



PARECER TÉCNICO - CPA/EIV
COMPLEXO ESPORTIVO DE BRASÍLIA - ARENA BSB

Brasília-DF, 19 de novembro de 2020.

Referência: Processo SEI nº [00390-00007580/2019-10](#)

Interessado: ARQBR Arquitetura e Urbanismo LTDA.

Assunto: 3ª Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado **Complexo Esportivo de Brasília - ARENA BSB**.

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Trata o presente Parecer Técnico de 3ª análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, do empreendimento denominado ARENA BSB, localizado na Região Administrativa de Brasília, no Setor de Recreação Pública Norte - SRPN, Asa Norte – RA I, Distrito Federal.

A presente análise dá-se a partir da verificação das exigências e recomendações elencadas no Parecer Técnico 21/2020 ([50314295](#)), relativo à análise da 2ª versão do estudo, consolidado da 22ª Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise do EIV - CPA/EIV em 06/11/2020.

A 3ª versão do EIV, protocolada em 16/11/2020, é constituída pelos seguintes documentos, apresentados pelo interessado através de Carta nº 10/2020 ([50834877](#)), da ARQBR + GSR, e encaminhados por e-mail ([50834877](#)):

- Relatório Técnico para EIV Edifício ([50835588](#));
- Anexo 1 - Tabela Resposta - Atendimento às exigências ([50836117](#)); e
- Anexo 3 - Relatório de Impacto sobre Sistema de Tráfego - RIST ([50837732](#)).

De acordo com o Parecer Técnico 21:

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

Consoante o Parecer Técnico 21, a DIURB procedeu com os procedimentos necessários à conferência do material recebido, fazendo a distribuição das exigências para os membros da CPA/EIV conforme suas respectivas competências, a saber: DETRAN e SEDUH.

Destaca-se também que foi emitida Decisão 05/2020 ([51134218](#)), que alterou e complementou o Parecer Técnico 21, acrescentando mais uma recomendação ao EIV:

"(...) esta CPA/EIV recomenda que o estudo faça a análise das rotas contempladas no projeto da SEMOB (46771766), localizadas próximas ao empreendimento (prancha 01/02) a fim de verificar possibilidade de implantação do trecho do referido projeto como medida compensatória."

[grifos no original]

Entretanto, a conferência de tal recomendação não é objeto deste Parecer, pois foi emitida após a recepção da 3ª versão do EIV, devendo sua conferência ocorrer quando da entrega de uma nova versão do estudo.

2. VERIFICAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES

O Parecer Técnico 21 fez 08 recomendações, descritas e analisadas abaixo:

a) Reagrupamento das Ações Mitigadoras, conforme proposto no Parecer Técnico.

CUMPRIDO. Contemplado no EIV a partir da página 151:

"Seguindo as orientações do Parecer Técnico nº 21/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV, as ações referentes identificadas na figura 182 foram organizadas de acordo com sua natureza de intervenção, resultando no seguinte agrupamento: Ações referentes ao Plano de Mobilidade e Acessibilidade (Medida 3); Ações referentes à complementação rede cicloviária e de mobilidade ativa no trecho Norte (Medida 4); Ações referentes à complementação da rede cicloviária e de mobilidade ativa existente no Eixo Monumental (Medida 5) e Iluminação e arborização da calçada recém construída, em trecho indicado no ponto 12 da figura 180 (Medida 6)." (EIV, pág. 153)

b) Adequação de projeto para construção de posto policial/ atendimento ao turista.

CUMPRIDO. Contemplada no "Quadro Resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação" (EIV págs. 151 e 163), como Medida de Adequação de Projeto (Medida 2).

c) Retirar Praças de Mobilidade e qualificação das áreas livres do Quadro de Medidas Mitigadoras.

