



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 21/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

**PARECER TÉCNICO - CPA/EIV**

**COMPLEXO ESPORTIVO DE BRASÍLIA - ARENA BSB**

Brasília-DF, 06 de novembro de 2020.

**Referência:** Processo SEI nº 00390-00007580/2019-10

**Interessado:** ARQBR Arquitetura e Urbanismo LTDA.

**Assunto:** 2ª Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado **Complexo Esportivo de Brasília - ARENA BSB**.

**1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES**

Trata o presente Parecer Técnico de **2ª análise** do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, do empreendimento denominado **ARENA BSB**, localizado na Região Administrativa de Brasília, no Setor de Recreação Pública Norte - SRPN, Asa Norte – RA I, Distrito Federal.

Registra-se a alteração no nome informado do empreendimento que autodenomina-se agora: **Complexo Esportivo de Brasília**.

Rememore-se que trata-se de um empreendimento de uso comercial e de prestação de serviços variados, tais como lojas, serviços, academias, restaurantes, bares e praça de alimentação, lajes corporativas, empório e cinema, além das atividades relacionadas ao complexo esportivo propriamente dito.

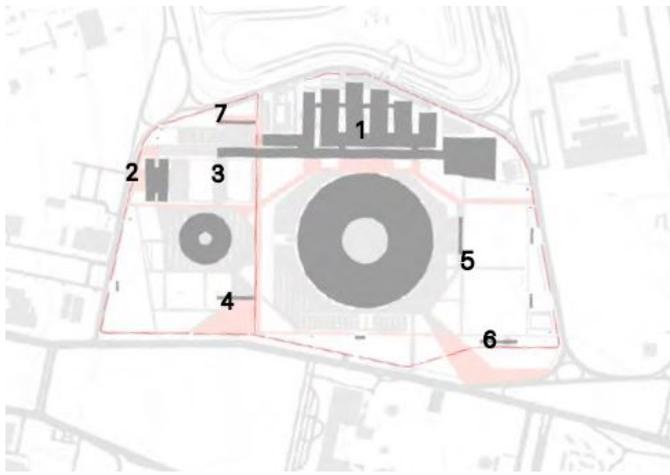
Seu projeto arquitetônico foi escolhido a partir de um Concurso Nacional de Arquitetura organizado pelo consórcio Arena BSB e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, onde a proposta vencedora foi do escritório ARQBR, que também é responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV aqui em análise.

O Complexo Esportivo Brasília ocupa parte do lote que delimita o SRPN, juntamente com outras edificações de grande porte, tais como o Estado Nacional, o Ginásio Nilson Nelson, e o espaço destinado ao autódromo (figura 01).



**Figura 01 - Localização do empreendimento, no SRPN, e setores adjacentes Fonte: EIV, pág. 19**

Suas edificações constituem uma área construída de 188.047,00 m<sup>2</sup> e uma área computável de 139.148 m<sup>2</sup>, divididas em 07 blocos, distribuídos conforme diagrama demonstrado na figura 02. Cabe frisar que a obra ocorrerá em fases, com a conclusão de todas as etapas prevista para 2026.



**Figura 02 - Diagrama das áreas a serem edificadas. Fonte: EIV, pág. 22**

A 1ª versão do EIV foi protocolada em 21/07/2020. Após pagamento de taxa de análise, em 30/07/2020, a 1ª análise do estudo foi contemplada na pauta da 20ª Reunião Ordinária da CPA/EIV, realizada em 04/09/2020, tendo sido emitido o Parecer Técnico n.º 19/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (46772664).

A 2ª versão do EIV foi protocolada em 27/10/2020, e é constituída pelos seguintes documentos, apresentados pelo interessado através de Carta n.º 08/2020 (49784594), da ARQBR + GSR e encaminhados por e-mail (49784328):

- Relatório Técnico para EIV Edifício (49786776);
- Anexo 1 - Tabela Resposta - Atendimento às exigências (49787280)
- Anexo 2 - Anteprojeto de Arquitetura Revisado - CAP (49787713, 49789140 e 49789357);
- Anexo 3 - Relatório de Impacto sobre Sistema de Tráfego - RIST (49790244);
- Anexo 4 - Cartas Consulta e Respostas - CAESB, CEB, NOVACAP e Oi (49791370);
- Anexo 5 - Questionários Preenchidos em Pesquisa de Campo (49792077, 49792285 e 49792509);
- Anexo 6 - Análise da Concepção do Paisagismo quanto ao Manejo de Águas Pluviais (49793009);
- Anexo 7 - Anteprojeto de Paisagismo (49793434 e 49793434);
- Anexo 8 - Minuta do Plano de Gestão dos Resíduos Sólidos da Construção Civil - PGRCC (49796166);
- Anexo 9 - Solicitação de ficha de enquadramento PGV - CAP (49796643); e
- Anexo 10 - Parecer Jurídico (49798077).

