

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de Vizinhança

ATA

**ATA DA 38ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA****COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – CPA/EIV**

Às nove horas e trinta minutos do dia oito de julho do ano de dois mil e vinte e dois, por meio de videoconferência, conforme disposto no Decreto nº 41.841, de 26 de fevereiro de 2021, que revogou o Decreto nº 40.546, de 20 de março de 2020, foi aberta a Trigésima Oitava Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança – CPA/EIV, pela sua Coordenadora e Subsecretária da Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN/SEDUH, Senhora **Sílvia Borges de Lázari**, contando com a presença dos membros representantes do Poder Público, relacionados ao final desta ata, para deliberar sobre os assuntos constantes da pauta a seguir transcrita: 1. Abertura dos trabalhos: 1.1. Aprovação da ata da 9ª Reunião Extraordinária, realizada no dia 20/05/2022; 2. Análise do escopo de medidas mitigadoras do EIV do empreendimento Praça Capital, localizado no Trecho 01, Lotes 630 a 780 – Setor de Indústria e Abastecimento – SIA, RA XXIX (Processo SEI GDF 00390-00007593/2017-27). Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019. 3. Análise acerca da obra do Trecho 01 do SIV-MDE 076/2018 relativo ao EIV dos empreendimentos localizados na Avenida Central e das Áreas Especiais 2 e 4 da Avenida Contorno do Guará II, Região Administrativa – RA X (Processo SEI GDF 00137-00000440/2022-35). Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019. 4. Encerramento. Passou imediatamente ao Item 1. Abertura dos trabalhos: A Senhora **Sílvia Borges de Lázari** declarou aberta a sessão, cumprimentando a todos e, em seguida, realizou a leitura da pauta. Prosseguindo ao Subitem 1.1. Aprovação da ata da 9ª Reunião Extraordinária, realizada no dia 20/05/2022: Não havendo retificações ao seu conteúdo, a respectiva ata foi considerada aprovada. Dando sequência, seguiu ao Item 2. Análise do escopo de medidas mitigadoras do EIV do empreendimento Praça Capital, localizado no Trecho 01, Lotes 630 a 780 – Setor de Indústria e Abastecimento – SIA, RA XXIX (Processo SEI GDF 00390-00007593/2017-27). Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, representante da SUPLAN/SEDUH e Diretora de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão – DIURB/SEDUH, projetou e realizou a leitura da proposta de Parecer Técnico CPA/EIV ao Processo SEI nº 00390-00007593/2017-27, referente à atualização do escopo das medidas mitigadoras identificadas no EIV relativo ao empreendimento denominado “Praça Capital”. *“Item 1. Informações Preliminares: Trata o presente documento da atualização do escopo das medidas mitigadoras identificadas no Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV relativo ao empreendimento denominado “Praça Capital”, localizado no Trecho 01, lotes 630 a 780, do Setor de Indústria e Abastecimento – SIA, Região Administrativa – RA XXIX. Rememora-se que o estudo foi elaborado, pela empresa Geológica – Consultoria Ambiental, tendo como base o Termo de Referência – TR 001/2016 (1382554), e foi encaminhado para análise da Comissão Permanente de Análise de EIV – CPA/EIV, em 12/01/2017, a qual se manifestou, inclusive sobre as versões subsequentes do estudo, nos seguintes documentos: Parecer*

