



Parecer Técnico n.º 6/2024 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA-EIV
50ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Brasília-DF, 07 de junho de 2024

Referência: Processo SEI nº00390-00005342/2023-56

Interessado: CONTROLLER EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A.

Assunto: Revisão das medidas mitigadoras 1, 2 e 8 do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado "Setor Meirelles"

1. **INFORMAÇÕES PRELIMINARES**

Trata-se da solicitação de revisão das Medidas Mitigadoras 1,2 e 8, definidas no Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV - Setor Meireles (127470541, 127470931, 127471247, 127471533 e 127471663), relativas aos impactos relativos à implantação do empreendimento localizado na Quadra 01, Lote 01 - Setor Meireles – Santa Maria, RA - XIII, Distrito Federal, e pactuadas em Termo de Compromisso 01/2024, firmado em 01/02/2024.

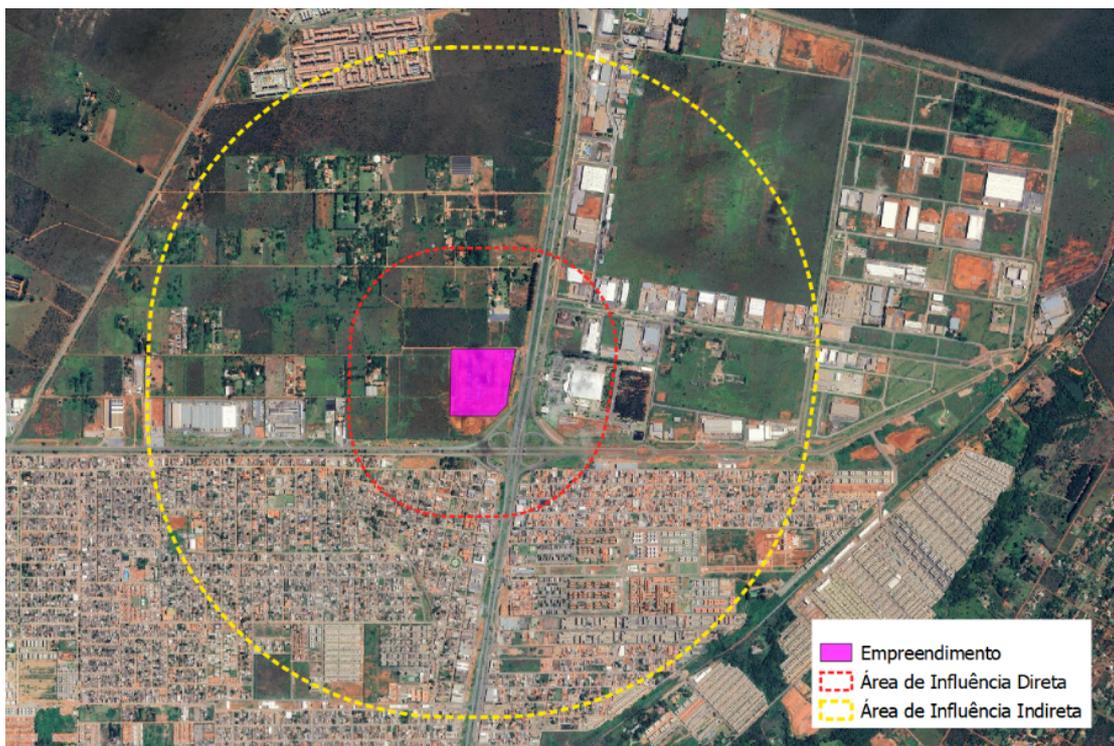


Figura 01: Áreas de Influência em relação ao empreendimento.
Fonte: QGis utilizando dados do Geoportal.

O rol de medidas mitigadoras consta no Certificado de Viabilidade de Vizinhança CVV nº 01/2024 (132815525), aprovado por esta CPA/EIV, e sua incidência está ilustrada na seguinte figura:



Figura 02: Área de abrangência das Medidas Mitigadoras e de Adequação de Projeto sugeridas no Parecer Técnico nº 65/2023 - SEDUH/GAB/CPA-EIV.

Fonte: EIV Setor Meirelles, pág. 386 (127470541, 127440684, 127471247, 127471533, 127471663)

Destaca-se ainda que a apresentação do estudo e a proposição de tais medidas foram submetidas à Audiência Pública, a qual foi realizada em 22/12/2023, tendo sua Ata publicada no Diário Oficial do Distrito Federal (DODF) nº 04, dia 05/01/2024, pág. 06 (130606885), seguindo o rito de aprovação definido pelo [Decreto nº 43.804, de 04 de outubro de 2022](#).

Em 07/05/2024, o interessado protocolou pedido para revisão da Medida Mitigadora 1, por meio do Ofício n.º 005/2024 (140430302), e pedido de supressão e ajuste das Medidas Mitigadoras 2 e 8, respectivamente, a partir do Ofício n.º 006/2024 (140952149).