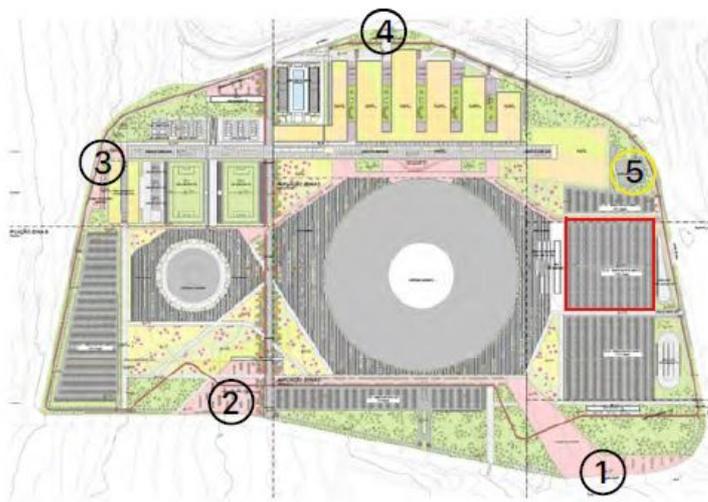
A análise da 2ª versão do estudo foi contemplada na pauta da 22ª Reunião Ordinária da CPA/EIV, realizada em 06/11/2020, na qual foi consolidado o presente parecer.

## 2. ANÁLISE

Esta 2ª versão do estudo foi complementada, de forma consistente, com informações que visam sua completude, não só em cumprimento ao Termo de Referência - TR (31594123) e suas alterações (Parecer Técnico n.º 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV), mas também quanto às exigências elencadas no Parecer Técnico 19/2020 (46772664).

A *caracterização do empreendimento*, já bastante completa na 1ª versão do estudo, como já frisado por esta comissão, foi enriquecida pelo detalhamento das 5 “praças de mobilidade” (Figura 3), sobre as quais o estudo dispõe que se configuram como estratégias incentivadoras de mobilidade ativa, alternativas ao modal motorizado individual:

*“As praças de mobilidade constituem espaços de convergência intermodal, com o objetivo de articular as estratégias de transporte. Nelas, haverá locais destinados a abrigar serviços ligados à mobilidade ativa, como serviço de guarda de bicicleta, e, futuramente, espaços destinados à locação de pequenos veículos, como patinetes ou similares. Além disto, são pontos de organização de embarque e desembarque do transporte terrestre oferecido por aplicativos de transporte, como Uber e 99. Se encontram estrategicamente próximos às paradas de ônibus.” (EIV, pág. 34)*



**Fig. 03 - Localização das praças de mobilidade. Fonte: EIV, pág. 34**

Já adentrando a *caracterização da vizinhança*, o estudo acrescentou várias informações acerca de “espaço público, circulação e transporte”, tendo identificado as rotas desejadas de pedestres e ciclistas na AIV, consoante definição do Parecer Técnico n.º 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (38549411) de que a análise de trânsito e mobilidade deve ocorrer no âmbito da AIV e não da AIDV.

Destaca-se aqui a ótima caracterização da vegetação e dos espaços públicos de circulação, que foram ilustrados de modo bastante inteligível, com auxílio de mapas esquemáticos e levantamento fotográfico.

Quanto à *identificação das medidas mitigadoras*, o estudo apresenta 07 ações de prevenção relativas à fase de canteiro de obras e 03 ações de projeto, que incluem construção de posto policial/ Atendimento ao turista, construção de 05 Praças de Mobilidade e a qualificação de áreas livres abertas ao público. No entanto, verificamos que essas duas últimas ações já fazem parte do projeto arquitetônico em análise na CAP e como tal, não devem constar do Quadro de Medidas Mitigadoras do EIV.

Além disso, sugere-se o agrupamento das ações com mesma temática em Medidas, da seguinte forma:

- Medida 1 - Quanto ao canteiro de obras:

- 1.1. Destinação de parte da terra das escavações para os jardins;
- 1.2. Apresentação de Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Construção Civil - PGRSCC;
- 1.3. Gestão de canteiro para evitar transtornos locais;
- 1.4. Instalação de lava-rodas na saída do canteiro;
- 1.5. Abertura de canal de comunicação com a vizinhança para eventuais reclamações; e
- 1.6. Apresentação de plano de requalificação de pavimento, se for o caso; e
- 1.7. Translado de funcionários da rodoviária/metrô para o canteiro de obras.

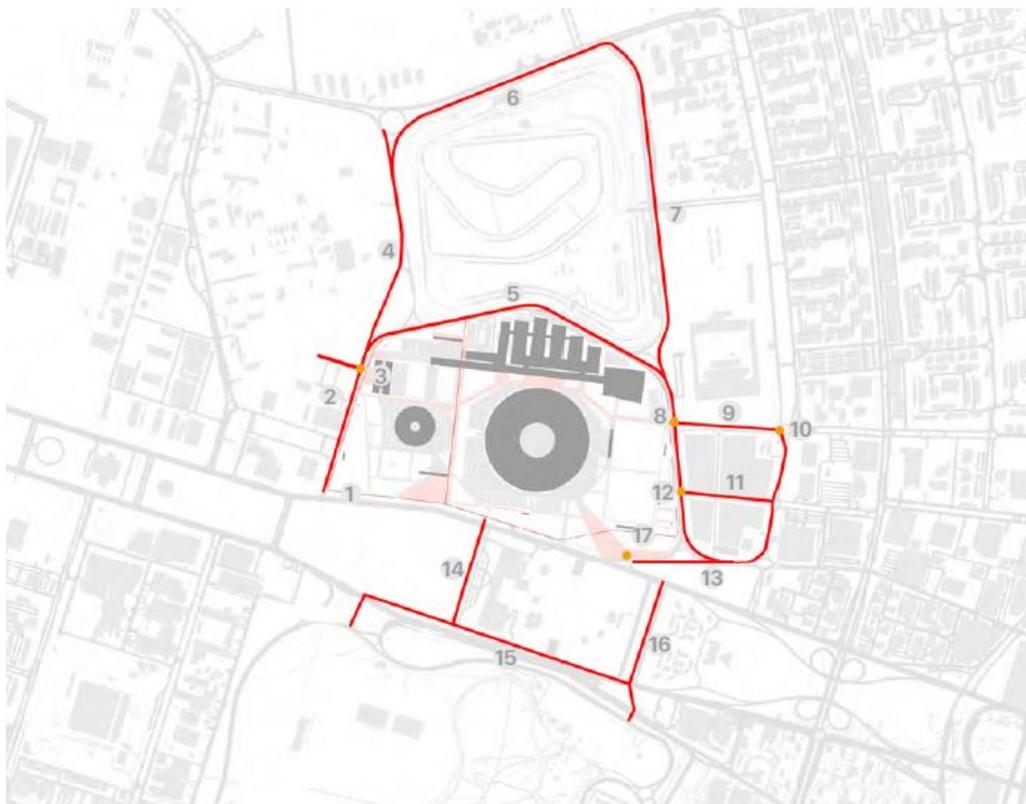
- Medida 2 - Adequação de projeto para construção de posto policial/ Atendimento ao turista.