Técnico n.º 01/2017 - CPA/EIV (1385160), de 14/06/2017. Consolida a 1ª análise segundo atendimento ao TR 001/2016, restando a necessidade de cumprimento de 12 exigências; Parecer Técnico n.º 04/2017 - CPA/EIV (2290116), de 08/09/2017. Consolida a 2ª análise segundo atendimento ao TR 001/2016, restando a necessidade de cumprimento de 17 exigências; Parecer Técnico n.º 01/2018 - SEGETH/COINST/DIURB (7326024), de 23/04/2018. Consolida a 3ª análise segundo atendimento ao TR 001/2016 e autoriza encaminhamento para audiência pública, demandando que fossem abordadas e esclarecidas na ocasião o cumprimento de 4 exigências remanescentes, além de realizar cinco correções no estudo; Parecer Técnico nº 03/2018 - SEGETH/COINST/DIURB (9771728), de 03/07/2018. Solicita esclarecimento quanto à medida mitigadora de revitalização paisagística na área pública limítrofe ao empreendimento, anteriormente à realização de audiência pública. Parecer Técnico nº 04/2019 - SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB (24646206), de 01/07/2019. Dá diretrizes para a elaboração do Projeto Paisagístico - PSG e do Projeto de Sistema Viário - SIV referentes à revitalização da área pública limítrofe ao empreendimento, visando sua configuração também como um espaço de permanência para os usuários, além da sua vocação como espaço de passagem. Após deliberação da CPA/EIV através do Parecer Técnico 04/2019, foi realizada Audiência pública em 20/11/2019, com início às 19h, no SIA Sul Trecho 02 Lote 600, em frente à Brasal Veículos, conforme autos do processo SEI 00390- 00005067/2019-94. Após a audiência pública, a versão final do estudo, contemplando todas as exigências, recomendações e correções, foi protocolada no Processo 00390-00009500/2019-61, tendo sido aprovada pela CPA/EIV, durante sua 11ª Reunião Ordinária, realizada em 13/12/2019, por meio de Relatório Final (32958167), que deu início, então, às tratativas para celebração do termo de compromisso, entre o Distrito Federal e a compromissária, com vistas à implementação das medidas mitigadoras e compensatórias de impactos causados pelo empreendimento em tela. Em 25/11/2020, foi encaminhada minuta preliminar de termo de compromisso (51500824), tendo sido solicitada a apresentação dos seguintes documentos, visando subsidiar a redação final do referido contrato: minuta de Escritura Pública de Constituição de Hipoteca, ofertando bem imóvel em favor do Distrito Federal, como garantia de cumprimento das obrigações abrangidas pelo Termo de Compromisso; escritura registrada em cartório do respectivo imóvel; laudo técnico de avaliação de bem imóvel, elaborado, conforme o caso, nos termos das normas ABNT NBR 14653-2:2011 - Avaliação de bens - Parte 2: Imóveis urbanos ou ABNT NBR 14653-3:2004 - Avaliação de bens - Parte 3: Imóveis rurais, cujo teores fornecem os procedimentos para a avaliação de imóveis urbanos e rurais, respectivamente; e documento comprobatório de responsabilidade técnica do profissional habilitado, Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ou Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, do autor do laudo. Entretanto, o termo de compromisso não chegou a ser celebrado, tendo em vista que o interessado não se manifestou durante um período de 18 meses, resultando na paralisação do processo ao longo desse tempo. Em 26/05/2022, o interessado, então, encaminhou os seguintes documentos por e-mail (87308631), visando a retomada dos procedimentos necessários à celebração do termo de compromisso: orçamento atualizado das medidas definidas no EIV (87309785), no valor de R\$ 400.813,46; e laudo de avaliação de imóvel comercial (87309502), no valor de R\$ 415.000,00, apresentado como garantia pela execução das referidas medidas. Tendo em vista o lapso temporal de cerca de 30 meses desde a última análise, e a omissão da Lei 5.022, de 04 de fevereiro de 2013, com relação a prazos de resposta relacionados à matéria, o processo foi encaminhado a esta comissão para deliberação quanto às medidas mitigadoras definidas no EIV em relação à atual dinâmica da vizinhança ou outras ações que a Comissão julgue pertinente. Item 2. Análise do Escopo de Medidas Previamente Definido. Apresentou quadro com a identificação das medidas identificadas no estudo para mitigar/compensar os impactos decorrentes da implantação do empreendimento, as quais foram chanceladas no Relatório Final da CPA/EIV, de 2019 e discorreu sobre a situação de cada uma: "Com relação à execução das medidas mitigadoras relativas ao sistema viário, quais sejam: i. elaboração e implantação de sinalização viária horizontal e vertical nas vias de acesso ao empreendimento; ii. remoção do retorno em frente ao empreendimento; e iii. implantação de faixa de aceleração na via EPTG, cumpre enfatizar que o empreendimento recebeu o Laudo de Conformidade nº 03/2017 Diren/Detran-DF, em 26/12/2017 (32682768), após comprovação, por parte do órgão de trânsito, da execução das medidas mitigadoras relativas ao sistema viário, elencadas no Parecer nº 01/2017 - Geren (32682506). Logo, tais medidas não integrarão o termo de compromisso." A Senhora **Daniele Sales Valentini**, representante do Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF, pontuou que seria necessário entrar em contato com o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF para ter conhecimento sobre a implantação efetiva da faixa de aceleração na via Estrada Parque Taguatinga - EPTG, uma vez que o laudo de conformidade emitido

pelo Detran refere-se apenas à execução das medidas em vias urbanas, sobre as quais o Detran/DF tem gerência. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** explanou que a única medida remanescente seria a praça, todavia, afirmou que seria feita nova checagem. Prosseguindo, retomou à apresentação do Item 2. Análise do Escopo de Medidas Previamente Definido: *"Deste modo, encontra-se pendente de execução uma única medida mitigadora, a saber: Revitalização Paisagística na Área Pública limítrofe ao empreendimento, contemplando implantação de calçadas e de paraciclo, que deve ser objeto de Projeto Paisagístico a ser incorporado ao Projeto de Urbanização da área lindeira, sujeito à aprovação da SEDUH. No Relatório Final, de 13/12/2019, que remete, resumidamente, às diretrizes apontadas pela CPA/EIV no Parecer Técnico nº 04/2019 - SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB, de 01/07/2019, assim ficaram definidas as atribuições do interessado com relação a esta medida: "Quanto à medida intitulada Revitalização paisagística na área pública limítrofe ao empreendimento, o empreendedor compromete-se a elaborar: Projeto Paisagístico a ser incorporado ao Projeto de Urbanização da área lindeira, sujeito à aprovação da SEDUH, que poderá ser implementado conforme desenho anexo e que contempla a indicação dos seguintes elementos: Área para estacionamento de veículos; Calçadas para pedestres; Área verde, com grama e vegetação listadas no cronograma físico-financeiro anexo; Ciclovia; Área destinada a implantação de 01 PEC para ginástica; Área destinada a paraciclo; Localização dos espaços necessários a implementação de 04 pergolados; Localização do espaço necessário a implementação de 01 quiosque, próximo à parada de ônibus 2. Projeto de Sistema Viário (SIV) da área lindeira, também a ser aprovado pela SEDUH no tempo e a modo previstos na legislação; 3. Projeto de iluminação Pública da área do Projeto Paisagístico - PSG. 4. Projeto de Drenagem Pluvial e Pavimentação; de acordo com os Termos de Referência da Novacap. 5. Projeto de irrigação da área verde, gramados e vegetação que compõem o Projeto Paisagístico, conforme listados no Cronograma físico-financeiro anexo. Dentro da execução dos projetos supramencionados, também se comprometeu a implementar: Pavimentação da área destinada ao paraciclo (sem equipamentos). Pavimentação da área destinada a 01 PEC para ginástica (sem os equipamentos); Iluminação pública; Sistema de irrigação para conexão com caminhões pipa da Novacap; Drenagem pluvial da área lindeira."* Cabe, agora, análise desta comissão com o objetivo de verificar a pertinência e eficiência, considerando o atual panorama urbano da vizinhança do empreendimento, do escopo de medidas previamente definidas, com base no estudo, e chanceladas pelo Relatório Final da CPA/EIV. Com relação à pertinência da medida, os membros desta comissão puderam apurar que não foram realizadas intervenções ordenadas no local previsto para implantação da medida, de modo que sua execução permanece indispensável, considerando o contexto atual, enquanto mitigação dos impactos a serem perpetrados pelo empreendimento. Também com relação à eficiência, esta comissão entende que o conjunto das medidas propostas, dentre as quais encontram-se as já executadas medidas de trânsito, permanecem adequadas para mitigar e compensar os impactos do empreendimento, não havendo novas medidas a serem propostas. Cabe, entretanto, a revisão e atualização das diretrizes previamente emitidas no Parecer Técnico nº 04/2019, a ser feita pela instância competente, que, no âmbito da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, recai sobre a Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades – SUDEC, tendo em vista o tempo decorrido. Interrompendo a apresentação, Senhora **Márcia Maria Sousa Cordeiro**, representante do DER/DF, registrou que, após rápida verificação no Google Earth, não pôde apurar a execução da referida faixa de aceleração na EPTG, informando que consultaria o respectivo processo para saber o motivo da não implantação. Retomando a leitura da proposta, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** relatou que *"a comissão identificou, por exemplo, um projeto, inserto à Área de Influência Indireta – All do empreendimento, que pode nortear a revisão das diretrizes para a elaboração do projeto da medida de revitalização paisagística. Trata-se do Projeto de Sistema Viário – SIV, de nº 197/2020, que se refere ao Ajuste de Sistema Viário e Paisagismo das Praças Lineares – Setor de Oficinas Sul – SOF Sul, já aprovado pela Portaria nº 113, de 08 de dezembro de 2020, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal – DODF nº 231, de 09, de dezembro de 2020. Segundo a camada Intervenções Urbanísticas do Geoportal, o referido projeto localiza-se no lado oposto da Estrada Parque Taguatinga – EPTG, em relação àquela área a ser revitalizada no âmbito do EIV do Praça Capital. Nesse sentido, cabe, à SUDEC/SEDUH, ponderar sobre a pertinência da incorporação de elementos do SIV 197/2020 no projeto da medida, observando-se a possibilidade de integração visual de ambos os projetos. Outro aspecto observado no Geoportal é a existência de ciclovias e ciclovias compartilhadas lindeiras ao SIA, passando na EPTG, não havendo, entretanto, essa infraestrutura interna ao SIA, tampouco há previsão para implantá-la. Logo, a existência de ciclovias no projeto a ser desenvolvido deve observar a integração com a estrutura existente. Outro ponto que cabe enfatizar é que, em*