O pleito faz referência à divergências dos dados apresentados no EIV, aprovado em 30/01/2024, em relação às condições *atuais* da vizinhança do empreendimento, a partir da seguinte ponderação:

“Consonante ao anexo único do Decreto nº 43.804, de 04 de outubro de 2022 as medidas mitigadoras são “ações com capacidade de neutralizar, superar ou reverter os impactos negativos, ou **aqueles agravados pela inserção do empreendimento**”, de forma que mesmo que se faça a alteração do objeto da medida, desde que sejam sanados os impactos indicados no EIV, esta estará cumprindo as necessidades legais e operacionais condicionadas ao item”

[grifos no original]

Rememora-se que a proposição de medidas mitigadoras é definida em âmbito de estudo urbanístico, possuindo correlação direta com os problemas, impactos e eventuais danos causados pela adição do novo objeto à cidade e as novas dinâmicas que suas operações de funcionamento possam impor sobre à *urbe*. Por isso, o Decreto nº 43.804/2022, que regulamenta a [Lei nº 6.744, de 7 de dezembro de 2020](#), que dispõe sobre a aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança-EIV no Distrito Federal, em sua Seção II, define o seguinte quanto ao conteúdo obrigatório dos estudos:

"Art. 12. O EIV deve conter, no mínimo, o conteúdo necessário para identificação e avaliação de impactos relacionados aos seguintes temas:

[...]

IV - identificação de medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos, com justificativa e descrição dos efeitos esperados;”

Em consonância com o fato, na Subseção II do referido Decreto, o qual dispõe das competências das partes, é tido que:

"Art. 26. Compete à CPA, além das competências previstas no art. 27 da Lei nº 6.744, de 2020:

[...]

IX - acompanhar o cumprimento das obrigações assumidas no Termo de Compromisso através das seguintes ações:

a) zelar pelo fiel cumprimento das medidas mitigadoras estabelecidas no anexo único do TC/EIV;"

[grifos acrescentados]

Destarte, uma vez que ambos os ofícios trazem considerações que culminaram em proposições divergentes daquelas aprovadas por esta Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV, demanda-se nova análise, consoante disposto no art. 71 do Decreto nº 43.804/2022:

"Art. 71. Na hipótese de superveniência de circunstâncias que impliquem alterações das medidas mitigadoras e compensatórias estabelecidas, é possível a celebração de aditivo ao Termo de Compromisso firmado.

§ 1º As alterações de que tratam o caput devem ser justificadas tecnicamente para deliberação pela CPA.

§ 2º O extrato de eventuais alterações aprovadas pela CPA deve ser publicado no DODF."

[grifos acrescentados]

2. ANÁLISE DO PLEITO

Com o objetivo de proporcionar clareza quanto às considerações desta CPA/EIV, a análise da solicitação será realizada de forma individual a partir de cada medida, observados os argumentos constantes do Ofício n.º 005/2024 (140430302) e Ofício n.º 006/2024 (140952149).

1) Quanto à Medida Mitigadora 1:

De acordo com o TC nº 1/2024 (132600778):

"Medida 1: Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF 290, constante da URB 283/2022

Trata-se de implantação de projeto da rotatória aprovada na URB 283/2022, conforme acordado com o parcelador, visando atender os prazos para o Habite-se do empreendimento.

A rotatória deve ser executada em dois níveis, ambos delimitados por elemento físico, sendo o interno mais alto, com a intenção de impedir a circulação por cima deste e o externo mais baixo, permitindo a transposição de veículos de grande porte que não conseguem circular no raio externo, mas ainda impondo um obstáculo para o veículo de passeio.

A medida inclui também a elaboração e implantação de projeto de sinalização a ser aprovado no DER."

Verifica-se que a medida proposta no EIV define soluções técnicas acerca da rotatória visando contemplar a funcionalidade na circulação de veículos de pequeno e grande porte, previsto para as atividades a serem desenvolvidas no empreendimento. O trecho a seguir, extraído do estudo (EIV pág. 387), descreve as questões inerentes a essa medida:

"Considerando que a implantação da URB 283/2022 constitui uma obrigação do parcelador, e tendo em vista que via de circulação de vizinhança aprovada pelo urbanismo não está implantada, a presente medida propõe que o empreendedor do Lote 1 articule com o parcelador as providências para ajustar a circulação adequada de veículos de grande porte, conforme necessário para as atividades planejadas no lote 01. Essas modificações visam atender os veículos pesados, como caminhões de 9 eixos, garantindo a viabilidade operacional.

Dentro do volume de veículos que acessarão o empreendimento, ocorrerão rotineiramente o trânsito de caminhões do tipo leve, veículos de passeio dos funcionários e operadores, assim como visitantes. Excepcionalmente, caminhões com 9 eixos demandarão acesso. Todavia, a simulação do raio de giro na rótula de acesso à DF-290 considerou essa tipologia de veículo para conseguir visualizar o cenário mais crítico de entrada e saída à via de circulação da vizinhança.