Trata-se de adequação do projeto arquitetônico em análise na CAP/SEDUH para inclusão de edificação de posto policial e de atendimento ao turista dentro do lote do Complexo Esportivo de Brasília, e sua implantação. A manutenção e funcionamento do posto deverá ser de responsabilidade do empreendedor.

Como já tinha sido anunciado nos dados da pesquisa realizada com os usuários do lugar, o estudo reconhece e pontua vários problemas na qualidade desses espaços, que incluem a falta de iluminação e mobiliário. Como resultado, são apontadas 17 ações necessárias à melhor integração de acessos de pedestres e ciclistas (figura 04):

1. Melhoria do paisagismo no trecho de calçada em frente ao Tribunal de Contas do DF.
2. Criação de nova travessia aproveitando semáforo existente.
3. Diretrizes para execução de calçada em frente à Procuradoria do DF (prejudicada pelas obras em andamento no edifício).
4. Criação de ciclovia e calçada conectando o Complexo Esportivo de Brasília ao futuro eixo de mobilidade ativa previsto à Norte do Autódromo.
5. Diretrizes para projeto de calçada do lado do Autódromo e de travessias ligando o Complexo Esportivo de Brasília a ele (Plano de Mobilidade e Acessibilidade).
6. Diretrizes para projeto de calçada e acesso ao Autódromo (Plano de Mobilidade e Acessibilidade).
7. Criação de ciclovia e calçada conectando o Complexo Esportivo de Brasília ao futuro eixo de mobilidade ativa previsto à Norte do Autódromo.
8. Inserção de nova travessia de pedestre/ciclista, por faixa acionada por sinal de vida.
9. Criação de ciclovia e de calçada, possivelmente aproveitando o trecho de ciclovia já existente neste

- sentido. Qualificação por meio de paisagismo e mobiliário mínimo em pontos estratégicos.
10. Inserção de nova travessia de pedestre/ciclista, por faixa acionada por sinal de vida.
11. Qualificação das calçadas e ciclovias já existentes na quadra 901 Norte, por meio de paisagismo e mobiliário mínimo em pontos estratégicos.
12. Por razões de segurança e para evitar o trânsito de pedestres sobre a bacia de drenagem, não será prevista travessia nesse ponto. Quem caminha em direção ao Complexo Esportivo de Brasília por esta rota poderá atravessar no ponto 9. Em dias de grandes eventos, quando esse ponto é mais demandado, a travessia é controlada pela Polícia Militar/Detran.
13. Iluminação e arborização da calçada recém construída.
14. Sinalização de ciclovia no mesmo sentido onde atualmente já existe uma travessia segura entre as duas faixas do Eixo Monumental.
15. Definição, por meio de sinalização horizontal, de passeio compartilhado nas calçadas já existentes, para facilitar o fluxo de ciclistas partindo do parque da cidade.
16. Sinalização de ciclovia no mesmo sentido onde atualmente já existe uma travessia segura entre as duas faixas do Eixo Monumental.
17. Travessia de pedestre/ciclista semaforizada, com botoeira, sincronizada com demais semáforos da área.



**Fig. 04. Diagrama das 17 intervenções propostas no EIV como medidas mitigadoras/compensatórias relativas à mobilidade de pedestres e ciclistas. Fonte: EIV, pág. 141.**

Registre-se que algumas ações elencadas acima tratam-se de diretrizes, outras fazem parte de um conjunto chamado de Plano de Mobilidade e Acessibilidade, e que há também aquelas que não ensejam ações propriamente ditas (item 12).