CUMPRIDO. As Praças de Mobilidade foram retiradas do "Quadro resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação" (EIV págs. 163 a 166), ao passo em que o estudo destacou o seguinte:

"Na ocasião do concurso de público de arquitetura para a Requalificação do Complexo Esportivo de Brasília, o projeto aqui apresentado já havia incorporado a preocupação em promover modalidades ativas e meios alternativos de mobilidade por veículos motorizados, a fim de possibilitar a chegada e a saída de usuários de forma mais independente dos automóveis particulares. Assim, mesmo que as soluções empregadas em projeto – a exemplo das Praças de Mobilidade – não possam ser consideradas medidas mitigadoras para a privatização dos estacionamentos (por já estarem contempladas no projeto a ser aprovado pela CAP, e não se configurarem como resposta posterior ao Estudo de Impacto de Vizinhança como alteração de projeto), acredita-se que, efetivamente, estas soluções podem minimizar os efeitos da ausência de estacionamento público no lote." (EIV, pág. 150)

[grifos acrescidos]

d) Retirar Item 12 do Diagrama de Intervenções por não ensejar ação propriamente dita.

CUMPRIDO. Retirado do Diagrama de Intervenções (EIV, págs. 152 e 153).

e) Incluir no Plano de Mobilidade os Projetos Executivos para os pontos 3, 5 e 6 do Diagrama de Intervenções.

CUMPRIDO. Os projetos executivos foram incluídos no "Quadro resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação" (EIV págs. 163 a 166).

f) Complementar a arborização nas rotas propostas como Medida Mitigadora.

CUMPRIDO. Incluída no Diagrama de Intervenções (EIV, págs. 152 e 153) nos seguintes pontos:

"12- Iluminação e arborização da calçada recém construída." (Medida 6)

(...)

"15- Sinalização de ciclovia no mesmo sentido onde atualmente já existe uma travessia segura entre as duas faixas do Eixo Monumental. Arborização limdeira ao passeio compartilhado." (Medida 5.2) (EIV, págs. 152 e 153)

[grifos acrescidos]

Incluída no detalhamento das seguintes medidas:

"4.1 Implantação de ciclovia e requalificação de calçada no trecho indicado no EIV, conectando o Complexo Esportivo de Brasília ao futuro eixo de mobilidade ativa previsto à Norte do Autódromo (4) e (7); (...) **Plantio de 235 mudas de árvores de sombra**, alocadas de 10 em 10 metros, de forma intercalada nos dois lados da calçada. As espécies serão especificadas em projeto executivo.

(...)

4.3 Complementação de ciclovia já existente e implantação de calçada (9); (...) **Plantio de 33 mudas de árvores de sombra**, alocadas de 10 em 10 metros, de forma intercalada nos dois lados da calçada. Há um espaço de cerca de 50 metros onde já existem árvores plantadas. As espécies a serem plantadas serão especificadas em projeto executivo.

(...)

4.4. Qualificação das calçadas e ciclovias já existentes na quadra 901 Norte, por meio de paisagismo e mobiliário mínimo em pontos estratégicos (11); (...) **plantio de 130 mudas de árvores de sombra**, alocadas de 10 em 10 metros, a serem especificadas no projeto executivo.

(...)

5.1 Implantação de sinalização para criação de ciclovia junto à travessia entre as duas faixas do Eixo Monumental (14) e (16); (...) No trecho 16 também está prevista a **arborização lindeira ao passeio compartilhado, com plantio de 40 mudas de espécies de sombra**, a serem definidas no projeto executivo.

(...)

6 Iluminação e **arborização** da calçada recém construída, em trecho indicado (12)." (EIV, págs. 154 e 155)

[grifos acrescidos]

Incluída no Quadro de Medidas nas seguintes medidas:

"4.3 Complementação de ciclovia já existente e implantação de calçada, com **arborização** e iluminação (ponto 9 do mapa 1 abaixo)"; e

6.1 "Iluminação e **arborização** da calçada recém construída. (ponto 12 do mapa 1 abaixo)" (EIV, págs. 164 e 165)

[grifos acrescidos]

g) Complementar a iluminação nas rotas propostas como Medida Mitigadora.