que pese tenha sido previamente prevista a instalação de um quiosque na área, deve-se consultar o Plano de Ocupação de Quiosques. Da mesma maneira, destaca-se que a competência de instalação da iluminação é da Companhia Energética de Brasília - CEB, cabendo ao interessado arcar com os custos. O Parecer Técnico nº 3/2018 ressaltou que a medida mitigadora de revitalização de área pública deve ser precedida dos trâmites de aprovação do Projeto Paisagístico – PSG e do Projeto de Sistema Viário – SIV, junto à SUPAR/SEDUH, e ser baseado na Planta Registrada – PR 2/1, onde originalmente não é observada a presença de estacionamento, e que, caso o estacionamento seja incluído no projeto de revitalização paisagística, recomendou que este passe a configurar-se como SIV. Isto posto, relatou que foi feita revisão da caracterização da Medida 1, a qual figura como premissas preliminares, a serem consideradas, pela SUDEC/SEDUH, na emissão das Diretrizes de Projeto Paisagístico – DIPA”. Passando ao momento de discussão da matéria junto aos representantes de todos os órgãos, o Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva**, representante da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB, questionou quem seria o responsável pela elaboração do projeto da ciclovia e explanou que a SEMOB poderia dar os direcionamentos necessários. Em resposta, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** explicou que os projetos são elaborados pelos empreendedores como regra e aprovados pela SEDUH, ponderando, todavia, que essa nova metodologia poderia ser avaliada. O Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva** observou a existência de trechos cicloviários espalhados sem conectividade e propôs intercambiar as paradas de ônibus ao longo da EPTG com a ciclovia de longa distância em direção à estação Shopping do metrô, fazendo sua ligação com a ciclovia a ser contemplada no projeto, passando pelo Setor de Oficinas Sul - SOF/Sul, de forma a acolher mais pessoas interessadas nesse percurso. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** compreendeu que a CPA/EIV poderia propor a complementação da ciclovia até o limite da área de influência indireta, não sendo possível, portanto, fazer a ligação até a referida estação de metrô. A Senhora **Maria Cristina Marques Resende**, representante da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal – SODF, concordou com a sugestão apresentada pelo Senhor Ricardo Sérgio, visto que auxiliaria os trabalhadores da região que utilizam o metrô e realizam o restante do seu trajeto de bicicleta. Externou a preocupação da SODF em relação à drenagem, questionando se haveria possibilidade de intervenção no projeto de pavimentação e drenagem do SOF Sul. Após esclarecimentos de que não haveria intervenção, relatou que a SODF não teria óbice e mais nenhuma consideração. Acatada a proposta da SEMOB, ficou sob responsabilidade do seu representante a elaboração do desenho da proposta para incorporação no parecer. Não havendo mais observações, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** explanou que o texto referente às considerações finais será modificado para inclusão de justificativa para a inclusão da medida de ciclovia e exigir a implantação da faixa de aceleração na via EPTG caso não tenha sido efetivada. Compartilhou as considerações finais com a redação sem alteração para conhecimento. Não havendo mais manifestações, considerou-se o Parecer Técnico CPA/EIV pré-aprovado, liberando o empreendimento para realizar as providências necessárias. Passando ao Item 3. Análise acerca da obra do Trecho 01 do SIV-MDE 076/2018 relativo ao EIV dos empreendimentos localizados na Avenida Central e das Áreas Especiais 2 e 4 da Avenida Contorno do Guará II, Região Administrativa – RA X (Processo SEI GDF 00137-00000440/2022-35). Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** explanou que foram compiladas todas as informações em um único documento síntese para melhor compreensão. Em seguida, projetou e apresentou o Parecer Técnico CPA/EIV do Processo SEI GDF 00137-00000440/2022-35 referente à análise das obras de Implantação de projeto de infraestrutura Cicloviária e Acessibilidade da Avenida Central do Guará II, consubstanciado no Projeto SIV-MDE 076/2018. “Item 1. Informações Preliminares: Trata-se da obra de implantação do Projeto SIV/MDE 076/2018, referente à Infraestrutura Cicloviária e Acessibilidade da Avenida Central do Guará, a qual figura como uma das medidas mitigadoras de impactos fixadas no Termo de Compromisso - TC 02/2020 (50155152), celebrado com o Distrito Federal como produto de Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV realizado para analisar as consequências da implantação de 14 empreendimentos localizados na Avenida Central e das Áreas Especiais 2 e 4 da Avenida Contorno do Guará II. Em 26/04/2022, por meio dos Ofícios nº 1655/2022 - SEDUH/GAB (84982712) e nº 1656/2022 - SEDUH/GAB (84982804), enviados para o DETRAN/DF e SEMOB, respectivamente, a SEDUH solicitou avaliação quanto à obra executada no Trecho 01 SIV 076/2018 e apresentação de intervenções julgadas necessárias tendo em vista questionamentos feitos pela comunidade do Guará em reunião realizada em 04/04/2022, consoante relata o Despacho - SEDUH/SEGESP/SUPROJ (84768084). Em resposta, o DETRAN encaminhou o Parecer Técnico nº 7/2022 - DETRAN/DG/DIREN/GEREN