O Plano de Mobilidade e Acessibilidade, de acordo com o EIV, deve apresentar, além das diretrizes, todos os projetos executivos necessários à execução das intervenções a serem realizadas no futuro, quando da concessão do Autódromo e de outras situações urbanas que afetem a região. Agrupando-se as ações relativas ao Plano de Mobilidade e Acessibilidade, tem-se a seguinte medida:

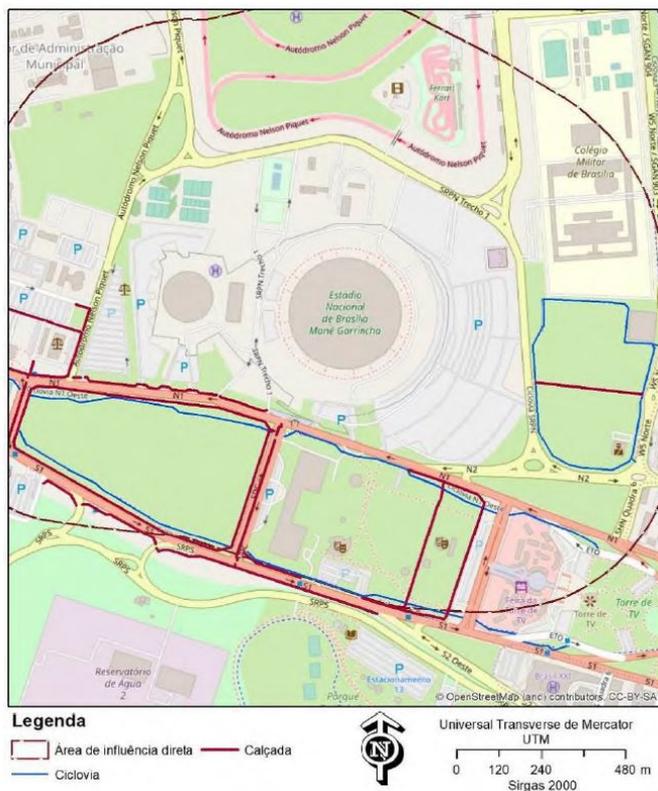
- Medida 3: Plano de Mobilidade e Acessibilidade, contendo diretrizes e projetos executivos para as seguintes intervenções:

- 3.1. calçada em frente à Procuradoria do DF (3);
- 3.2. calçada do lado do Autódromo e de travessias, ligando ao Complexo Esportivo de Brasília (5);  
e
- 3.3. calçada e acesso ao Autódromo (6).

O Plano deve ser apresentado para análise e manifestação da SEDUH quanto às diretrizes de projeto e o projeto deve ser apresentado junto à SUPAR/SEDUH para aprovação. Tal medida não contempla a execução dos projetos.

A partir da apresentação no RIST das redes cicloviárias existentes, percebe-se que a rede está bem consolidada no sentido leste/oeste ao longo do Eixo Monumental (Figura 05), necessitando apenas de complementação desse sistema no sentido norte/sul, a fim de efetivar

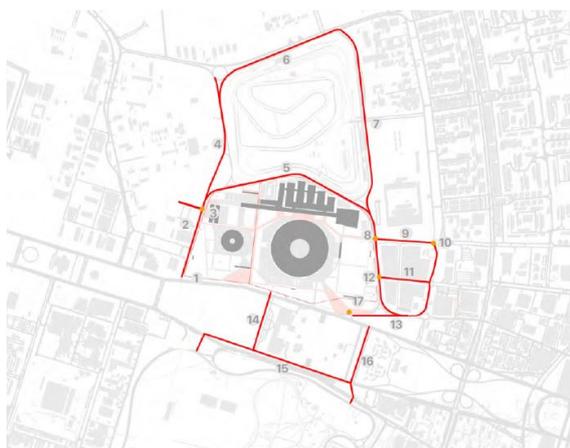
a integração do projeto.

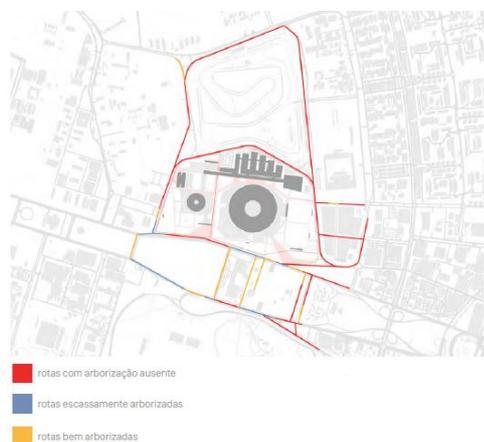


**Fig. 05 - Sistema Ciclovitário do entorno do Complexo Esportivo de Brasília. Fonte: RIST, pág. 37, SEMOB/SEDUH/DER-DF.**

Verifica-se que as ações 4, 7 a 11, e 13 a 17 elencadas anteriormente contemplam intervenções relativas à implantação de trechos de ciclovias e abarcam a preocupação desta CPA/EIV quanto à integração no sentido N/S. No entanto, tais ações precisam ser agrupadas para maior clareza e visualização de sua intenção.

Além disso, contrapondo-se as informações do Diagrama de Arborização de Rotas (Figura 06b) ao Diagrama com as Áreas de Intervenção (Figura 06a), vê-se que a maior parte dos locais coincide com a indicação de rotas caracterizadas como “escassamente arborizadas” e “com arborização ausente”, representadas, respectivamente, nas cores azul e vermelha do diagrama da Figura 06b, à direita:





**Fig. 06a - Diagrama com as áreas de intervenção, à esquerda. Fonte: EIV, pág. 141.**

**Fig. 06b - Diagrama de arborização de rotas, à direita. Fonte: EIV, pág. 110.**

Assim, a partir dos efeitos positivos da arborização demonstrados nas análises de conforto ambiental do EIV, recomenda-se que o complemento da arborização nas rotas propostas seja incorporado às medidas mitigadoras.