Sabendo, portanto, que esses veículos não são representativos no volume de viagens do empreendimento, propõe-se a elaboração de um projeto de sinalização na rótula de acesso à

DF 290, sem a necessidade de alteração na geometria da rotatória.”
[grifos acrescentados]

Note-se que o estudo informa que a existência de caminhões de 9 eixos resultam de uma *excepcionalidade*, não representando número expressivo na geração de viagens ao empreendimento, de modo que tal movimento (circulação de veículos de 9 eixos) configura uma exceção nas operações usuais do empreendimento.

Ademais, a execução da medida também contempla a elaboração de um projeto de sinalização viária, a ser aprovado pelo DER, em que se pode utilizar dispositivos de sinalização vertical de regulamentação para o controle de movimentos indesejados que inviabilizem a circulação no local.

Por meio do Ofício nº 005/2024, o interessado informa o que se segue:

"Destarte, observamos que não há uma definição clara de dimensões, resistência dos materiais, parâmetros de segurança, sinalização e demais preceitos necessários para que se possa executar a medida da forma proposta de forma a garantir a segurança e integridade dos utilizadores do espaço público em questão. Apesar de haverem essas definições em normativas estrangeiras, a sinalização no Brasil enquanto pode se inspirar e adotar soluções externas, deve ser feita com as devidas adaptações à cultura e realidade brasileira, atendendo necessariamente aos princípios de legalidade, padronização, precisão e confiabilidade determinados nos Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito emitidos pelo CONTRAN. Ademais, durante a proposição da proposta não foram considerados os demais movimentos a serem realizados pelos veículos, de modo que durante o planejamento das áreas a serem mantidas para realização dos movimentos para entrada e saída nos demais acessos irão reduzir a área do “nível mais alto” para uma porção em que essa circulação vai implicar na utilização do desnível dedicado para a circulação em toda a extensão do círculo, fazendo o dispositivo operar de forma similar a uma rotatória realizada com pintura. Esta consideração também pode ser estendida para o funcionamento da Rotatória Verde.

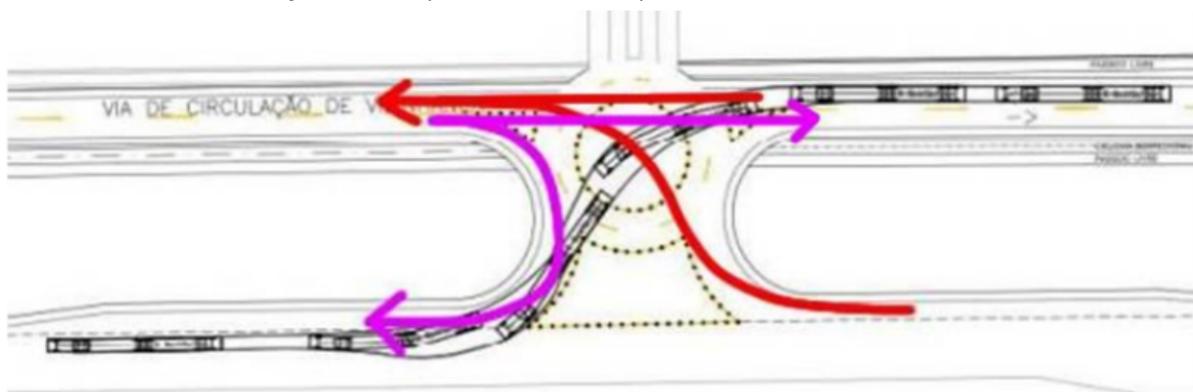


Figura 03: Movimentos desconsiderados na rotatória para verificação de giro.

Fonte: Ofício n.º 005/2024 (140430302)

Durante o escopo do EIV a solução demonstrou somente o fluxo proveniente do lote objeto do estudo, entretanto, para suprir a necessidade de eventuais ajustes no projeto executado, não podemos desconsiderar os demais fluxos que virão a utilizar a rotatória eventualmente, permitindo a circulação em todos os sentidos possíveis. Na Figura 02 abaixo, ilustramos de forma aproximada o espaço necessário para circulação para alguns movimentos. Não foram considerados os movimentos leste-oeste pela via marginal nesta imagem visando melhor clareza na interpretação da imagem, mas estes causarão outra redução na área, tornando inviável a implementação de uma ilha central."

Por fim, o interessado apresenta o seguinte pleito:

"Desta forma, percebemos que a alteração da medida de mitigadora de uma rotatória em desnível para uma realizada com sinalização horizontal e tachões, não apenas contribui para evitar o estranhamento e a utilização incorreta da rótula pela população, mas contempla os demais movimentos de entrada e saída dos veículos de grande porte nos demais sentidos de circulação que a solução anterior deixou de abarcar, enquanto possui regulamentação clara para sua implementação, garantindo a fundamentação legal do dispositivo.

