientais do meio biótico que lhe são próprias, são também identificadas medidas mitigadoras, compensatórias, potencializadoras relativas ao aspecto denominado socioeconômico, que em última instância, são os aspectos contemplados em uma análise de EIV em consonância ao disposto no Conteúdo mínimo exigido pelo Estatuto da Cidade, art. 37:

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

O conteúdo mínimo exigido torna o EIV um importante instrumento de diagnóstico, que deve avaliar a intervenção sobre o ambiente construído à luz de diversos componentes para orientar a decisão do poder público, em cada caso concreto. Destaca-se, no entanto, que o TR 001/2017, no item 4 - Caracterização do Empreendimento e item 6 - Caracterização urbana, ambiental e socioeconômica das áreas de influência e respectiva análise, demanda a existência de um projeto executivo, *ainda por vir*.

Isto posto, constata-se pela análise do caso em tela, que a aplicação do EIV definida na Lei 5022/2013 apresenta uma lacuna quanto ao rito de análise das obras de intervenções viárias pois não observa os casos de ajustes inerentes ao projeto básico, comuns em projetos desta envergadura. Constata-se ainda, que a Lei 5022/2013 incorre em equívoco ao supor que o licenciamento de projeto de intervenção viária possui mesmo rito de licenciamento de um empreendimento edilício, sendo que alterações em projetos de intervenção viária não demandam nova aprovação de projeto nem atualização da licença de obras, mas tão somente, autorização dos órgãos afetos ao trânsito e mobilidade, e atualização da licença ambiental, como se verifica nos itens 27 e 28 da Licença Ambiental Simplificada - LAS 014/2017 (41416201):

**“27 – toda e qualquer alteração do empreendimento deverá ser solicitada/requerida junto ao IBRAM;**

**28 – outras condicionantes, restrições ou exigências ambientais poderão ser estabelecidas por este Instituto a qualquer momento. “**

Como explanado na Nota Técnica 1/2020, durante a elaboração do projeto executivo verificou-se a necessidade de algumas adequações em relação ao projeto básico decorrentes de solicitações da SEDUH em reuniões conjuntas com a SODF, SEDUH, SEMOB, METRÔ e Administração Regional de Taguatinga, as quais, de acordo com a Secretaria de Obras e as próprias executoras do contrato, *“alteram a concepção do projeto básico de 2007”*. Foram justamente tais adequações no projeto básico do Túnel de Taguatinga e do Boulevard que ensejaram dúvidas sobre qual estágio do projeto de intervenção viária está atrelada a aplicabilidade do EIV.

Se por um lado, pode-se dizer que o diagnóstico dos impactos relativos ao projeto básico cabíveis ao EIV foi contemplado no RIAC aprovado, por outro lado, esta CPA/EIV entende que os impactos das alterações consubstanciadas no projeto executivo em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel, conforme Contrato de Execução de Obras para o Distrito Federal nº 004/2016 – SINESP, não estão suficientemente contemplados no estudo ambiental e, portanto, devem ser objeto de EIV.

Assim, esta CPA, como instância habilitada para proceder com as análises dos processos de EIV, ao vislumbrar grave lacuna na legislação corrente, recomenda a dispensa de elaboração do EIV, entendido aqui como o estudo e não o instrumento, para a fase de licenciamento do projeto básico condicionada à apresentação de EIV para o estágio de licenciamento do projeto executivo, amparando-se, ainda, na premissa do item 27 e 28 da LAS 014/2017, pela qual as alterações no projeto devem ser apresentadas ao órgão de licenciamento ambiental; em conjunto com a premissa do art. 5º da Lei 5022/2013, que prevê que os estudos de avaliação de impacto ambiental e de vizinhança podem ser incorporados em um único instrumento.

A CPA também verificou que a LAS 014/2017 não contempla todas as medidas identificadas no RIAC aprovado pelo IBRAM. Assim, tendo em vista as suas competências previstas no art. 25 da Lei 5022/2013, é possível a dispensa da elaboração de EIV para a fase de licenciamento do projeto básico, condicionado à emissão do Termo de Compromisso incorporando todas as medidas socioeconômicas do RIAC e posterior emissão do Atestado de Viabilidade.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista as suas competências de análise, esta CPA/EIV delibera pela recomendação de dispensa de elaboração de EIV para o projeto básico do Túnel de Taguatinga e Boulevard, por compreender que o estudo ambiental apresentado – consubstanciado no RIAC já aprovado pelo IBRAM - identificou os impactos sociais, paisagísticos, econômicos, ambientais e urbanísticos na vizinhança e propôs medidas para mitigar, compensar ou potencializar os impactos decorrentes da implantação da citada intervenção viária.