Nesta toada, também contrapondo-se o Diagrama de Iluminação na Vizinhança (Figura 07b) com o Diagrama das Áreas de Intervenção (Figura 07a), vê-se que a maior parte dos locais coincide com a indicação de rotas caracterizadas por iluminação insuficiente:



**Fig. 07a - Diagrama com as áreas de intervenção, à esquerda. Fonte: EIV, pág. 141.**

**Fig. 07b - Diagrama de iluminação na vizinhança, à direita. Fonte: EIV, pág. 106.**

Assim, recomenda-se também que a execução do complemento de iluminação seja incorporado às medidas mitigadoras.

Isto posto, sugere-se as seguintes medidas abaixo, extraídas das ações elencadas no estudo:

- Medida 4 – Complementação da rede cicloviária e de mobilidade ativa existente no trecho Norte.

4.1. Implantação de ciclovia e requalificação de calçada no trecho indicado no EIV, conectando o Complexo Esportivo de Brasília ao futuro eixo de mobilidade ativa previsto à Norte do

Autódromo (4) e (7);

4.2. Inserção de nova travessia de pedestre/ciclista, através de faixa acionada por sinal de vida (8) e (10) e semaforizada, com botoeira, sincronizada com demais semáforos da área (17);

4.3. Complementação de ciclovia já existente e implantação de calçada (9); e

4.4. Qualificação das calçadas e ciclovias já existentes na quadra 901 Norte, por meio de paisagismo e mobiliário mínimo em pontos estratégicos (11).

Tal medida contempla a elaboração de projetos SIV e sua implantação, incluindo-se a previsão de implantação de lixeiras e arborização com árvores de sombra. Os projetos devem atender às normas de acessibilidade (NBR 9050/2020), os dispositivos contidos no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei nº 4.566, de 04/05/2011), além dos parâmetros para o dimensionamento do sistema viário urbano do Distrito Federal (Decreto nº 38.047, de 09/03/2017), Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e demais legislações vigentes sobre a matéria; e serem submetidos à aprovação da SUPAR/SEDUH.

- Medida 5 – Complementação da rede cicloviária e de mobilidade ativa existente no Eixo Monumental.

5.1. Implantação de sinalização para criação de ciclovia junto à travessia entre as duas faixas do Eixo Monumental (14) e (16); e

5.2. Implantação de sinalização horizontal para criação de passeio compartilhado nas calçadas já existentes, para facilitar o fluxo de ciclistas partindo do parque da cidade (15).

Tal medida contempla a elaboração de projetos SIV e sua implantação, incluindo-se a previsão de implantação de lixeiras. Os projetos devem atender às normas de acessibilidade (NBR 9050/2020), os dispositivos contidos no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei nº 4.566, de 04/05/2011), além dos parâmetros para o dimensionamento do sistema viário urbano do Distrito Federal (Decreto nº 38.047, de 09/03/2017), Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e demais legislações vigentes sobre a matéria; e serem submetidos à aprovação da SUPAR/SEDUH.

No trecho próximo à Feira da Torre de TV (16), o projeto deve contemplar também a arborização lindeira ao passeio compartilhado, com árvores de sombra.

- Medida 6 – Iluminação e arborização da calçada recém construída, em trecho indicado no EIV (13).

Quanto às questões de tráfego, o EIV indica 06 intervenções viárias/geométricas nas proximidades do empreendimento que podem ser agrupadas em uma única medida mitigadora. Dando sequência à numeração, temos o seguinte:

- Medida 7 - Alterações viárias/geométricas:

7.1. Aumento da capacidade do trecho indicado no RIST, de 02 para 03 faixas de rolamento (1);

7.2. Implantação de semáforo em trecho indicado no RIST (2);

7.3. Retificação do ciclo semaforico em trecho indicado no RIST (3);

7.4. Aumento da capacidade do trecho indicado no RIST, de 02 para 03 faixas de rolamento (4) e Retificação do retorno existente, canalizando o fluxo em uma faixa de rolamento (5);

7.5. Retificação de faixa de rolamento para saída da interseção indicada no RIST, de 01 para 02 faixas de rolamento (6); Retificação da faixa de rolamento, no trecho indicado, com fluxo livre a direita (7); Retificação de faixa de rolamento para acesso a interseção, de 01 para 02 faixas de rolamento (8); e Aumento da capacidade, de 02 para 03 faixas de rolamento (9); e