(86470359), e a SEMOB encaminhou o Despacho - SEMOB/SUOP/COPEM (86618941). Os pareceres foram encaminhados a esta CPA/EIV por meio do Despacho - SEDUH/SEGESP/SUPROJ (88358980) para análise e avaliação dos procedimentos cabíveis, uma vez que esta Comissão vem conduzindo "todas as tratativas de análise do referido projeto junto aos órgãos do GDF lá representados para viabilizar o cumprimento das referidas medidas mitigadoras fixadas no Termo de Compromisso - TC 02/2020". Neste sentido, rememora-se que a obra do Trecho 01 teve início a partir da anuência desta CPA/EIV por meio da Decisão nº 5/2021 (64067872), em 14/06/2021, tendo sido emitida Licença para Obras de Urbanização em Área Pública nº 024/2021 (65968004), em 16/07/2021, no âmbito do Processo SEI GDF 00390-00004934/2021-99. A obra do Trecho 01 teve início em 03/11/2021 e encontra-se em fase final de execução pela empresa Hesa 20 – Investimentos Imobiliários, consoante Carta Resposta da Hesa 20 (78325047). De acordo com o TC 02/2020, a execução do Projeto de Sistema Viário - SIV 076/2018 é de responsabilidade de 3 empresas (Via Engenharia, Antares Engenharia e Hesa 20), no entanto, as empresas Via Engenharia, Antares Engenharia não se pronunciaram a respeito das obras de sua responsabilidade e suas ações vem sendo apuradas pela Comissão Especial de Penalidade, instituída no âmbito da SEDUH, conforme atribuições da Portaria nº 40, de 28 de abril de 2022, publicada no DODF nº 82, de 04 de maio de 2022. Item 2. Análise: De primeiro, convém rememorar que a medida mitigadora em tela consta de termo de compromisso firmado com o Distrito Federal e que os procedimentos atrelados à aprovação, execução e acompanhamento das medidas mitigadoras vem sendo construídos ao longo do seu desenvolvimento, uma vez que a exigência deste EIV é anterior à regulamentação do EIV, por meio de lei específica, no Distrito Federal. O Despacho SEI-GDF SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB (33427739), inserto no processo 00390-00009114/2019-79, traz breve relato sobre o referido EIV, sendo que alguns dos principais apontamentos estão elencados a seguir: 1. A exigência do EIV no caso em tela decorre da aplicação do art. 87 da Lei Complementar nº 733/2006 - PDL do Guará. Por ser anterior à Lei nº 5.022, de 04 de fevereiro de 2013, que dispõe sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, este EIV desenvolveu-se em rito próprio, que incluiu a criação de uma comissão multissetorial para análise dos estudos apresentados, e aprovação pelo Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal - Conplan; 2. O EIV da Avenida Central e do Contorno do Guará II foi aprovado pela Comissão Multissetorial instituída pelo Decreto nº 32.921/2011, e pelo Conplan, em sua 96ª Reunião Ordinária realizada em 15/09/2011, conforme Decisão nº 10/2011 (33384822), tendo sido realizada audiência pública em evento realizado no Auditório da Administração Regional do Guará no dia 27/09/2011 (fl. 1767, processo 0390-000710/2010); 3. Este EIV aconteceu a posteriori da implantação da maioria dos empreendimentos, tendo sido elaborado para corrigir a inobservância da exigência do PDL do Guará no licenciamento das referidas edificações; 4. A elaboração do EIV foi exigida no PDL do Guará por inexistir à época legislação específica relativa ao Estudo de Impacto de Vizinhança, instrumento urbanístico já previsto na Lei Federal nº 10.257/2001, intitulada Estatuto das Cidades; 5. A Lei nº 5022/2013 definia procedimentos e competências de análise do escopo do Estudo de Impacto de Vizinhança e ofereceu grande avanço em diversos pontos, como por exemplo, pela criação de uma Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV, composta por membros de diversos órgãos do Distrito Federal, possibilitando a articulação destes órgãos, através dos seus membros, quanto às análises, discussões e definição de medidas necessárias à mitigação da implantação dos empreendimentos; 6. A competência da CPA/EIV para análise de estudos técnicos com o escopo do EIV elaborados anteriormente à edição da Lei 5022/2013 foi reiterada pela Assessoria Jurídica da SEDUH no âmbito do processo 00390-00001038/2018-72. No caso em tela, a CPA/EIV passou a constituir instância habilitada para rever as medidas mitigadoras apontadas no EIV; 7. A Lei 5022/2013 também trouxe mais clareza para a aplicação do instrumento ao definir entre os seus objetivos: "possibilitar a inserção harmônica do empreendimento no seu entorno de modo a promover a sustentabilidade e o desenvolvimento econômico, preservando os interesses gerais e coletivos"; e, ao ressaltar que a identificação das medidas mitigadoras deve ocorrer com base em seu papel de "prevenir, eliminar, minimizar e compensar os efeitos adversos de empreendimento ou atividade com risco à saúde, à segurança e ao bem-estar da população". 8. Os custos para execução das medidas mitigadoras identificadas no estudo, quando da assinatura do Termo de Compromisso, tratam-se de valores estimados, uma vez que a composição do orçamento final necessita passar por um rito de elaboração, análise e aprovação de projetos que depende da atuação de vários atores, incluindo-se aí diversos órgãos do Estado. 9. A origem do TC 02/2020 remonta à assinatura do TC 02/2008, através do qual foi pactuado o compromisso de realizar um EIV de maneira coletiva para cumprir a determinação da legislação urbanística (PDL do Guará, permitindo, conseqüentemente, que os alvarás de construção que haviam sido anulados ou suspensos pelo Decreto nº