Entretanto, entende-se que a dispensa de elaboração de EIV, enquanto estudo, não dispensa a emissão de Termo de Compromisso e Atestado de Viabilidade, uma vez que tais documentos autorizam e orientam a emissão de licença de obras, conforme art. 35 da Lei 5022/2013:

Art. 35. Após a publicação da decisão final, o processo deve ser encaminhado ao órgão responsável pela aprovação de projeto ou de licenciamento de empreendimento ou atividade para ciência e demais providências.

§ 1º **A aprovação e o licenciamento devem respeitar as disposições contidas no atestado de viabilidade e no termo de compromisso.**

§ 2º Os órgãos, as entidades ou as concessionárias devem ser comunicados quanto à aprovação ou ao licenciamento do empreendimento ou da atividade para conhecimento e acompanhamento da implementação das medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação, conforme as respectivas competências.

§ 3º **Devem constar dos documentos de aprovação de projeto e de licenciamento todas as disposições do atestado de viabilidade e do termo de compromisso, quando houver.**

[grifos acrescidos]

Pelo exposto, o Termo de Compromisso e Atestado de Viabilidade devem conter as seguintes exigências:

1– deve incorporar todas as medidas socioeconômicas do RIAC;

2 – as alterações do projeto básico do Túnel de Taguatinga e Boulevard, consubstanciadas no projeto executivo em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel, devem ser apresentadas e submetidas ao IBRAM e à CPA/EIV para emissão de Termo de Referência a fim de nortear a elaboração de EIV, aplicando-se, na ocasião, o disposto no art. 5º da Lei 5022/2013.

Reitera-se, que o Atestado de Viabilidade deve ser publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, em atendimento ao art. 33 da Lei 5022/2013, com validade de dois anos, contados da publicação, conforme art. 34 da referida lei.

Finalmente, a CPA compreende o projeto para o Boulevard como uma medida de mitigação decorrente da implantação da intervenção viária, e como tal, as diretrizes de sua execução serão exigidas no âmbito do EIV do projeto executivo, ainda a ser elaborado, e seu respectivo Termo de Compromisso.

#### 5. ASSINATURAS

**VICENTE CORREIA LIMA NETO**  
Coordenador CPA/EIV

**CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO**  
Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

**ANDRÉ BELLO**

Suplente - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

**CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA**

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

**FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA**

Titular - Coordenação de Gestão Urbana da Subsecretaria de Gestão Urbana – SUGEST/COGEST

**ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI**

Suplente - Coordenação de Preservação da Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB/COPRESB

**TEDER SEIXAS DE CARVALHO**

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

**FERNANDO DE OLIVEIRA LOPES**

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

**ALESSANDRA LEITE MARQUES**

Titular - Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

**MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE**

Titular - Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

**EDUARDO CROSARA**

Suplente - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB

**FÁBIO BARCELLAR DE OLIVEIRA**

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

**HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA**

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP

**DANIELE SALES VALENTINI**

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN

**BRUNO CORREA**

Brasília Ambiental - IBRAM



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Presidente da Comissão**, em 08/06/2020, às 11:57, 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,



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 08/06/2020, às 12:00, 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 **ALESSANDRA LEITE MARQUES - Matr.0158048-5, Membro da Comissão**, em 08/06/2020, às 12:07, 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 **ANDRÉ BELLO - Matr.1267248-8, Membro da Comissão-Suplente**, em 08/06/2020, às 12:08, 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 **DANIELE SALES VALENTINI - Matr.0079269-1, Membro da Comissão**, em 08/06/2020, às 12:18, 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 **ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI - Matr.0271178-8, Membro da Comissão-Suplente**, em 08/06/2020, às 12:26, 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 **CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA - Matr.0274732-4, Membro da Comissão**, em 08/06/2020, às 14:53, 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 **MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE - Matr.0275274-3, Membro da Comissão**, em 08/06/2020, às 17:38, 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 **TEDER SEIXAS DE CARVALHO - Matr.0136715-3, Membro da Comissão**, em 15/06/2020, às 08:21, 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 **HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA - Matr.0075144-8, Membro da Comissão**, em 15/06/2020, às 17:07, 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 **BRUNO HENRIQUE SOUZA CORREA - Matr.0184042-8, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 10/09/2020, às 14:55, 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=41416238)  
verificador= **41416238** código CRC= **7F2C785D**.

