

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL****SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO
DISTRITO FEDERAL**

Assessoria Técnica de Órgãos Colegiados

ATA**ATA DA 33ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO
DE VIZINHAÇA – CPA-EIV**

Às nove horas e trinta minutos do dia vinte e um de janeiro 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 Terceira Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança - CPA-EIV, pela Subsecretária de Políticas e Planejamento Urbano, Senhora **Silvia Borges de Lázari**, e contando com a presença dos membros representantes do Poder Público para deliberar sobre os assuntos constantes da pauta a seguir transcrita: 1. Abertura dos trabalhos: 1.1. Aprovação da Ata da 32ª RO realizada em 03.12.2021; 1.2. Apresentação do *layout* do portal da CPA-EIV. 2. Apresentação do histórico do projeto e da 1ª versão do EIV do Projeto Executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga (Processo SEI 0390-000596/2016): 10 minutos: Apresentação do histórico do projeto pela SODF; 30 minutos: Apresentação do EIV pelo responsável técnico; e 40 minutos: Discussão do estado junto aos representantes de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER. 3. Ciência da documentação entregue referente às medidas mitigadoras 2 a 7 e análise de solicitação de prorrogação de prazo para entrega dos projetos das medidas 8 a 10 do TC 01/2021, relativo ao empreendimento Arena BSB (Processo SEI 00390-00006091/2021-45): Consideração de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER. 4. Apreciação da minuta de decreto que visa regulamentar a aplicação da Lei 6744/2020, que dispõe sobre a aplicação de EIV no Distrito Federal (Processo SEI 00390-00003025/2020-52): Consideração de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER. 5. Encerramento. Passou imediatamente ao Item 1. Abertura dos trabalhos: A Senhora **Silvia Borges de Lázari** declarou aberta a sessão, cumprimentando a todos. Prosseguindo ao Subitem 1.1. Aprovação da Ata da 32ª RO realizada em 03.12.2021: Não havendo retificações ao seu conteúdo, a respectiva ata foi considerada aprovada. Dando sequência, passou ao Subitem 1.2. Apresentação do *layout* do portal da CPA-EIV: A Senhora **Silvia Borges de Lázari** lembrou que o Portal da CPA-EIV foi apresentado na reunião anterior, na qual foram pontuadas algumas considerações que foram atualizadas durante esse período, porém, registrou que há a necessidade de realizar ainda alguns outros ajustes. Observou que o portal facilitará o acesso às informações da CPA-EIV, uma vez que estarão localizadas em um mesmo local. Em seguida, realizou-se uma breve apresentação sobre o Portal da CPA-EIV, destacando que será realizada uma nova reestruturação para emissão dos Termos de Referência (TRs) e que a inclusão do enquadramento em EIV será contemplada após a aprovação do decreto. Ato contínuo, seguiu ao Item 2. Apresentação do histórico do projeto e da 1ª versão do EIV de Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga (Processo SEI 0390-000596/2016): 10 minutos: Apresentação do histórico do projeto pela SODF, 30 minutos: Apresentação do EIV pelo responsável técnico, e 40 minutos: Discussão do estado junto aos representantes de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, Diretora de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão –

DIURB/SEDUH, realizou as orientações iniciais para apresentação do histórico do projeto e da 1ª versão do EIV do Túnel Rodoviário e Boulevard da Av. Central de Taguatinga. Em seguida, a Senhora **Clebiana Silva**, Executora do Contrato nº 005/2020 – da Secretaria de Obras do Distrito Federal /SODF, apresentou o histórico do projeto de requalificação da Av. Central de Taguatinga (Corredor Eixo Oeste – Lei 4.566/2011 – PDTU), a saber: outubro de 2007 - Apresentação final do Projeto Básico do Túnel Rodoviário sob a Av. Central de Taguatinga, desenvolvido pela empresa TCBR; Julho de 2013 - Ata de reunião que aprova tecnicamente o projeto básico do Túnel Rodoviário de Taguatinga assinada pelos seguintes representantes dos órgãos do Distrito Federal: Secretário de Estado de Obras e Infraestrutura, Secretário de Estado de Transportes, Secretário de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano, Presidente da Companhia do Metropolitano - Metrô/DF, Diretor Geral do Transporte Urbano (DFTrans), Diretor Geral do Departamento de Trânsito, Presidente do Instituto Brasília Ambiental - IBRAM, Presidente da Companhia de Abastecimento e Esgotamento Sanitário - CAESB, Diretor-Presidente da Companhia Energética de Brasília - CEB, Diretor Geral do Departamento de Estradas e Rodagem – DER e Diretor-Presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP; Novembro de 2013 - Elaboração do Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC); Março de 2016 - Contrato nº 004/2016 – SINESP: elaboração do projeto executivo e execução da obra do Túnel Rodoviário sob a Av. Central de Taguatinga; Setembro de 2016 - SEGETH conclui pela necessidade do EIV - item 5.1- Grandes Intervenções Viárias (viadutos, pontes, circulações e pedágios), constante no Anexo Único da Lei nº 5.022/2013; Março de 2017 - Emissão do Termo de Referência - TR 001/2017 pela SEGETH; Março de 2020 - Publicação do Extrato do Contrato nº 005/2020 - SODF no DODF referente à contratação do EIV; Abril de 2020 - Publicação da Portaria nº 37, de 7 de abril de 2020, que substitui os executores do Contrato nº 005/2020 - SODF (Clebiana Silva e Caroline Guedes); Maio de 2020 - Análise do RIAC pelas executoras e constatação de que preenche vários itens do TR 001/2017; Junho de 2020 – Após tratativas com a CPA/EIV foi emitido o Atestado de Viabilidade em EIV nº 02/2020 com medidas de adequação de projeto – exigível a apresentação de novo Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV para a etapa de projeto executivo; Junho de 2020 – Primeira suspensão do contrato 005/2020 – SODF por falta de projeto detalhado do Boulevard para subsidiar o desenvolvimento do EIV; Junho de 2020 - Solicitação à SEDUH de emissão de diretrizes urbanísticas para subsidiar o