29.519/2008 pudessem ser convalidados. Destaca-se que o referido EIV contemplou os impactos relativos a 14 empreendimentos localizados no Guar4 II a partir de cen4rios para 2012, 2014 e 2020, demonstrando o papel preventivo deste instrumento. No total, apontou a necessidade de um conjunto de 22 medidas mitigadoras, mas no entanto, n4o atribuiu compet4ncias quanto 4 elabora4o e aprova4o dos projetos e implementa4o das obras. Por isso, em 06/08/2012, representantes dos 4rg4os do GDF (Caesb, CEB, DETRAN, Secretaria de Obras, Secretaria de Seguran4a P4blica e Sedhab) se reuniram com o objetivo de definir quais medidas mitigadoras deveriam integrar o novo termo de compromisso a ser firmado e quais seriam os pap4is dos v4rios atores envolvidos na sua implementa4o. (Ata de Reuni4o 4 p4g. 1814 a 1819 – Vol. 8 - processo 0390-000710/2010 – 32395951). Naquela ocasi4o, os citados 4rg4os aprovaram uma tabela com 15 medidas mitigadoras. Entretanto, a assinatura do termo de compromisso n4o avan4ou pois faltavam defini4es quanto aos or4amentos dos projetos (que dependiam de elabora4o de projetos e an4lises por parte dos 4rg4os do DF), e quanto 4s estrat4gias de governo para as respectivas obras p4blicas. Diante da inadimpl4ncia na execu4o das medidas mitigadoras, em 2017, o Tribunal de Conta do Distrito Federal - TCDF, sob processo n4o 10309/2013 e atrav4s da Decis4o n4o 2712/2017 (1516988), determinou que a ent4o Secretaria de Estado de Gest4o Territorial e Habita4o - SEGETH (atual SEDUH) apresentasse plano de a4o "contendo as etapas necess4rias 4 celebra4o dos novos termos de compromisso para a compensa4o dos impactos urban4sticos e ambientais de empreendimentos imobili4rios implementados na Regi4o Administrativa do Guar4 II - RA X, detalhando e discriminando as responsabilidades pela execu4o das a4es e os prazos estimados para cumprimento de cada etapa". J4 sob a vig4ncia de lei espec4fica para o instituto do EIV no Distrito Federal, Lei 5022/2013, a condu4o dos trabalhos do plano de a4o coube 4 Comiss4o Permanente de An4lise do EIV - CPA/EIV, constitu4da originalmente por meio do Decreto 36.901/2015. Amparada pela atribui4o de compet4ncias definidas na Lei 5022/2013 e do referido Decreto 36.901/2015, coube 4 CPA/EIV avaliar as medidas mitigadoras propostas no EIV e fazer adequa4es 4 realidade urban4stica face ao tempo decorrido. Tal trabalho est4 consubstanciado no Parecer T4cnico n4o 003/2017 (3002056), onde 4 relatado o processo de an4lise e rearranjo das medidas mitigadoras originais a partir de princ4pios como: incentivo 4s cidades compactas, 4 unidade de vizinhan4a, aos servi4os integrados, 4 mobilidade urbana e 4 acessibilidade. O Parecer T4cnico n4o 003/2017 indicou a necessidade de execu4o de sete medidas para integrar o novo termo de compromisso, sendo que tais medidas ainda sofreram novas adapta4es e revis4es que culminaram nas seis medidas mitigadoras constantes do TC 02/2020. Assim, nos autos do processo 00390-00008042/2017-81, 4 poss4vel verificar a busca do Distrito Federal, representado pelos seus diversos 4rg4os que comp4em a CPA/EIV, por dados e par4metros de an4lise para subsidiar a tomada de decis4o, no 4mbito t4cnico, que permitissem adequar as medidas mitigadoras originalmente identificadas no estudo elaborado em 2012, 4 din4mica urbana, tendo em vista que se tratavam de medidas traduzidas em diretrizes de projetos, a serem posteriormente detalhados e aprovados. Logo ap4s emitir o Parecer T4cnico n4o 003/2017, a CPA/EIV demandou 4 SEDUH a elabora4o de projeto para a medida mitigadora denominada Projeto de Infraestrutura Ciclovi4ria e Acessibilidade da Avenida Central, que seria consubstanciado no SIV/MDE 076/2018, aprovado por meio da Portaria n4o 148 (14723617), publicada no DODF n4o 211 de 06/11/2018. Conforme Despacho SEI-GDF SEGETH/COINST/DIURB - 15263446, a referida medida contempla a4es de adequa4o e requalifica4o da Avenida Central do Guar4, tais como retifica4o dos retornos, realoca4o das faixas de pedestres situadas pr4ximas aos empreendimentos, e implanta4o de rampas de acessibilidade, faixas de pedestre com ilumina4o indireta, infraestrutura ciclovi4ria, paisagismo e sinaliza4o. Do exposto at4 aqui, duas quest4es ficam evidentes: 1) que o Detran 4 um 4rg4o com participa4o ativa nos processos decis4rios relativos ao EIV da Avenida Central e do Contorno do Guar4, assim como todos os 4rg4os do Distrito Federal que comp4em a CPA/EIV; e 2) que as medidas mitigadoras constantes do TC 02/2020 guardam rela4o com as medidas indicadas no EIV, aprovadas pela Comiss4o Multissetorial instituída pelo Decreto n4o 32.921/2011 e pelo CONPLAN (33384822)". A Senhora **Daniele Sales Valentini** questionou os motivos da cita4o espec4fica ao Detran e a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusm4o** esclareceu que seria por causa dos questionamentos do parecer, todavia, sugeriu alterar a reda4o, ficando: "...todos os 4rg4os do Distrito Federal, devidamente representados na CPA/EIV, possuem participa4o ativa nos processos decis4rios relativos ao EIV da Avenida Central e do Contorno do Guar4". Em seguida, retomou-se a apresenta4o do Item 2. An4lise: "Feitos tais esclarecimentos pr4vios, dar-se-4 a an4lise das quest4es espec4ficas aventadas no Parecer T4cnico n4o 7/2022 - DETRAN/DG/DIREN/GEREN (86470359) e Despacho - SEMOB/SUOP/COPEM (86618941) quanto 4 obra do Trecho 01 do SIV 076/2018: Sobre a travessia de pedestres entre a Avenida Central e o Centro Comunal