7.6. Remoção do retorno existente indicado no RIST (10).

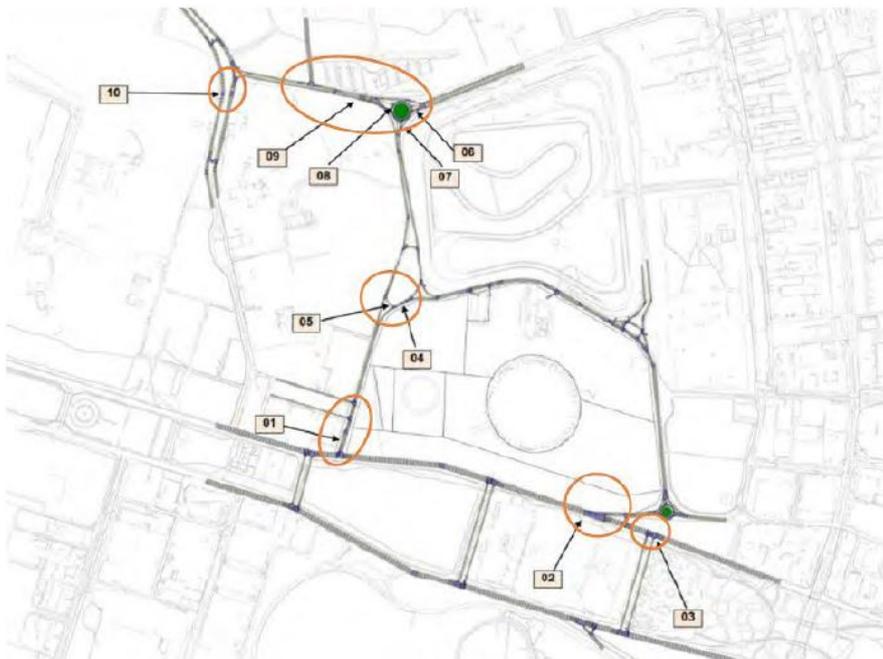


Fig. 08 - Intervenções no sistema viário. Fonte: EIV

Também devem constar no Quadro de Medidas as ações a serem feitas para atendimento às concessionárias de serviços públicos, extraídas das Cartas Consultas e Respostas (49791370):

- Medida 08 – Atender ao Termo de Viabilidade de Atendimento EPR-TVA nº 20/096 CAESB.
- Medida 09 – Atender à Carta nº 1386/2020 – CEB-D/DG/DC/SAC/GCAC e Laudo técnico nº 47873505 CEB-D/DG/DR/SCB/GRGE.

- 9.1. Implantar a infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica e iluminação pública, destacando que os investimentos relacionados são de responsabilidade do empreendedor;
- 9.2. Atender as distâncias mínimas de segurança entre edificações e redes elétricas (para as redes de 15 kV esse afastamento deve ser de no mínimo 1,5 metros a contar do último condutor da rede) e ainda observar espaços suficientes que permitam a implantação das redes em obediência a Lei de Acessibilidade; e
- 9.3. Cumprimento das NORMAS TÉCNICAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO para a colocação de andaimes, equipamentos ou infra-estruturas próximas às redes aéreas da CEB-D de modo a preservar a integridade física do trabalhador.

- Medida 10 – Atender a Resolução nº 9 da ADASA.

No total, verificam-se 10 medidas mitigadoras/compensatórias, sendo 04 a serem implantadas nos espaços públicos circunvizinhos a fim de mitigar os impactos potencializados pela implantação do empreendimento. Destaca-se que tais medidas são propostas a partir da identificação de impactos no tráfego, no espaço público, circulação e transporte, caracterizados no EIV como negativos, diretos, imediatos, permanentes, sinérgicos, mas, cujo ônus é reversível.

CENÁRIO	TIPO DE IMPACTO	NEGATIVO OU POSITIVO	DIRETO OU INDIRETO	IMEDIATO, MÉDIO OU LONGO PRAZO	TEMPORÁRIO OU PERMANENTE	GRAU DE REVERSIBILIDADE	PRIORIDADE CUMULATIVA OU SINÉRGICA	DISTRIBUIÇÃO DE ÔNUS OU BENEFÍCIOS SOCIAIS
OPERAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	TRÁFEGO Redução dos níveis de serviços no sistema viário em alguns pontos	NEGATIVO	DIRETO	IMEDIATO	PERMANENTE	REVERSÍVEL	PRESENTE	ÔNUS
	ESPAÇO PÚBLICO, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE Aumento de fluxo de pedestres e ciclistas em direção ao empreendimento. Contraste de tratamento urbano dado ao lote em comparação a seu entorno.	NEGATIVO	DIRETO	IMEDIATO	PERMANENTE	REVERSÍVEL	PRESENTE	ÔNUS
	ESPAÇO PÚBLICO, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE Privatização dos estacionamentos públicos	NEGATIVO	DIRETO	IMEDIATO	PERMANENTE	IRREVERSÍVEL	PRESENTE	ÔNUS

Quadro 1 - Fragmento do Quadro 7, "Resumo dos impactos". Fonte: EIV, pág. 147.

No entanto, ao final, o Quadro Resumo das Medidas atribui a responsabilidade de

execução destas medidas mitigadoras ao Poder Público, acompanhado de Parecer Jurídico (49798077) por parte do empreendedor.

O citado Parecer Jurídico versa sobre a aplicabilidade do art. 8º, §4º da Lei 5022/2013:

"Art. 8º O Poder Público pode elaborar o EIV sempre que julgar necessário.

**§ 1º As despesas da elaboração, os procedimentos que envolvam o estudo e as medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação devem ser cobradas dos proprietários dos empreendimentos e das atividades contemplados no estudo.**

§ 2º As despesas previstas no § 1º devem ser **cobradas de forma proporcional ao potencial construtivo** das unidades imobiliárias abrangidas pelo estudo.

(...)

**§ 4º Nos casos em que houver interesse público ou coletivo, as despesas previstas no § 1º podem ser dispensadas de forma total ou parcial."**

[Destaques no original]

No entendimento do parecer, o empreendimento é "um projeto de interesse público e coletivo, cuja proprietária é a Terracap, que, inclusive, é a destinatária final de todas as benfeitorias realizadas, restando evidente a aplicabilidade do §4º, do artigo 8º da Lei nº 5.022/13, de modo que as despesas com a elaboração do EIV, os procedimentos que envolvam o estudo e as medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação devem ser dispensadas (integral ou parcialmente)". Com este argumento propõe, finalmente, a dispensa integral das despesas, "favorecendo os impactos positivos em prol da coletividade e minimizando os impactos negativos da implantação do empreendimento".

Quanto a isso, é preciso tecer algumas considerações.

Note-se que o caput do art. 8º informa que o dispositivo dispõe sobre EIV elaborado pelo Poder Público, o que não é o caso aqui. Além disso, as despesas previstas no §1º, passíveis de dispensa nos casos em que houver interesse público ou coletivo, consoante §4º, são aquelas relativas tão somente à elaboração do estudo, uma vez que uma eventual dispensa da execução das medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação implicaria na perda do próprio objeto do instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança, tendo em vista que o EIV tem como objetivo abordar os efeitos positivos e negativos do empreendimento (ou atividade) quanto à qualidade de vida da população residente ou usuária da área de estudo e suas proximidades, a fim de atuar de maneira preventiva quanto à presença de impacto ou risco de dano que possa ser causado por sua implantação; definindo medidas para prevenir, eliminar, minimizar e compensar os efeitos adversos de empreendimento (ou atividade) com risco à segurança e ao bem-estar da população, as quais devem ser efetivamente implementadas.

Tanto o é, que a Lei 5022/2013 em seu art. 32, §3º, prevê a necessidade de apresentação de garantia por parte do interessado:

"§3º Nos casos em que houver necessidade de medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação de impactos, deve ser firmado termo de compromisso entre o interessado e o Distrito Federal, acompanhado de escritura pública de caução **dos valores de responsabilidade do interessado.**"

[grifos acrescidos]

Assim, parece claro que a implementação das medidas mitigadoras é de responsabilidade do empreendedor, não cabendo a esta Comissão adentrar em questões de transferência de responsabilidade, a qual deve ser verificada exclusivamente junto ao proprietário.

### 3. EXIGÊNCIAS

Constatou-se a existência de 19 exigências. São elas:

#### Caracterização do Empreendimento

1. Inserir legenda na figura 23 (p. 38), para melhor compreensão das áreas de influência; observar informações constantes na legenda da figura 44 (numeração repetida) "corrigir legenda". **Reincidência**
2. Indicar a área do projeto conforme a Quadro de Áreas ser enviado pela CAP.

#### Caracterização da Vizinhança

3. Considerando a entrada principal de pedestres no empreendimento na fachada Norte, apresentar rotas de pedestres advindas da parte Norte da vizinhança, analisando e propondo as travessias necessárias. **Reincidência.**
4. 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 nos acessos ao empreendimento com essa configuração.

5. Apresentar os acessos de veículos respeitando: a) distância de mais de 5 metros de ponto de tangência de curvas; b) a dimensão máxima de 7,00m; c) a acessibilidade e continuidade da calçada, mantendo-se o nível do passeio (Decreto 38.047/17);

6. Esclarecer sobre a real necessidade das faixas auxiliares propostas (aceleração e desaceleração) em quase todos os acessos.

7. Apresentar no RIST quadro informativo de quantidade de vagas por bolsão/estacionamento, incluindo vagas especiais, de forma a organizar as informações apresentadas em projeto (Figura X). Demonstrar também as vagas existentes relacionadas às edificações existentes e as vagas geradas relacionadas à edificação a construir.

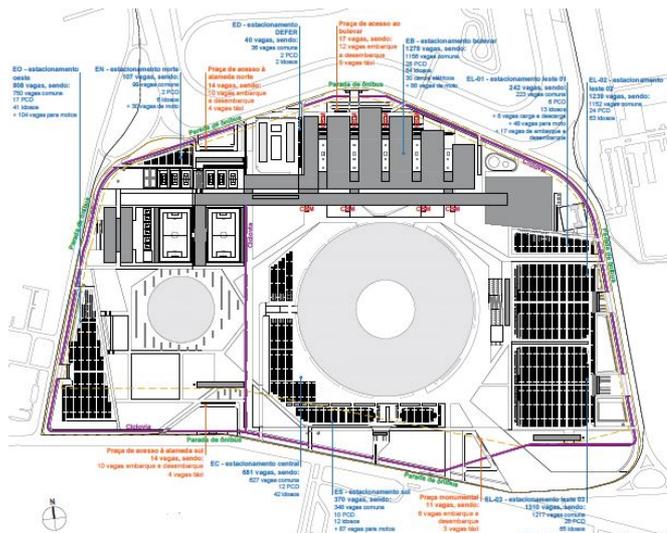


Figura 09 - Diagrama de estacionamentos. Fonte: Anteprojeto de Arquitetura - Parte 1, Prancha 02/71 (49787713)

8. Toda sinalização de trânsito deve atender às Resoluções nº 303/2008 e 304/2008 do CONTRAN e ao “Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito” (disponível eletronicamente pelo site <http://www.denatran.gov.br/>), especificamente quanto à vaga reservada para pessoa idosa, que deve ser sinalizada com a legenda “IDOSO”. O símbolo que foi utilizado no projeto não está regulamentado e deve ser retirado.

9. Rever o posicionamento do acesso ao bolsão EM e sua relação com o retorno existente na Via SAM, levando em consideração também a proposta de mitigação 04.

10. Nos bolsões onde houver exploração comercial do estacionamento, representar em planta onde se dará o controle dos acessos, atentando para o fato de que os estacionamentos explorados comercialmente, deverão contar com área de acumulação de automóveis com acesso direto pelo logradouro público, situada entre o alinhamento do lote e o local de controle, que permita a espera de, no mínimo, 2% da capacidade total de vagas acessadas pelo local, não inferior a duas vagas. (Art. 136 do Decreto n 39.272/18);

11. Esclarecer como foi consultado o RIT do Autódromo. Segundo o estudo, “*não foram encontrados, pelo GDF, documentos oficiais referentes à aprovação ou ao licenciamento de edificações no Autódromo*” (Pág. 41), no entanto alguns dados foram citados no RIST.

12. Informar se, na simulação (especificamente para a implantação da proposta de mitigação): 01) houve alguma alteração no ciclo semafórico do cruzamento existente em frente ao Palácio do Buriti. A preocupação é se a caixa da via comportará o fluxo de mais uma faixa advinda da via secundária, uma vez que no pico da tarde esta caixa fica demasiadamente cheia. A simulação deverá informar qual o ciclo semafórico proposto e se este será suficiente para a manutenção da circulação sem bloqueio.

13. Apresentar projeto funcional (incluindo ciclo semafórico) da medida 02 - Implantação de semáforo na intersecção 03, com o comparativo de atraso das intersecções também à tarde (como na figura 85), onde o fluxo da Via N1 é bem mais intenso. Apresentar também a relação deste novo conjunto semafórico com o já existente.

14. Apresentar projeto funcional das medidas mitigadoras propostas no RIST para a intersecção 7, a fim de verificar a viabilidade da proposta e o mecanismo de fluxo da rotatória.

15. Corrigir a imagem 88 – Comparativo dos atrasos na intersecção 07. A figura mostra o atraso mitigado ainda com o retorno, sendo que a proposição é exatamente sua retirada.

16. Apresentar estudo para melhorar as condições de circulação e parada na intersecção, a fim de diminuir os conflitos existentes e que poderão se intensificar no futuro. Mesmo que as contagens e as simulações tenham chegado à conclusão de que a rotatória que se encontra à leste do empreendimento (acesso à lateral direita do autódromo) não terá problemas de fluxo, é sabido que sua configuração pode acarretar problemas de segurança com o aumento de fluxo advindo do empreendimento.

17. Melhorar a qualidade de visibilidade dos dados nas imagens para melhor análise das figuras dos mapas das intersecções.

#### Identificação das Medidas Mitigadoras

18. A execução de todas as medidas mitigadoras devem constar no Quadro Resumo de medidas como sendo de responsabilidade do interessado, cabendo aos órgãos do poder público (dependendo da área de circunscrição) a aprovação do projeto e recebimento da obra. **Reincidência.**

19. Apresentar cronograma físico-financeiro de implementação das medidas, conforme modelo especificado no TR, os quais devem subsidiar o preenchimento do quadro abaixo, constante do Termo de Compromisso a ser firmado:

Item	Origem da Medida	Medidas Mitigadoras	Elaboração do Projeto		Aprovação do Projeto		Obra
			Prazo	Responsável	Prazo	Órgão Responsável	Prazo

Quadro 2 - Modelo de Quadro de Medidas. Fonte: Anexo Único do TR.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, tendo em vista o que dispõe o art. 2º, 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 foi complementado em vários aspectos, entretanto, vislumbra-se ainda 19 exigências.

Além do cumprimento das exigências, esta comissão teceu recomendações, as quais espera ver adicionadas ao escopo do estudo como condição para o prosseguimento para a realização da Audiência Pública.

Para tanto, o estudo deve ser apresentado à Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão - DIURB/SEDUH, a fim de realizar os procedimentos necessários para a conferência das exigências remanescentes e o atendimento às recomendações expressas nesse parecer, consoante o art. 3º, §3º, do Decreto nº 39.865/2019, que define como competência daquela diretoria prestar suporte técnico relativo aos processos do EIV.

Verificado, pela DIURB, o cumprimento das exigências e o atendimento às recomendações, esta CPA/EIV entende estarem cumpridas as condições para a realização da Audiência Pública.

#### 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

**MARIA ROSANGELA CAVALCANTI BARROSO**

Suplente - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

**PAULO HENRIQUE TRAJANO DO NASCIMENTO**

Titular - Coordenação de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB/COPRESB

**TEDER SEIXAS DE CARVALHO**

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

**BRUNO HENRIQUE SOUZA CORRÊA**

Titular - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal — Brasília Ambiental - IBRAM

**DIEGO DA SILVA CAMARGOS**

Suplente - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal — Brasília Ambiental - IBRAM

**FÁBIO BARCELLAR DE OLIVEIRA**

Titular - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

**GLÊNIO DA LUZ LIMA JÚNIOR**

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

**DANIELE SALES VALENTINI**

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Presidente da Comissão**, em 10/11/2020, às 17:16, 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 **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 10/11/2020, às 17:28, 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 **DIEGO DA SILVA CAMARGOS - Matr.:1689519-3, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/11/2020, às 18:14, 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 10/11/2020, às 18:19, 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 **PAULO HENRIQUE TRAJANO DO NASCIMENTO - Matr. 0274855-X, Membro da Comissão**, em 10/11/2020, às 18:31, 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 10/11/2020, às 18:46, 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 10/11/2020, às 18:55, 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.



Documento assinado eletronicamente por **MARIA ROSANGELA CAVALCANTI BARROSO - Matr.0274837-1, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/11/2020, às 21:57, 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, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO HENRIQUE SOUZA CORREA - Matr.0184042-8, Membro da Comissão**, em 11/11/2020, às 11:15, 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 11/11/2020, às 12:04, 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= **50314295** código CRC= **E0DE3D43**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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