desenvolvimento do projeto detalhado; Junho de 2020 - Emissão das diretrizes pela SEDUH (Ofício 1931-SEI 42476837). Dando sequência, apresentou a definição do projeto urbanístico preliminar, explanando que não possuía detalhamento e não poderia subsidiar o EIV, sendo que as diretrizes urbanísticas emitidas pela SEDUH no processo contemplavam o art. 33 do Plano Diretor Local - PDL de Taguatinga, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTU, as diretrizes gerais do sistema de transporte do DF e a consolidação das diretrizes apresentadas nas atas de reuniões. Diante dessa questão, deliberaram por desenvolver o projeto já existente elaborando o seu detalhamento, expondo as plantas-detalhe da Av. Central C5, C6, C7, C8, C9, C10 e C12. Feitos alguns esclarecimentos pontuais em relação às plantas-detalhe apresentadas, a Senhora **Jaqueline Mendonça Torres**, representante do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF, comentou que existem algumas determinações do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN sobre a impossibilidade de implantação de um piso em coloração diferente abaixo da faixa de pedestres e solicitou informações sobre a alteração de três faixas do projeto inicial para duas faixas. A Senhora **Clebiana Silva** esclareceu que a definição da alteração das faixas foi inserida no projeto urbanístico, sendo que o estudo de tráfego foi desenvolvido no EIV, destacando que as projeções não demonstraram agravamento do fluxo. Salientou que a ideia do projeto urbanístico é promover a mobilidade de pedestres e o uso de transporte coletivo, explicando que não haveria condições de manutenção das três faixas a não ser que essa ideia fosse prejudicada. Questionado sobre a previsão de retorno para os motoristas que transitam no sentido Plano Piloto - Taguatinga, a Senhora **Clebiana Silva** explicou que não houve preocupação com relação a essa questão, uma vez que os motoristas que transitam no sentido Plano Piloto - Taguatinga passarão pelo túnel. Já os motoristas que precisam retornar na zona central, devem utilizar os sistemas binários existentes na avenida. O Senhor **Pedro Paulo Barbosa Gama**, Diretor de Policiamento e Fiscalização de Trânsito do DETRAN/DF, observou que o DETRAN/DF possui algumas propostas que não alterariam nenhuma estrutura do projeto, entendendo que poderiam utilizar uma das faixas da Av. SAMDU para criação de um retorno. Questionou como foram definidas as prioridades de transporte coletivo e de mobilidade aberta, tendo sido esclarecido que essas prioridades foram definidas no próprio PDL de Taguatinga. O Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira Silva**, representante da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade – SEMOB, salientou

que a finalização perfeita desse projeto está relacionada à organização do Boulevard e à conjugação do Bus Rapid Transit - BRT com as demais linhas de integração, solicitando que fosse dada uma atenção especial à operacionalização do transporte público. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres** afirmou que o DETRAN/DF tem dado atenção aos pontos mencionados em relação ao BRT, ponderando que seria realizada apenas a alteração do sentido de uma faixa da Av. Samdu. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, solicitou que as sugestões do DETRAN/DF fossem encaminhadas à CPA-EIV. Continuando, a Senhora **Isadora Banducci Amizo**, arquiteta e urbanista, iniciou a apresentação do EIV do Túnel Rodoviário e Boulevard da Av. Central de Taguatinga, na Região Administrativa – RA TAG do Distrito Federal, entre as quadras C1 e C12, divididas em quatro trechos, expondo sobre o seu contexto urbanístico. O desenho do Boulevard no projeto apresenta alterações morfológicas significativas no conjunto da via. No entanto, em geral, são respeitadas suas características essenciais como Boulevard, com área verde arborizada no canteiro central. Resgatam-se as calçadas largas, sem vagas de estacionamento previstas no projeto inicial desse setor. As formas empregadas no desenho da área central não se harmonizam como traçado geral, retilíneo e uniforme. A combinação de formas curvas e suaves com as linhas ortogonais e rígidas dentro da mesma composição desequilibra as continuidades do desenho. As calçadas foram, em maior parte, ampliadas, favorecendo a qualidade dessa circulação, e receberam novo mobiliário, projetado para contribuir com a permanência das pessoas no local. Em termos de uso e ocupação do solo, as atividades são compatíveis com os usos mistos existentes (permitidos na LUOS e, de fato, encontrados na situação atual), com baixo nível de incomodidade. Não são identificadas interferências diretas e significativas por sua implantação. As interferências possíveis nos usos se darão, sobretudo, nos lotes lindeiros ao empreendimento e não nas demais áreas da Área de Influência Direta - AID. Destaca-se o comércio, pela necessidade de visibilidade e facilidade de acesso pelos usuários. Com relação aos equipamentos, não são propostas no EIV modificações nos equipamentos comunitários existentes, uma vez que também o empreendimento não causará impactos diretos em seus usos. Porém, novos equipamentos de lazer serão acrescentados dentro da área verde ao centro da via, caracterizada como um parque linear. Sugere-se a verificação cuidadosa das possibilidades de invasão dessas áreas pelos veículos que circulam pelas vias lindeiras e devida proteção por meio de barreiras apropriadas, para garantia da segurança dos usuários do parque. Em relação ao conforto ambiental e acústico, registrou que foram realizadas avaliações comparativas entre os cenários atual e proposto por meio de *softwares* específicos, sendo que os resultados obtidos apontam para uma atenuação na temperatura e no ruído de tráfego após a implantação do Boulevard. Impactos identificados no urbanismo: 1) Atividades de comércio e serviço serão, possivelmente, as mais afetadas pela intervenção; 2) A melhoria das condições no trânsito de veículos e para a circulação dos pedestres, possivelmente, funcionará como atrativo para os consumidores; 3) Provável valorização imobiliária deve ser acompanhada, de maneira a não tornar insustentável a presença dos atuais comerciantes no local; 4) Merece atenção a atual presença de atividades informais de comércio por ambulantes e em quiosques de serviços, como lanchonetes, nas calçadas da avenida, pois nem todos são contemplados no projeto e, como consequência, possivelmente, surgirão no futuro novas ocupações não previstas; 5) O posicionamento de algumas vagas de automóveis deve ser revisto, pois a maior parte das vagas de automóveis projetadas está localizada imediatamente ao lado da ciclofaixa, no canteiro central, de tal modo que a porta do motorista se abre para ela, podendo ocasionar acidentes; 6) Durante a obra, lotes situados na porção sul da avenida tiveram seu acesso restrito aos pedestres e, ainda assim, com limitações de circulação e visualização de suas fachadas, devido à presença de tapume que circunda o trecho de construção do túnel rodoviário; 7) Impactos potencialmente positivos nos aspectos de Conforto Ambiental: tendência a aumento do sombreamento e redução das temperaturas superficiais, muito embora tenha se identificado que tais efeitos positivos se restrinjam apenas à área de intervenção do projeto, sem efeito sobre a vizinhança imediata; identificação de redução de ruído por tráfego de veículos no nível do pedestre. Em seguida, apresentou as medidas mitigadoras para cada um dos problemas identificados, sendo: 1) Faseamento das interdições e restrições da circulação de pedestres; 2) Plano de monitoramento da ocupação de áreas públicas pelo comércio informal; 3) Alteração do projeto do Boulevard no trecho das vagas em baliza que conflitam com a ciclovia; 4) Alteração do projeto do Boulevard nos trechos em que existem parques infantis próximos ao BRT; 5) Especificar no projeto do Boulevard vagas para taxi, carga e descarga, embarque e desembarque e Corpo de Bombeiros; 6) Sinalização horizontal e vertical adequada para instrução da população às novas situações no sistema viário, travessias de pedestres e atividades acrescentadas; Relacionadas ao Conforto Ambiental: 1)

Implantação do projeto paisagístico de acordo com a quantidade de massa arbórea prevista no projeto SIV, sem reduções; 2) Expansão do padrão de arborização do Boulevard para as calçadas adjacentes que dão acesso à área de intervenção. Dando continuidade, o Senhor **Fernando Nogueira** apresentou os aspectos relacionados ao contexto de trânsito e mobilidade, indicando as considerações iniciais. O Projeto do Túnel Rodoviário e do Boulevard na Av. Central de Taguatinga está plenamente alinhado às premissas estipuladas na Lei Distrital nº 4.566 que dispõe sobre o PDTU/DF. A proposta do BRT também se alinha às análises concebidas no âmbito do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos – PDTT, que sugere a continuidade do BRT do Eixo Oeste em direção à Av. Elmo Serejo, ligando os setores Pôr do Sol e Sol Nascente ao Plano Piloto. O projeto segrega os fluxos de passagem Av. Elmo Serejo x Estrada Parque Taguatinga - EPTG que causam grande impacto hoje na Av. Central, priorizando o sistema de transporte público com a continuidade do BRT Eixo Oeste, inserindo elementos que favorecem a mobilidade ativa como a criação da ciclovia na Boulevard e facilitando o fluxo de pedestres pela inserção de mais faixas de pedestre em pontos de grande fluxo de pessoas. A avaliação das condições de trânsito e da mobilidade foi realizada com o auxílio da construção de modelos de transporte e da análise dos elementos de projeto. O desenvolvimento de um modelo de macrossimulação na plataforma PTV Visum, com insumos das matrizes de origem e destino da Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos - PDTT/DF realizado pelo Metrô-DF com dados de Controladores de Velocidade fornecidos pelo DETRAN/DF e DER/DF, permitiu o diagnóstico e o prognóstico das condições de trafegabilidade em um horizonte de 15 anos a partir de 2021. O estudo também compreendeu a identificação dos Polos Geradores de Viagens - PGV, a afetação nas rotas de transporte público, a interface dos elementos de projeto com pedestres e ciclistas, a verificação da integração do sistema BRT com outros sistemas de transporte público, a avaliação da saturação das vias e a identificação dos impactos e a sugestão das medidas mitigadoras. Impactos e medidas mitigadoras: 1) Informação aos usuários como forma de auxílio na circulação dos usuários, na fase de implantação – Aumentar a publicidade das alterações de circulação no decorrer da obra de forma a facilitar os fluxos de pedestres e motoristas; 2) Estacionamento em baliza causando impacto no fluxo de veículos – Revisão do projeto para a criação de áreas de manobra ou criação de restrições aos estacionamentos nos horários de pico manhã (06h00 às 09h00) e no pico tarde (17h00 às 19h00); 3) Falta de área para a acomodação de veículos na aproximação do primeiro semáforo do Boulevard Sul, o que impactará o acesso dos fluxos oriundos da Elmo Serejo e da Av. SAMDU Sul – Revisão da localização da faixa de pedestre próxima ao giro à direita, na entrada da Boulevard Sul (confluência Av. SAMDU Sul e fluxos oriundos da Av. Elmo Serejo); 4) Conflito com fluxos de veículos de giro a direita com pedestres na Av. Comercial Norte em direção à Ceilândia – Avaliar a adoção de implantação de uma fase semaforizada a mais para atender o fluxo de pedestres nessa travessia. Passando ao momento de discussão do estado junto aos representantes de todos os órgãos, o Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva** ponderou que gostaria de receber o responsável técnico pelo EIV na SEMOB para debater sobre a simulação que precisa ser realizada considerando a nova estrutura do sistema de transporte, especialmente, do BRT. O Senhor **Fernando Nogueira** colocou-se à disposição e observou que o projeto do BRT evoluiu, informando que em 2020 houve um chamamento para uma análise de alteração para que contemplasse a Região Administrativa do Pôr do Sol e Sol Nascente pela Av. Elmo Serejo com a possibilidade de integração em via não exclusiva pela Av. Comercial. Ponderou que o projeto continua possibilitando essa questão, porém, deverá funcionar no sistema binário, uma vez que a configuração da Av. Comercial e Av. SAMDU estão diferentes. O Senhor **Francisco Antunes, SUDEC/SEDUH**, salientando que o mote desse projeto é priorização do transporte público, indagou quais foram os motivos que levaram à definição de que o BRT deveria passar por cima do túnel, sobre o Boulevard. O Senhor **Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva** explicou que o transporte público na parte superior possuiu o objetivo de aproveitar a disposição harmônica de mobilidade ativa de pedestres com transporte coletivo de integração. O Senhor **Francisco Antunes** observou que as vagas a zero grau em baliza no canteiro central seriam totalmente inviáveis e externou a sua preocupação com relação à quantidade de travessias. Compreendeu que é necessário buscar uma solução para a acessibilidade entre a Praça do DI e a Praça do Relógio como uma medida mitigadora para potencializar o projeto. A Senhora **Clebiana Silva** esclareceu que as travessias semaforizadas já foram inseridas dentro das diretrizes e que deve ser considerado, como ponto central de semaforização, o cruzamento com a Av. Comercial, sendo que será necessário elaborar um estudo de sincronismo a partir do detalhamento referente ao BRT elaborado pela SEMOB. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** ponderou que a ideia do projeto é ter integração entre os modais viários privilegiando os pedestres e os