I." A Senhora **Daniele Sales Valentini** apresentou imagem para visualização do trecho citado, discorrendo que a passagem de pedestre elevada aprovada estaria localizada em via que já possui lombada para redução de velocidade e que não possui passagem de ônibus. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** sugeriu incluir imagem do trecho para melhor esclarecimento e retomou novamente a apresentação: *"Sobre a travessia de pedestres entre a Avenida Central e o Centro Comunal I: O Parecer Técnico nº 7/2022 aponta que "foi realizado um alargamento neste trecho para a inserção de uma faixa de pedestres elevada que prejudicou o raio de giro dos veículos nos trechos em curva". Neste sentido, convém lembrar que as diretrizes do projeto priorizam ciclistas e pedestres, conforme destacado no Ofício SEI-GDF nº 1/2018 - SEGETH/SUPLAN/COPROJ (4889978): (...) "A proposta adotada tem por objetivo criar a continuidade necessária ao traçado cicloviário, com preferência clara para pedestres e ciclistas. Por meio de relatos de moradores, a travessia para as praças já é bastante difícil, assim como é alta a velocidade dos ônibus e veículos que contornam as praças. É absolutamente necessário reduzir a velocidade nesses trechos. Entendemos que a travessia elevada, somada à redução de velocidade para 40 km/h nesses trechos, com elementos de controle de velocidade, favorecerão de forma direta os moradores do entorno das Praças Comunais I e II que se queixam dos perigos do trânsito de veículos em alta velocidade". Além disso, a proposta de elevação da travessia está em consonância com o estabelecido na Resolução nº 738, de 06 de setembro de 2018, especificamente: "Art. 3º A faixa elevada para travessia de pedestres não deve ser utilizada como dispositivo isolado, mas em conjunto com outras medidas que garantam que os veículos se aproximem numa velocidade segura da travessia, tais como: o controle da velocidade por equipamentos, alterações geométricas, a diminuição da largura da via, a imposição de circulação com trajetória sinuosa e outras". Deste modo, esta CPA/EIV entende que a travessia elevada é um dos vários elementos utilizados no projeto para aumentar a acessibilidade e a segurança dos pedestres e ciclistas dentro da nova configuração urbana pretendida. Ademais, verifica-se que: a) a citada travessia está posicionada em local de menor fluxo, entre duas vias, fazendo a ligação da calçada do canteiro central à praça; b) está localizada após uma conversão à esquerda de 90 graus; c) não apresenta problemas quanto à sua visibilidade pois há iluminação adequada no local; d) seu posicionamento e construção atendeu às normativas estabelecidas; e e) está localizada em apenas 2 faixas de rolamento. Desta forma, verifica-se que a locação da travessia elevada não interfere no raio dos veículos do trecho de entrada na Avenida Central, não sendo, deste modo, procedentes os apontamentos dispostos no Parecer Técnico nº 7/2022. Sobre a necessidade de construção de baia de ônibus e retirada do estacionamento proposto ao longo da Av. Central, para voltar a ter 3 faixas por sentido: Em seu despacho, a Semob relembra "que a 3ª faixa de rolamento de ambas as pistas corriqueiramente eram ocupados por veículos estacionados ao longo do meio fio, impossibilitando o tráfego do ônibus, que era obrigado a pegar a faixa do meio". Além disso, aponta que a literatura recomenda a implantação de baia, para melhorar a fluidez da via e a segurança dos usuários de transporte público coletivo. Neste sentido, a SEDUH informa que o projeto SIV 076/2018 prevê a implantação de baia de ônibus feita com sinalização horizontal, como reentrância ao longo da faixa de estacionamento, nos dois pontos de ônibus existentes no trecho 01. Informa também que, mediante ausência de dimensionamento adequado para comportar 3 faixas de rolamento, condizente com as observações feitas no Parecer Técnico nº 07/2022, de que "aparentemente, a largura de pista no local, mesmo com a remoção do estacionamento, não comportaria 3 faixas de rolamento dentro das dimensões apropriadas", o projeto procurou regularizar uma situação fática. Atenta-se também que o despacho da Semob relata que a sinalização horizontal antiga está sobreposta com a nova pintura, o que reforça a incompreensão do projeto pelos usuários locais, e mesmo por agentes dos órgãos do governo, como se depreende da leitura do Parecer Técnico nº 07/2020. Sobre a capacidade viária e raios de giro: O Parecer Técnico nº 7/2022 aponta algumas preocupações relativas à fluidez viária no trecho 01: "(...) Na extremidade da conexão com a Avenida Contorno do Guará, na saída do Trecho 1, a largura e raio de giro permitem apenas a conversão de um veículo de grande porte por vez. Sendo o local rota de transporte coletivo, há um estrangulamento na capacidade da conexão. Na entrada do trecho foi sinalizada travessia sinalizada de pedestres ainda não semaforizada e estacionamento a zero graus, as travessias e manobras que ocorrem na via prejudicam a capacidade e segurança do cruzamento semaforizado. Agrava-se ainda mais a situação o retorno próximo sem faixa de aceleração". Aqui convém também rememorar que a Avenida Central é estruturadora do Guará, não apenas em termos viários, mas, principalmente, como elemento articulador das dinâmicas urbanas, tendo o PDL do Guará, e o Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT vigente, disposto na Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012, definido sua importância como Avenida de Atividades (e não como via de*