Podemos concluir então, que o princípio a ser atendido, que é de adequar a circulação de veículos às dimensões da via, não deixará de ser cumprido, mas será feito com uma estratégia que se adeque melhor às necessidades da interseção em questão, substanciando o pedido de alteração da descrição da medida para: Implantação de rotatória realizada com sinalização horizontal e tachões, garantindo a circulação dos veículos de grande porte rótula de acesso à DF 290, constante da URB 283/2022."

Convém esclarecer que o EIV tem caráter preventivo, onde devem ser antecipados cenários futuros para que intercorrências negativas possam ser identificadas previamente e mitigadas, tendo em vista que a cidade possui constante evolução. Assim, verifica-se que o EIV aprovado contempla um olhar urbanístico que preza pela harmonia com a vizinhança diretamente afetada na medida em que propõe uma solução viária que proporciona economia do espaço destinado a veículos, findando por contemplar melhores condições de segurança e fluidez aos diversos agentes que compõem os movimentos urbanos.

O *Manual de projeto de interseções em nível e não-semaforizadas em áreas urbanas* - DENATRAN (1991, pág 185) defende que a existência de um obstáculo físico melhora a percepção dos motoristas quanto à noção do espaço destinado à circulação e também gera melhores condições de atenção ao condutor quanto à velocidade em que seu automóvel transita. Assim, entende-se que existência de uma ilha central fisicamente delimitada contribui para segurança da intersecção, na medida em que mitiga riscos aos transeuntes locais e orienta os motoristas sobre o caminho a seguir e as manobras a serem feitas a partir da deflexão no tráfego (DENATRAN, 1991, pág 171), ainda que apresente dimensão reduzida como é o caso em tela.

Por isso, o modelo “truck apron” se mostra como solução viável, na medida em que, a partir da utilização de 2 níveis distintos acomoda os movimentos necessários (mantendo a circulação de veículos menores controlada e acomodando o giro de veículos maiores), sem aumentar as dimensões da rótula.

Também é proveitoso mencionar que os manuais do CET/SP, citados no ofício, ainda que só possuam jurisdição no seu estado de origem, possuem abrangência nacional, permitindo a criação de padrões replicáveis que contribuem para a mobilidade como um todo nos centros urbanos, uma vez que são dispositivos projetuais de credibilidade que utilizam dos princípios definidos pelos Manuais Brasileiros de Sinalização. Tais manuais são materiais de ampla utilização, utilizados como consulta em todo o país e inclusive no DF.

Tome-se como exemplo a faixa exclusiva de ônibus no Eixo Monumental, que utiliza das instruções descritas no Manual de Circulação Prioritária de Ônibus - CET, para a definição dos entrelaçamentos em caso de conversão à direita e a sinalização educativa complementar que alerta sobre o movimento.

Além disso, convém ressaltar que o pleito para alteração no detalhamento dessa Medida Mitigadora 1 antecede a proposição de projeto e análise específica pelo órgão de trânsito, uma vez que, de acordo com o CVV 01/2024 o prazo para elaboração de projeto está em curso, devendo expirar em Agosto do ano corrente.

Neste sentido, a elaboração do projeto da medida pode seguir as recomendações do DENATRAN, que estipula as dimensões de rótulas para cada modalidade, como exposto no tabela abaixo:

Tabela IV.7 - Tipos de rotatórias e suas aplicações

USO TIPO	ORDEM DE GRANDEZA DO FLUXO DE PROJETO (em todas as aproximações)	DIMENSÕES		LOCALIZAÇÃO				APLICAÇÕES ESPECIAIS
		DIÂMETRO DO CÍRCULO INSCRITO	ILHA	NOVOS LOCAIS	JÁ EXISTENT.	ÁREA URBANA	ÁREA RURAL	
Convencional	3 sentidos de tráfego: . 5000 veic/h ou mais; 4 sentidos de tráfego: . 3500 veic/h ou mais; 5 sentidos de tráfego: . 3000 veic/h ou mais.	50m ou mais	25m ou mais	X	X	X	X	
Pequena	3 sentidos de tráfego: . até 5500 veic/h; 4 sentidos de tráfego: . até 4000 veic/h; 5 sentidos de tráfego: . até 3500 veic/h.	20 a 50m	4 a 25m	X	X	X	X	
Mini	3 sentidos de tráfego: . até 2500 veic/h; 4 sentidos de tráfego: . até 2000 veic/h.	até 25m	1 a 4m		X	X		
Dupla - com ilha pequena - com mini ilha	- -	- -	- -		X X	X X	X X	Em locais como operação deficiente do tráfego ou com intenso movimento de giro à esquerda.

(Fonte: Technical Memorandum H2/75 - Department of the Environment - Highways Directorate - Technical Memorandum on Roundabout design - February 1975).