ciclistas, e que, todavia, não conseguiu observar, no EIV apresentado, como ocorre a integração da ciclovia com a rede cicloviária existente. A Senhora **Clebiana Silva** explanou que a ciclovia existente está localizada na EPTG, realizando um desvio pela Av. Pistão Norte, destacando que a ciclovia do projeto será ligada à ciclovia existente ao final da Av. Comercial Norte. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** afirmou que a integração da ciclovia deve ser indicada no EIV e o Senhor **Fernando Nogueira** sugeriu que essa questão fosse contemplada como uma medida mitigadora. A Senhora **Jaqueline Mendonça Torres** relatou que também sentiu falta, no EIV, da ligação das ciclovias do projeto a ser executado com as existentes e questionou se o tamanho da baia para os ônibus foi dimensionado de acordo com a quantidade. O Senhor **Fernando Nogueira** explanou que o BRT absorverá grande parte dos ônibus que utilizam a via, sendo que haverá a circulação apenas de ônibus locais. O Senhor **Sérgio Antônio Gurgel de Oliveira**, representante da NOVACAP observou que a ciclovia também não possui uma ligação com a Av. Elmo Serejo e comentou que a CPA-EIV deve consultar a NOVACAP caso haja outras mudanças futuras no sistema viário, uma vez que o projeto de drenagem já foi aprovado. Finalizadas as manifestações, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** agradeceu a contribuição de todos, passando ao próximo item da pauta, realizando-se uma inversão de pauta e passando ao Item 4. Apreciação da minuta de decreto que visa regulamentar a aplicação da Lei 6744/2020, que dispõe sobre a aplicação de EIV no Distrito Federal (Processo SEI 00390-00003025/2020-52): Consideração de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** contextualizou os principais pontos da minuta de decreto que regulamenta dispositivos da 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. Abrindo para considerações, a Senhora **Clebiana Silva** entendeu, apesar do Inciso II do art. 10 tratar de uma obra mitigadora ou compensatória do EIV, que seria necessário discutir esse modelo proposto de fiscalização em obra com recursos privados de acordo com os padrões técnicos e orçamentários utilizados pela administração pública, uma vez que não existe dentro da legislação a figura de fiscal para realizar esse tipo de serviço. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** esclareceu que a fiscalização é uma responsabilidade do estado, entendendo que devem acomodá-la direcionando para as obras com recursos privados dentro das competências existentes. Externadas todas as opiniões e manifestações, consensou-se que a discussão será levada à área jurídica da SEDUH para verificar qual o termo adequado que deve ser utilizado. Em seguida, o Senhor **André Bello**, representante da Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano – SUPLAN, contextualizou as propostas de artigo 46 e 47, explanando que os recursos de contrapartida de EIV Básico serão destinados para uma conta exclusiva e devem ser utilizados apenas na área de influência do empreendimento. Elucidou que há a possibilidade do valor arrecadado ser irrisório, por isso poderá ser acumulado até atingir certa quantia, estabelecendo um prazo de até oito anos para utilização desse recurso. Acrescentou que o programa de necessidade para elaboração de diretrizes para projetos deve ser encaminhado ao órgão competente de acordo com a natureza da obra, o qual desenvolverá o projeto. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** complementou discorrendo que esses artigos tratam apenas de obras com caráter compensatório para empreendimentos que utilizarem coeficiente básico e uso original. Lembrou que os recursos são oriundos de particulares, porém, as obras e os projetos devem ser realizados pelo Estado. Considerada a minuta de decreto previamente aprovada, definiu-se um prazo de dois dias para análise e aprovação final, informando que seria encaminhada para apreciação da Assessoria Jurídico- Legislativa – AJL/SEDUH na quarta-feira seguinte, dia 26 de janeiro de 2022. Passando ao Item 3. Ciência da documentação entregue referente às medidas mitigadoras 2 a 7 e análise de solicitação de prorrogação de prazo para entrega dos projetos das medidas 8 a 10 do TC 01/2021, relativo ao empreendimento Arena BSB (Processo SEI 00390-00006091/2021-45): Consideração de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.563, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 01 de junho de 2019. SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER: O Item foi retirado de pauta por falta de tempo hábil para discussão. Não havendo mais assuntos a serem tratados, a Trigésima Terceira Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança foi encerrada pela Senhora **Silvia Borges de Lázari**, agradecendo a presença de todos.

SILVIA BORGES DE LÁZARI

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano – SUPLAN da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão da Secretaria de Planejamento de Política Urbana da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal



Documento assinado eletronicamente por **SÍLVIA BORGES DE LAZARI - Matr.273.821-X, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 22/02/2022, 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
verificador= **80324427** código CRC= **FC479C9F**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

3214-4101