circulação ou via expressa), ao longo da qual se concentra uma população significativa, o que pressupõe grande circulação de pedestres, inclusive pela presença de estabelecimentos comerciais. Destaca-se que o Parecer Técnico 48/2022 salientou tal característica do projeto SIV 076/2018: "(...) Assim, além de suas origens pautarem-se pelos estudos do EIV e seu papel preventivo por excelência, destaca-se também que as premissas do projeto seguem os princípios urbanísticos norteadores dos trabalhos da CPA/EIV no Parecer Técnico 003/2017, em especial, o conceito de Cidades Compactas, pela valorização da quantidade e qualidade dos espaços de uso público, evitando que as vias se tornem apenas local de passagem; e o conceito de Mobilidade Urbana, ao privilegiar o pedestre, o ciclista e o transporte público, e o traçado urbano que encoraje a caminhada e o ciclismo". Nesta toada, avalia-se, também, que o fluxo veicular, decorrente de veículos motorizados individuais e do transporte público, parece ter diminuído na Av. Central, ao longo dos últimos anos, muito provavelmente, como consequência da implantação das importantes estações de metrô e da ligação da Avenida do Contorno. Assim, consoante Ofício SEI-GDF nº 1/2018 - SEGETH/SUPLAN/COPROJ (4889978), o projeto SIV 076/2018 traz, com sua implantação, a expectativa de redução da velocidade da Avenida Central, passando de 60 km/h para 50 km/h, a fim de garantir ainda mais segurança viária. Aqui cabe ressaltar que a obra de implantação do trecho 01 do projeto SIV 076/2018 não está inteiramente concluída. A pedido desta Comissão, a SODF está realizando vistoria para verificar a compatibilidade da obra executada pela empresa Hesa 20 com o projeto SIV 076/2018, a qual pode indicar a necessidade de complementos que não foram executados, como a sinalização horizontal, por exemplo. No entanto, ressalta-se que, a despeito da parte de responsabilidade da Hesa 20, a completa execução do projeto demanda ações por parte dos órgãos do Distrito Federal, como a sinalização vertical, pelo Detran, a realocação do abrigo de ônibus, pela Semob, e até, eventual ajuste de iluminação pela CEB". A Senhora **Daniele Sales Valentini** sugeriu indicar a necessidade de complemento ou ajustes, uma vez que o parecer pontua alguns itens que não estariam corretos. Externadas todas as opiniões, incluiu-se a seguinte redação após o termo "por exemplo": "(...)... ou ajustes de desenhos geométricos indevidamente executados". Seguindo, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** continuou a apresentação: "Nesta toada, a completa implementação do trecho 01 do projeto SIV 076/2018 deve ser vista como diligência necessária para reduzir riscos de acidentes locais, e, deseja-se, como ganho para a mobilidade, materializando-se a percepção compartilhada pela SEMOB no Despacho – SEMOB/SUOP/COPEM". O Senhor **André Bello**, representante da SUPLAN/SEDUH, pontuou que poderiam citar sobre as entidades ligadas ao cicloativismo que apoiam a iniciativa. Continuando, passou-se a leitura do Item 3. Considerações Finais: "Em que pese o tempo decorrido tenha ensejado ajustes e rearranjos nas medidas mitigadoras, em relação àquelas apontadas originalmente no EIV, pode-se afirmar que a CPA/EIV vem envidado esforços para não perder de vista o propósito do instrumento de "possibilitar a inserção harmônica do empreendimento ou da atividade no seu entorno, de modo a promover a sustentabilidade e o desenvolvimento econômico, preservando os interesses gerais e coletivos", consoante Art. 3º, V, da Lei 6744/2020. Apesar de tais intenções, verifica-se, como decorrência da ausência de um rito predefinido de implementação de obras oriundas de Estudo de Impacto de Vizinhança, ainda carece de estreito alinhamento de ações entre os órgãos da Administração Pública que atuam na linha de frente de execução e monitoramento de tais obras, sobretudo quanto à elaboração e aprovação de projetos executivos, o que deverá ser sanado com a publicação do decreto regulamentador da Lei 6744/2020, já avaliado nesta Comissão, e as decorrentes portarias, que devem pormenorizar os procedimentos. Para o deslinde do caso em tela, a CPA/EIV, através de seus diversos órgãos representantes, recomenda os seguintes procedimentos: 1. Finalizar os procedimentos relativos à apuração da responsabilidade da empresa Hesa 20 quanto à execução da Medida 1, cuja conclusão das obras do Trecho 01 figura como um dos itens importantes para a quitação das obrigações pactuadas no TC 02/2020. Para tanto, após verificação da compatibilidade entre a implantação da obra e o projeto, que vem sendo apurada pela SODF, a empresa Hesa 20 deve ser instada a realizar os eventuais ajustes/complementos necessários para a concluir a obra de implantação do Trecho 01 do SIV 076/2018, consoante projeto e Caderno de Especificações. Ademais, os órgãos envolvidos na intervenção devem atuar para realizar as ações de sua competência, visando-se implantar o projeto SIV 076/2018 em sua totalidade. No caso da SEMOB, as ações estão devidamente indicadas no Despacho - SEMOB/SUOP/COPEM (86618941): "Solicitar à SUTER o deslocamento dos abrigos da QI 23 para próximo ao meio fio novo; Solicitar à SUTER análise de alteração do layout do abrigo duplo da QI 23, entre os edifícios Monte Carlos e Guará Nobre I, colocando dois abrigos lado a lado, em vez de um atrás do outro, como é atualmente; e Solicitar à SUTER, análise da possibilidade de alterar o uso da calçada compartilhada em torno do ponto de parada para