CUMPRIDO. Incluída no Diagrama de Intervenções no ponto 12, "Iluminação e arborização da calçada recém construída" (Medida 6);

Incluída no detalhamento das seguintes medidas:

"4.1 Implantação de ciclovia e requalificação de calçada no trecho indicado no EIV, conectando o Complexo Esportivo de Brasília ao futuro eixo de mobilidade ativa previsto à Norte do Autódromo (4) e (7); (...) **Iluminação da calçada com inserção unilateral de 79 postes**, colocados a uma distância de 30 em 30 metros entre cada um, com luminária em segundo nível (ver imagem 183) para que se evite conflito

com a vegetação e para que o passeio do pedestre seja sempre bem iluminado.

(...)

4.3 Complementação de ciclovia já existente e implantação de calçada (9); (...) **Iluminação do passeio completo com inserção unilateral de 13 postes**, colocados a uma distância de 30 em 30 metros entre cada um, com luminária em segundo nível (ver imagem 183) para que se evite conflito com a vegetação e para que o passeio do pedestre seja sempre bem iluminado.

(...)

6.1 **Iluminação e arborização da calçada recém construída, em trecho indicado (12)**." (EIV, págs. 154 e 155)

[grifos acrescidos]

Incluída no Quadro de Medidas nas seguintes medidas:

"4.3 Complementação de ciclovia já existente e implantação de calçada, com arborização e iluminação (ponto 9 do mapa 1 abaixo)"; e

6 "Iluminação e arborização da calçada recém construída. (ponto 12 do mapa 1 abaixo)" (EIV, págs. 164 e 165)

h) Adicionar ao Quadro Medidas Mitigadoras as ações a serem feitas para atendimento de Concessionárias de Serviços Públicos.

CUMPRIDO. Medidas 8, 9 e 10 incorporadas ao "Quadro resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação" (EIV pág. 166)

3. VERIFICAÇÃO DAS EXIGÊNCIAS

O Parecer Técnico 21 elencou 19 exigências:

1. Inserir legenda na figura 23 (p. 38), para melhor compreensão das áreas de influência; observar informações constantes na legenda da figura 44 (numeração repetida) "corrigir legenda". Reincidência

CUMPRIDO. Inserida a legenda na figura 23, EIV pág. 38.



Figura 23: Inserção do empreendimento em base planialtimétrica

Fig. 01 - Inserção do empreendimento em base planialtimétrica. Fonte: EIV, pág. 38

2. Indicar a área do projeto conforme o Quadro de Áreas a ser enviado pela CAP.

CUMPRIDO. Embora na sua justificativa apresentada na na Tabela Resposta de atendimento às exigências o interessado tenha informado que o "Cálculo de áreas ainda não foi concluído pela CAP", o membro da CAP na CPA/EIV apurou que o cálculo foi concluído em 16/11/2020 e está acostado no processo que trata da análise do projeto arquitetônico do empreendimento em tela ([50913216](#)).

3. Considerando a entrada principal de pedestres no empreendimento na fachada Norte e apresentando rotas de pedestres advindas da parte Norte e partes do empreendimento, analisando e propondo as travessias necessárias. Reincidência.

✓ **CUMPRIDO.** Incorporada na Medida 3, Plano de Mobilidade e Acessibilidade, as diretrizes e projetos executivos para calçada do lado do Autódromo e de travessias, ligando ao Complexo Esportivo de Brasília (ponto 5 da figura 182) e para calçada e acesso ao Autódromo (ponto 6 da figura 182).

Medida 3 - Plano de Mobilidade e Acessibilidade

- 3.1. Diretrizes e projetos executivos para calçada em frente à Procuradoria do DF (ponto 3 da figura 182).
- 3.2. Diretrizes e projetos executivos para calçada do lado do Autódromo e de travessias, ligando ao Complexo Esportivo de Brasília (ponto 5 da figura 182).
- 3.3. Diretrizes e projetos executivos para calçada e acesso ao Autódromo (ponto 6 da figura 182).

Quadro 01 - Medida 3 - Plano de Mobilidade e Acessibilidade. Fonte: EIV, pág. 153

4. Apresentar descrição e análise dos acessos de veículos ao empreendimento. Considerando que as vias de acesso são de mão dupla e que a necessidade de entrada ao empreendimento gera conversão à esquerda com cruzamento no meio da via, deverá ser previsto algum mecanismo para solucionar o problema de segurança viária nos acessos ao empreendimento com essa configuração.

✓ **CUMPRIDO.** Contemplado no RIST, pág. 17:

"De acordo com o projeto funcional não haverá conversões à esquerda com cruzamento, como podemos observar nas figuras anteriores." RIST, pág. 17

Destaca-se, no entanto, que só foi analisado o acesso principal (para o Boulevard), mas o lote tem outros vários acessos que precisam ser analisados nesta ótica, e terem a conversão a esquerda solucionados, se houver.

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentados no EIV a partir da pág. 101.

"As áreas de acesso que antecedem às cancelas foram redesenhadas a fim de responder à exigência de dimensão máxima de 7 metros de largura." EIV pág. 114

A solicitação de entrega até a Audiência Pública foi acatada, pois a CPA/EIV entendeu que tais projetos devem detalhar as medidas a serem executadas e que tais medidas podem sofrer alterações decorrentes da audiência pública. O detalhamento deve ser apresentado no projeto funcional.

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

✓ **CUMPRIDO.** Atendido no RIST, pág. 18.

"As faixas auxiliares propostas em todos os acessos são necessárias para evitar o acúmulo de veículos na via, o que geraria transtornos no fluxo do sistema viário existente." RIST, pág. 18

O detalhamento deve ser apresentado no projeto funcional.

A solicitação de entrega até a Audiência Pública foi acatada, pois a CPA/EIV entendeu que tais projetos devem detalhar as medidas a serem executadas e que tais medidas podem sofrer alterações decorrentes da audiência pública.

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

✓ **CUMPRIDO.** Contemplado no EIV, Tabela 2, pág. 33

VAGAS POR BOLSÃO DE ESTACIONAMENTO	carros	PCD	idosos	carros elétricos	motocicleta embarque/desembarque	taxi	carga e descarga
estacionamento norte - EN	131	2	7	-	16	-	-
estacionamento defer - ED	36	2	2	-	-	-	-
estacionamento bulevar - EB	1.156	28	64	30	88	-	-
estacionamento leste 1 - EL-01	223	6	13	-	48	17	8
estacionamento leste 2 - EL-02	1.152	24	63	-	-	-	-
estacionamento leste 3 - EL-03	1.217	28	65	-	180	-	-
estacionamento sul - ES	348	10	12	-	87	-	-
estacionamento central - EC	627	12	42	-	-	-	-
estacionamento oeste - EO	750	17	41	-	104	-	-
praça de acesso à allameda norte	-	-	-	-	10	4	-
praça de acesso ao bulevar	-	-	-	-	12	5	-
praça monumental	-	-	-	-	8	3	-
praça de acesso à allameda sul	-	-	-	-	10	4	-
total de vagas	6.108*	129	309	30	523	57	8
número mínimo de vagas exigidas	6.108*	121	304	30	405	1	1

*obs.: o total de vagas corresponde ao somatório das vagas de carros, PCD, idosos e carros elétricos.

Quadro 02 - Vagas de estacionamento no lote por bolsão. Fonte: EIV, pág. 33 e RIST pág. 19

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no Anteprojeto de Arquitetura.

Segundo a Resolução CONTRAN nº 303, de 18/12/2008:

"Art. 1º As vagas reservadas para os idosos serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b 'Estacionamento regulamentado' com informação complementar e a legenda 'IDOSO', conforme Anexo I desta Resolução e os padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN."



Fig. 02 - Sinalização horizontal, em vaga perpendicular ao meio-fio, e exemplo de sinalização vertical para estacionamento de idosos. Fonte: Resolução CONTRAN nº 303/2008, Anexo I

Segundo a Resolução CONTRAN nº 304, de 18/12/2008:

"Art. 1º As vagas reservadas para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b "Estacionamento regulamentado" com a informação complementar conforme Anexo I desta Resolução."

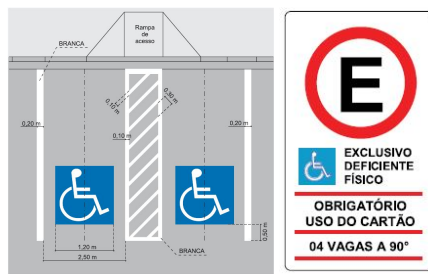


Fig 03 - Sinalização horizontal, em vaga perpendicular ao meio-fio, e exemplo de sinalização vertical para estacionamento de Deficientes Físicos - DEF. Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV, pág. 102, e Resolução CONTRAN nº 304/2008, Anexo I, respectivamente.

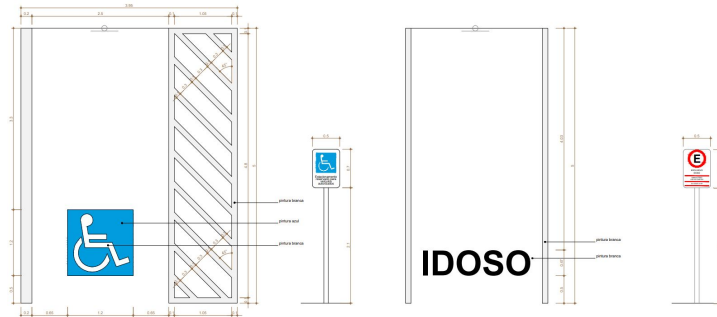


Fig. 04 - Sinalizações horizontal e vertical para vagas de Deficientes Físicos - DEF, à esquerda, e Idosos, à direita. Fonte: Anteprojeto de Arquitetura, Prancha 65/71

O detalhamento e compatibilização das pranchas com as Resoluções nº 303/2008 e 304/2008 do CONTRAN e com o "Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito" devem ser apresentados nas plantas de sinalização pertinentes ao PGV.

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no EIV (pag. 112 e 113).



Fig 05 - Acesso ao Estacionamento Norte - EN. Fonte: EIV, pág. 113.

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

✓ **CUMPRIDO.** Ilustrado no EIV (págs. 113 a 119, Figuras 136 a 143). O detalhamento deve ser apresentado no projeto funcional.

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no EIV (pág. 42)

"O Relatório de Impacto de Trânsito do Autódromo, utilizado no RIST do presente estudo, foi elaborado pela empresa Prisma Consultoria e foi fornecido pela Terracap." EIV, pág. 42

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no RIST (pg. 134)



Fig. 06 Comparativo dos atrasos na interseção 7. Fonte: RIST, pág. 134.

Neste cenário, não houve alteração no ciclo semafórico da medida 02 - Implantação de semáforo na intersecção 03, com o comparativo de atraso das intersecções também à tarde (como na figura 85), onde o fluxo da Via N1 é bem mais intenso. Apresentar também a relação deste novo conjunto semafórico com o já existente.

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

A solicitação de entrega até a Audiência Pública foi acatada, pois a CPA/EIV entendeu que tais projetos devem detalhar as medidas a serem executadas e que tais medidas podem sofrer alterações decorrentes da audiência pública.

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

A solicitação de entrega até a Audiência Pública foi acatada, pois a CPA/EIV entendeu que tais projetos devem detalhar as medidas a serem executadas e que tais medidas podem sofrer alterações decorrentes da audiência pública.

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no RIST (pág. 134, figura 89, reproduzida na fig. 06 deste Parecer).

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

✓ **CUMPRIDO.** Apresentado no RIST (pg. 17) O detalhamento deve ser apresentado no projeto funcional.

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

✓ **CUMPRIDO.**

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

✓ **CUMPRIDO.** Contemplado no “Quadro Resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação”, EIV pág. 163

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

✓ **CUMPRIDO.** Cronograma físico-financeiro apresentado (EIV, pág. 169).

ITEM	ATIVIDADE	CRONOGRAMA FÍSICO E FINANCEIRO DE MEDIDAS MITIGADORAS - VALOR TOTAL = R\$ 4.786.190,00																%	TOTAL
		2021				2022				2023				2024					
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM		
1.	MEDIDA 3.1	12.500,00	12.500,00	12.500,00	12.500,00													1,04%	50.000,00
2.	MEDIDA 3.2	12.500,00	12.500,00	12.500,00	12.500,00													1,04%	50.000,00
3.	MEDIDA 3.3	12.500,00	12.500,00	12.500,00	12.500,00													1,04%	50.000,00
4.	MEDIDA 4.1	135.052,50	135.052,50	135.052,50	135.052,50	135.052,50	135.052,50	135.052,50	135.052,50									22,57%	1.080.420,00
5.	MEDIDA 4.2	4.807,50	4.807,50	4.807,50	4.807,50	4.807,50	4.807,50	4.807,50	4.807,50									0,73%	34.800,00
6.	MEDIDA 4.3	21.753,00	21.753,00	21.753,00	21.753,00	21.753,00	21.753,00	21.753,00	21.753,00									3,68%	134.024,00
7.	MEDIDA 4.4	1.332,50	1.332,50	1.332,50	1.332,50	1.332,50	1.332,50	1.332,50	1.332,50									0,22%	10.660,00
8.	MEDIDA 5.1	5.950,00	5.950,00	5.950,00	5.950,00	5.950,00	5.950,00	5.950,00	5.950,00									0,99%	47.000,00
9.	MEDIDA 5.2	5.272,50	5.272,50	5.272,50	5.272,50	5.272,50	5.272,50	5.272,50	5.272,50									0,88%	42.180,00
10.	MEDIDA 6.1	9.367,00	9.367,00	9.367,00	9.367,00	9.367,00	9.367,00	9.367,00	9.367,00									1,53%	74.936,00
11.	MEDIDA 7.1									75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	75.500,00	12,62%	604.000,00
12.	MEDIDA 7.2									34.125,00	34.125,00	34.125,00	34.125,00	34.125,00	34.125,00	34.125,00	34.125,00	5,70%	273.000,00
13.	MEDIDA 7.3									45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	0,01%	360,00
14.	MEDIDA 7.4									68.801,25	68.801,25	68.801,25	68.801,25	68.801,25	68.801,25	68.801,25	68.801,25	11,40%	547.050,00
15.	MEDIDA 7.5									109.312,50	109.312,50	109.312,50	109.312,50	109.312,50	109.312,50	109.312,50	109.312,50	28,30%	1.354.500,00
16.	MEDIDA 7.6									49.075,00	49.075,00	49.075,00	49.075,00	49.075,00	49.075,00	49.075,00	49.075,00	8,20%	392.600,00
	TOTAL	220.585,00	220.585,00	220.585,00	220.585,00	183.085,00	183.085,00	183.085,00	183.085,00	396.438,75	396.438,75	396.438,75	396.438,75	396.438,75	396.438,75	396.438,75	396.438,75	100,00%	4.786.190,00
	TOTAL ACUMULADO	220.585,00	441.170,00	661.755,00	882.340,00	1.065.425,00	1.248.510,00	1.431.595,00	1.614.680,00	2.011.118,75	2.407.557,50	2.803.996,25	3.200.435,00	3.596.873,75	3.993.312,50	4.389.751,25	4.786.190,00		

Quadro 03 - Cronograma físico-financeiro. Fonte: EIV, pág. 169.

Verificamos, no entanto, que não constam no “Quadro Resumo das medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação”, informações como: "Origem da medida"; "Prazo para elaboração do projeto"; "Prazo e órgão responsável pela aprovação do projeto"; e "Prazo para a execução da obra; todas necessárias para o preenchimento do Quadro do Termo de Compromisso - TC a ser firmado. Ver modelo abaixo:

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

Quadro 04 - Modelo de Quadro de Medidas. Fonte: Parecer Técnico 21/2020.

Além disso, o prazo total que consta no Quadro não é dado em meses, mas em relação à fase do projeto/obra do empreendimento, gerando dúvidas sobre o real prazo de finalização da medida.

Na primeira fase, tem-se a construção da maior parte do empreendimento: plataforma, duas alas do bulevar, e volume com empório e cinema, como ilustrado abaixo:

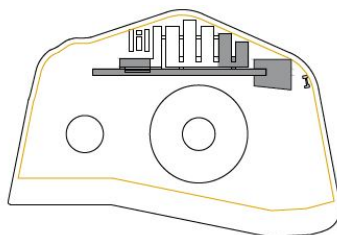


Fig. 07 - Diagrama demonstrando a 1ª fase de implantação do empreendimento, em cinza. Fonte: EIV, pág. 26

Conforme o Quadro Resumo de Medidas da pag. 164-165, dentro dessa 1ª fase, com implantação prevista para até 2022, está prevista a entrega da Medida 3 - Plano de Mobilidade e Acessibilidade (em 2021) e a execução das Medidas 4, 5 e 6. Entretanto, o cronograma físico financeiro informa que elas estarão concluídas apenas no final de 2022.

Na segunda fase está prevista a complementação do Bulevar com a construção das últimas quatro alas e restante do subsolo, como ilustrado no diagrama abaixo:

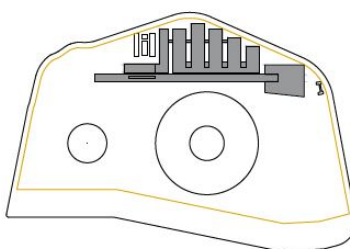


Fig. 08 - Diagrama demonstrando a 1ª e a 2ª fases de implantação do empreendimento, em cinza. Fonte: EIV, pág. 26

De acordo com o Quadro Resumo de Medidas, a Medida 7 (relativa aos ajustes viários identificados no RIST) está prevista para essa 2ª fase, com previsão de início de operação em 2024. Mas, o Cronograma físico-financeiro informa que elas estarão concluídas apenas no final de 2024.

Assim, é necessário que os prazos sejam ajustados para que a conclusão das medidas corresponda à conclusão das etapas. Sugere-se que sejam estabelecidos em dias ou meses, para melhor compreensão, e compatibilizados nos vários quadros do EIV. Lembramos também que, de acordo com o TC, os prazos têm início a partir da publicação do extrato do TC no DODF.

4. CONCLUSÃO

Como demonstrado neste documento, verifica-se que o EIV foi corrigido e ajustado, tendo acatado as recomendações e exigências do Parecer Técnico 21.

Destaca-se que após apreciar as justificativas técnicas do interessado, esta CPA/EIV delibera que os projetos funcionais das medidas mitigadoras das alterações viárias e de acessos ao lote, os quais devem apresentar soluções seguras (com relação às conversões à esquerda que existirem) para todos os acessos, devem ser entregues após a realização da audiência pública, alinhando-se aos eventuais desdobramentos decorrentes da consulta pública, consoante o art. 29 da Lei 5022/2013:

"Art. 29. As **sugestões e propostas advindas da audiência pública devem ser avaliadas pela comissão multissetorial** e subsidiar a tomada de decisão final quanto à implementação da atividade ou do empreendimento objeto do EIV e à **definição das medidas e dos ajustes necessários.**"

[grifos acrescidos]

Deste modo, esta CPA/EIV entende não haver óbices à realização da Audiência Pública, nos termos já definidos em sua 22ª Reunião Ordinária:

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

Destaca-se, finalmente, que o presente parecer apontou a necessidade de ajuste no Quadro Resumo de Medidas e Cronograma físico-financeiro, que devem ser apresentados corrigidos após a realização da Audiência Pública, juntamente com os projetos funcionais das medidas de adequações viárias identificadas no RIST, dos acessos ao lote, bem como a resposta à Decisão 05/2020 CPA/EIV.

5. ASSINATURAS

VICENTE CORREIA LIMA NETO

Coordenador CPA/EIV

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN/SEDUH

DANIELE SALES VALENTINI

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Presidente da Comissão**, em 19/11/2020, às 15:30, 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 19/11/2020, às 15:32, 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 19/11/2020, às 17:11, 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= 51134498 código CRC= 1870F2E2.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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