Tabela 1: tipos de rótulas e suas aplicações

Fonte: Manual de projeto de interseções em nível e não-semaforizadas em áreas urbanas (DENATRAN, 1991, pág. 184)

Tendo em mente a noção compositiva da rotatória aprovada na Medida Mitigadora 1 (a saber: 2 níveis distintos destinados a separar a circulação das diversas categorias de veículos), considera-se que as condições de

operação estarão satisfatórias desde que atenda às dimensões mínimas estipuladas pela legislação e aos raios de giro específicos de cada veículo.

O citado manual do DENATRAN também estipula o giro mínimo e os diferentes pavimentos a serem executados, os quais suprem as dúvidas sobre as especificações mencionadas pelo interessado. Deste modo, é preciso ter em conta que os níveis da rotatória devem possuir diferenciações para que fique claro ao motorista o espaço a qual o é destinado. A diferenciação no pavimento pode ser de ordem material, como a utilização de concreto armado de alta resistência, com adição de pintura (solução amplamente utilizada nas rodovias do DF), em contraposição a massa asfáltica comum destinada à circulação dos demais veículos, por exemplo.

O croqui abaixo ilustra como a proposição da rótula pode ser executada:

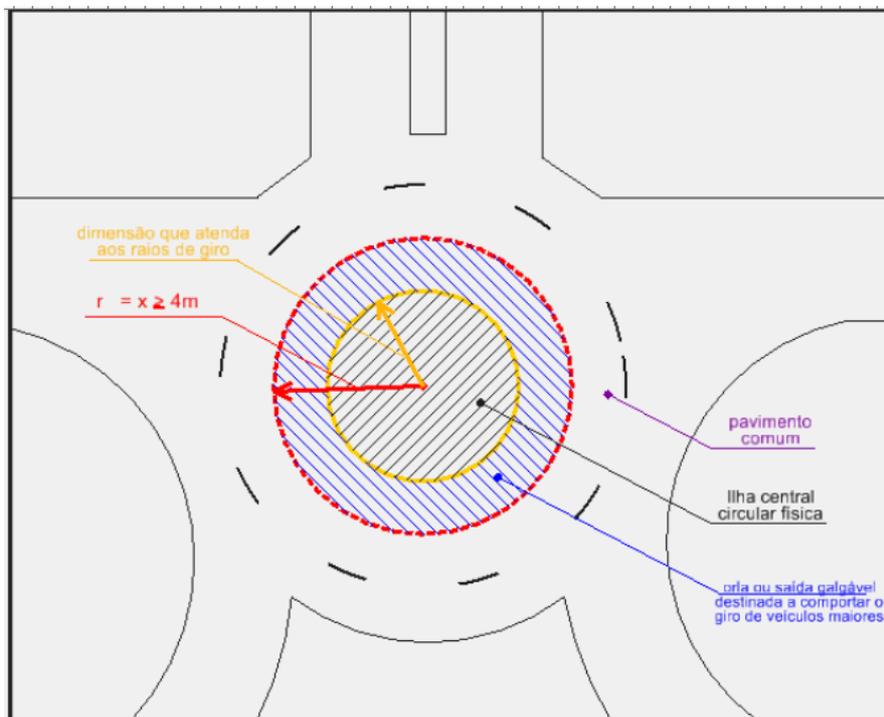


Figura 04: Croqui demonstrativo da medida

Fonte: Produzido com base na figura 1, apresentada no Ofício n.º 005/2024 (140430302).

Por todo exposto, esta comissão avalia que o interessado deve apresentar o projeto geométrico da Medida Mitigadora 1 na forma definida no CVV para análise do DER, o qual pode sugerir ajustes a serem realizados para contemplar os diversos movimentos veiculares mencionados pelo interessado no Ofício nº 005/2024.

Após análise, caso se julgue necessário, o DER pode indicar à CPA/EIV a necessidade de revisão da medida a partir de novos estudos de fluxos e simulações, de forma complementar ao EIV já aprovado, juntamente com proposição técnica que contenha dimensões dos dispositivos em relação ao local de implantação e demonstrativo da aplicação dos raios de giro dos diversos tipos de veículos.

2) Quanto à Medida Mitigadora 2:

De acordo com o TC nº 1/2024 (132600778):

"Medida 2: Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo

Trata-se de medida mitigadora de elaboração e execução de projeto geométrico - SIV e de paisagismo - PSG, contemplando a implantação de calçadas, com acessibilidade e vegetação, incluindo também a arborização das rotas implementadas."

O CVV 01/2024 indica o local de abrangência da medida 2:



Figura 05: Escopo da Medida Mitigadora 2
Fonte: CVV nº 1/2024 (132815525)

Seguindo a lógica avaliativa que subsidia a proposição da medida, o EIV aprovado (na pág. 301), define que:

“As rotas preferenciais de pedestres foram identificadas com base nas considerações citadas anteriormente nesse capítulo, considerando as condições deficientes de infraestrutura presentes na AID, considerando fatores socioeconômicos da região e a ausência de atrativos que poderiam direcionar os pedestres para rotas alternativas. Além disso, foi considerado a característica do empreendimento, que apenas funcionários, não atraindo um público de clientes e o público em geral. A seleção das rotas-desejo baseou-se na menor distância entre o empreendimento e os pontos de transporte público, tendo em vista o cenário atual de falta de infraestrutura que estimule o uso de outras rotas.”
[grifos acrescentados]

Verifica-se, portanto, que a proposição constante do EIV para a Medida Mitigadora 2 considera as diversas possibilidades de rotas a partir da implantação do empreendimento e de melhorias no espaço público de circulação. Neste sentido, é necessário frisar que a decisão dos locais de intervenção da medida é decorrente da constatação de inexistência de infraestrutura adequada que comporte os diversos movimentos urbanos, sejam eles existentes ou futuros, no raio de influência do empreendimento, conforme demonstra a figura 06 (extraída do EIV (pág. 306):



Figura 06: Identificação das rotas-desejo a serem consolidadas.

Fonte: EIV Setor Meirelles, pág. 306 (127470541, 127440684, 127471247, 127471533, 127471663)

Do mesmo modo, outra noção a ser avaliada reside na definição de rota-desejo, uma vez que é sabido que os movimentos de pedestres possuem nuances específicas quanto à própria definição formal e compositiva do espaço urbano. Desta maneira, apesar da conveniência ser um fator estruturante para a escolha de rotas, ela não reside em um único condicionante; visto que outros fatores, tais como segurança, conforto, conectividade, também participam sobremaneira na tomada de decisão para a escolha das rotas nos deslocamentos peatonais.

Ademais, é previsto que a implantação de empreendimentos deste porte modifiquem as dinâmicas urbanas da região, é plausível inferir que a parte leste (que faz interface com a BR 0-40), também sofrerá com a influência do novo empreendimento. Por isso, um estudo de natureza urbanística, como é o EIV, tem como missão ampliar sua abordagem para observar como o empreendimento pode atingir a dinâmica cotidiana da população usuária daquele espaço, a curto, médio e longo prazo, para conciliar os interesses coletivos, e não apenas os privados.

Sobre a ausência de travessia sobre a rodovia BR 040 no trecho pontuado pelo interessado, esta CPA/EIV recomenda que seja verificada a possibilidade de execução de passarela junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, a qual deve, preferencialmente, ser implantada simultaneamente à execução das mitigações. Destaca-se, neste sentido, que o empreendimento se comprometeu a realizar o pagamento de Contrapartida de EIV, no valor total de R\$ 1.411.575,52, a qual pode ser designada pela CPA/EIV para tal finalidade, consoante disciplina do art. 58 do Decreto 43.804/2022:

Art. 58. Os recursos da Contrapartida de EIV devem ser aplicados na área de influência do empreendimento do EIV que deu origem à arrecadação.

Parágrafo único. A CPA deve informar à unidade de gestão do território, do órgão gestor do planejamento urbano e territorial do Distrito Federal, conforme a área de influência do empreendimento:

- I - o programa de necessidade para elaboração de diretrizes para projetos visando à realização de obras com utilização dos recursos de que trata o caput; e
- II - os valores do recurso de Contrapartida de EIV.

[grifos acrescentados]

Assim, considerando que o EIV aprovado propõe ações que visam proporcionar melhorias no espaço público (a partir de um aspecto negativo identificado na fase de estudo), e que a natureza da mitigação deve guardar relação direta com o impacto identificado, entende-se que o escopo atual da medida comporta de maneira adequada o que se regulamenta no Decreto nº 43.804/2022, o qual define as mitigações como “ações com capacidade de neutralizar, superar ou reverter os impactos negativos, ou aqueles agravados pela inserção do empreendimento”. Deste modo, esta CPA/EIV entende pela manutenção da Medida Mitigadora 2 tal como aprovada e constante do TC 01/2024.

3) Quanto à Medida Mitigadora 8:

De acordo com o TC nº 1/2024 (132600778):

"Medida 8: Implantação de ciclovia para incremento da rede cicloviária

Trata-se da elaboração e implantação de projeto de 1,9 km de ciclovia no trecho indicado na Figura 10 do Relatório Final da CPA/EIV."

O CVV 01/2024 indica o local de abrangência da medida 8:



Figura 07: Escopo da Medida Mitigadora 8
Fonte: CVV nº 1/2024 (132815525)

O estudo demonstra que a maioria da população local utiliza, preferencialmente, dos meios motorizados como forma de deslocamento, conforme a tabela presente na página 297 do EIV:

Tabela 61 – Principal meio de transporte utilizado para o trabalho, Santa Maria, 2021.
Fonte: PDAD/DF-2021.

MEIO DE TRANSPORTE	TOTAL	%
Total	47.957	100,0
Ônibus	22.052	46,0
Automóvel	18.133	37,8
A pé	5.127	10,9
Motocicleta	1.234	2,6
Transporte privado (taxi, app etc.)	(***)	(***)
Bicicleta	(***)	(***)

(***) : Estimativa não divulgada por insuficiência de amostra.

Tabela 2: Meio de transporte mais utilizado para se locomover até o trabalho

Fonte: EIV Setor Meirelles, pág. 306 - grifos acrescidos (127470541, 127440684, 127471247, 127471533, 127471663)

Neste sentido, cumpre destacar que a proposição do EIV aprovado vai ao encontro das preocupações presentes no debate atual sobre a mobilidade urbana do Distrito Federal, em especial quanto à necessidade de investimentos em mobilidade ativa, uma vez que é sabido que, existindo formas alternativas integradas de deslocamento, o número de veículos particulares transitando no espaço público tende a diminuir, contribuindo para redução de engarrafamentos, sinistros e emissão de gases poluentes.

Assim, ações que ajudem a consolidar a malha urbana e contribuam para fomentar os dispositivos que permitam a mobilidade, como as que são propostas no EIV, são encorajadas visto o ganho real que proporcionam a cidade tendo em conta que o maior número de pessoas ativamente se deslocando pelos espaços contribui para a segurança do local e a vida cotidiana em si e traz benefícios em todos os âmbitos da urbanidade.

Considerando o exposto no EIV (na pág. 299), têm-se a seguinte definição:

“De acordo com a consulta ao site Geoportal do Distrito Federal e levantamento por drone, verifica-se que, embora exista um sistema de circulação com calçadas e ciclovias implantado na Área de Influência Direta, a infraestrutura voltada para a circulação de pedestres e ciclistas é inexistente nas imediações imediatas do empreendimento. Até o momento, as rotas preferenciais para pedestres e ciclistas em direção aos pontos de ônibus mais próximos não possuem infraestrutura adequada de acessibilidade, como calçadas, ciclovias, rampas ou abrigos. No entanto, o projeto de urbanismo do empreendimento prevê a construção de calçadas em todo o seu entorno, seguindo as regulamentações de acessibilidade.”
[grifos acrescidos]

O trecho acima diz respeito à falta de qualificação atual do entorno do empreendimento, que atenda de forma efetiva a população que transita no espaço, antes de sua implantação, deixando claro a ausência de infraestrutura destinada a pedestres e ciclistas em relação aos pontos de embarque e desembarque do transporte público. Fato este que posteriormente será utilizado para embasar uma proposição na forma da qualificação desses espaços. Ou seja, o estudo aprovado não apenas não demonstra que não há necessidade de que se complemente a malha cicloviária da região, como, a partir dos dados levantados, reforça que essa é uma demanda necessária.

Nota-se que o Ofício n.º 006/2024 (140952149) indaga a respeito de características de pós-ocupação da região, em que argumenta que: “haverá uma clara diferença entre a qualidade da rede recém-implantada e a existente, não agindo, então, como um estímulo para a ampliação do uso do modal”, entretanto a literatura apresenta farto material com exemplos que apontam o contrário: a destinação de nova infraestrutura a um modal de mobilidade incentiva o seu uso por meio da população.

Por fim, destaca-se novamente que as ações de mitigação não dizem respeito apenas às questões particulares diretamente ligadas à operação do empreendimento. Como um instrumento de mediação entre os interesses públicos e privados, o EIV reconhece a influência que o funcionamento da edificação impõe a sua área imediata e demanda que sejam tomadas contrapartidas, visto a responsabilidade social para a cidade os diversos agentes que compõem possuem.

Assim, mesmo que se indague que “não há uma demanda de ciclistas que seja relacionada com o empreendimento que possua rota que justifique o complemento de uma rede nos pontos indicados”, visto que pretende-se que a demanda por transportes provenientes da mobilidade ativa sejam incentivados a longo prazo, tal medida contribui tanto para a disponibilidade de infraestrutura quanto como incentivo de modais alternativos ao veículo particular. Por isso, esta comissão se manifesta contrária ao pleito de supressão dessa medida mitigadora.

3. CONCLUSÃO

Conforme disciplina a literatura e o próprio normativo sobre a matéria do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, a proposição de medidas mitigadoras possui relação com a caracterização da vizinhança e os problemas apresentados na fase de estudo. Dessa forma, faz-se necessário considerar os aspectos que permeiam os objetivos do EIV, onde se inclui a oportunidade que a ferramenta possui, como um instrumento do planejamento urbano, de vislumbrar de forma crítica o estado atual em que o objeto se insere e propor alternativas que direcionem o futuro daquela região a novos parâmetros de qualidade e utilização.

Por isso, tendo em vista as competências desta comissão, e a disciplina da lei 6744/2020 esta CPA/EIV define os seguintes encaminhamentos quanto ao pleito do interessado:

- **Sobre a Medida Mitigadora 1:** o interessado deve apresentar o projeto da medida definida e aprovada no EIV, constante do TC 01/2024, para análise do DER, consoante expresso neste Parecer.
- **Sobre a Medida Mitigadora 2:** esta comissão manifesta-se pela manutenção da medida definida e aprovada no EIV, constante do TC 01/2024.

- **Sobre a Medida Mitigadora 8:** esta comissão manifesta-se pela manutenção da medida definida e aprovada no EIV, constante do TC 01/2024.

Destaca-se, por fim, que devem ser atendidos os prazos de elaboração e apresentação dos projetos, também pactuados no Termo de Compromisso 01/2024.

Por fim, recomenda-se consulta ao DNIT sobre a viabilidade de instalar passarela sobre a BR 040, próximo ao empreendimento, e se já existe alguma previsão de travessia naquele trecho. No caso de viabilidade, esta CPA/EIV poderá autorizar a utilização da Contrapartida de EIV, devido pelo empreendimento em tela, para a tal finalidade, consoante competências e procedimentos disciplinados no Decreto 43.804/2022.

4. **ASSINATURAS**

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

Presidente - **CPA/EIV**

Titular do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - **SEDUH**

SAMUEL ARAÚJO DIAS DOS SANTOS

Suplente do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - **SEDUH**

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Titular da Unidade Gestora de EIV - **UEIV/SEDUH**

FELLIPE CAVALCANTE

Suplente da Unidade Gestora de EIV - **UEIV/SEDUH**

VITOR RECONDO FREIRE

Titular da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário - **SUPROJ/SEDUH**

MARCIO BRITO SILVA FERREIRA

Suplente da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário - **SUPROJ/SEDUH**

RICARDO AUGUSTO DE NORONHA

Titular da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH**

ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI

Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH**

LETICIA LUZARDO DE SOUSA

Titular da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH**

AMANDA CARVALHO FERNANDES

Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH**

JULIANA MACHADO COELHO

Titular da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

SÍLVIA BORGES DE LÁZARI

Suplente da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

CRISTIANO MANGUEIRA DE SOUSA

Titular do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

ANTÔNIO DIMAS DA COSTA JUNIOR

Suplente do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

Titular do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

MAURÍCIO CANOVAS SEGURA

Suplente do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

ZENO JOSÉ ANDRADE GONÇALVES

Titular do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA

Suplente do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

RONEY TANIOS NEMER

Titular do órgão executor de Políticas Públicas Ambientais e de Recursos Hídricos do Distrito Federal - **IBRAM**

NATHALIA LIMA DE ARAÚJO ALMEIDA

Suplente do órgão executor de Políticas Públicas Ambientais e de Recursos Hídricos do Distrito Federal - **IBRAM**

LUÍS ANTÔNIO ALMEIDA REIS

Titular - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

ÉRIKA APARECIDA DA SILVA

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

EDISON ANTÔNIO COSTA BRITTO GARCIA

Titular - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

BRUNA GONÇALVES RODRIGUES

Suplente - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

FERNANDO RODRIGUES FERREIRA LEITE

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP**

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

Suplente - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP**

TAKANE KIYOTSUKA DO NASCIMENTO

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN**

JAQUELINE MENDONÇA TORRES DE BRITTO

Suplente - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN**

FAUZI NACFUR JÚNIOR

Titular - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF**

LORENA MILEIB BURGOS

Suplente - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF**

MARIANA ALVES DE PAULA

Titular da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH**

TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA

Suplente da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH**



Documento assinado eletronicamente por **NATHALIA LIMA DE ARAUJO ALMEIDA - Matr.0197865-9, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 10:20, 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 **BRUNA GONÇALVES RODRIGUES - Matr.0007509-4, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 10:20, 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 **SAMUEL ARAUJO DIAS DOS SANTOS - Matr.0274256-X, Presidente da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 10:20, 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 **MARIANA ALVES DE PAULA - Matr.0158072-8, Membro da Comissão**, em 07/06/2024, às 10:20, 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 **ERIKA APARECIDA DA SILVA - Matr.0052579-0, Membro da Comissão**, em 07/06/2024, às 10:20, 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 **ANTONIO DIMAS DA COSTA JÚNIOR - Matr.0091451-7, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 10:21, 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 **MARCIO BRITO SILVA FERREIRA - Matr.0156950-3, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 10:21, 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 **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 07/06/2024, às 10:21, 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 **LORENA MILEIB BURGOS - Matr.0221606-X, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 11:18, 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 **FELIPE WALISSON DE SOUZA CAVALCANTE - Matr.0276025-8, Membro da Comissão suplente**, em 07/06/2024, às 11:23, 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 **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Membro da Comissão**, em 07/06/2024, às 13:52, 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 **RICARDO AUGUSTO DE NORONHA - Matr.0091439-8, Membro da Comissão**, em 10/06/2024, às 10:39, 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 **MAURÍCIO CANOVAS SEGURA - Matr.0273558-X, Membro da Comissão suplente**, em 10/06/2024, às 10:51, 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?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[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= **142749981** código CRC= **0C7E9F07**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.seduh.df.gov.br