*calçada partilhada, passando a ciclovia por trás do abrigo, de modo a garantir menos conflito entre usuários de transporte coletivo na espera, embarque desembarque de ônibus e ciclistas". 2. Tendo em vista as considerações feitas pela população do Guará, entende-se que após a plena realização da obra e seu efetivo uso, o poder público estará apto a avaliar a possibilidade de melhorias em relação ao que foi planejado, observando-se o princípio da razoabilidade e da eficiência. Para tanto, recomenda-se avaliação conjunta da SEMOB, SEDUH e DETRAN".* A Senhora **Daniele Sales Valentini** propôs que fosse acrescentado o princípio de que, mesmo aprovado, haveria a possibilidade de revisão e o Senhor **André Bello** ponderou que o princípio da razoabilidade e da eficiência já incluiria essa questão. A Senhora **Julia Sant'anna Zobot**, representante da Subsecretaria de Projetos e Licenciamento de Infraestrutura – SUPROJ/SEDUH, sugeriu incluir a questão da arborização dos percursos no item específico sobre as ações do Poder Público. Acatada a sugestão, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** retomou a leitura do Item 3. Considerações Finais: *"Por fim, ressalta-se, é certo que todo o curso deste EIV vem ocorrendo de modo inaugural, o que enseja aperfeiçoamentos a serem incorporados na legislação do instituto do EIV, visando-se maior e melhor coordenação entre os diversos órgãos. O caso em tela evidencia de forma emblemática o papel da CPA/EIV como fórum qualificado, estruturado para pensar e decidir sobre questões técnicas envolvendo a análise, a aprovação e o monitoramento do conteúdo do EIV, cabendo-lhe idealizar a solução mais apropriada aos problemas submetidos à sua apreciação, decidir sobre os procedimentos efetivos para lograr êxito e, acima de tudo, empregar a crucial capacidade de articulação no esforço cooperativo dos seus integrantes, no sentido de implementar a sua decisão, uma vez que agrega, entre os seus membros, representantes de órgãos da estrutura do GDF diretamente afetos aos diversos temas abordados, podendo cada um deles agir, ao seu tempo e ao seu modo, no atendimento da demanda, contribuindo todos, mútua e decisivamente, com as respectivas competências e expertises, para que, enfim, o propósito do instrumento, a saber, a implementação de ações de mitigação de impactos indesejáveis, possa transcorrer de modo a serem apropriadas por toda a vizinhança local".* Passando ao momento de discussão do estado junto aos representantes de todos os órgãos, o Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva** relatou que visitaram o local para verificação da situação e perceberam diminuição do fluxo de ônibus comparado ao passado antes da implementação do metrô, todavia, destacou a importância de manter a passagem de ônibus. Explanou que haveria a possibilidade de deslocamento do abrigo de ônibus para a borda e estariam aguardando posicionamento da SUTER para viabilizar esse deslocamento. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** mencionou sobre a importância da inclusão desse aspecto no parecer e discorreu que as ações referentes à SUTER estariam no parecer da SEMOB. Salientou que o entendimento da CPA/EIV seria pela conclusão do projeto para posterior avaliação do Poder Público da eficiência das ações implantadas. Não havendo mais manifestações, considerou-se o Parecer Técnico CPA/EIV aprovado. Lembrou que estaria sendo ajustado o EIV para aprovação do relatório final do projeto do DF-Star, o qual deverá ser apreciado provavelmente em reunião extraordinária ainda a definir. Na sequência, a Senhora **Sílvia Borges de Lázari** realizou os agradecimentos finais, encerrando a Trigésima Oitava Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança.

**SÍLVIA BORGES DE LÁZARI**

Coordenadora da CPA-EIV

**CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO**

Titular - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal – SUPLAN

**ANDRÉ BELLO**

Suplente - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal – SUPLAN

**JULIA SANT'ANNA ZABOT**

Suplente – Subsecretaria de Projetos e Licenciamento de Infraestrutura – SUPROJ/SEDUH

**ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI**

Suplente – Coordenação de Preservação da Subsecretaria de Gestão Urbana – SUGEST/COPRESB

**TEDER SEIXAS DE CARVALHO**

Titular – Central de Aprovação de Projetos – CAP

**MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE**

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

**RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA**

Titular – Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB

**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

**ÉRIKA APARECIDA DA SILVA**

Titular – Companhia Energética de Brasília – CEB

**DANIELE SALES VALENTINI**

Titular – Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN

**MÁRCIA MARIA SOUSA CORDEIRO**

## Titular – Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal – DER/DF



Documento assinado eletronicamente por **JULIA SANTANNA ZABOT - Matr.0270345-9, Membro da Comissão suplente**, em 29/08/2022, às 11:53, 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 **MARCIA MARIA SOUSA CORDEIRO - Matr.0223982-5, Membro da Comissão**, em 29/08/2022, às 11:56, 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 29/08/2022, às 11:59, 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 29/08/2022, às 12:20, 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.0278512-9, Membro da Comissão**, em 29/08/2022, às 13:35, 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 **ERIKA APARECIDA DA SILVA - Matr.0052579-0, Membro da Comissão**, em 29/08/2022, às 14:03, 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 29/08/2022, às 14:58, 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 **SÍLVIA BORGES DE LAZARI - Matr.273.821-X, Presidente da Comissão**, em 29/08/2022, às 15:28, 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 **DANIELE SALES VALENTINI - Matr.0079269-1, Membro da Comissão**, em 29/08/2022, às 15:36, 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 19/09/2022, às 16:28, 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.



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=92789035)  
verificador= **92789035** código CRC= **6BF0C20F**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF