



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito
Federal
Gabinete
Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de
Vizinhança

Parecer Técnico n.º 3/2025 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO – CPA/EIV

55ª Reunião Ordinária da CPA/EIV

Referência: Processo SEI nº 00390-00007743/2024-21

Interessado: IGUATEMI EMPRESA DE SHOPPING CENTERS S/A

Endereço: Setor de Habitações Individuais Norte – SHIN CA 4 – Lote A, Lago Norte – RA XVIII

Assunto: Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado "Shopping Iguatemi".

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

1. Trata o presente Parecer Técnico da 1ª análise da Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV acerca do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do empreendimento localizado no Setor de Habitações Individuais Norte CA 4 – Lote A, Lago Norte, na Região Administrativa do Lago Norte – RA XVIII.
2. O empreendimento está inserido em lote com área de 80.967,82 m², regulamentado pela Norma de Gabarito 126/87. Os usos e atividades pleiteadas estão majoritariamente voltados às atividades comerciais, prestação de serviços e uso institucional.
3. Atualmente, o lote já apresenta um bloco edificado, com a área de 112.421,72 m e tramita na Central de Aprovação de projetos (CAP) o licenciamento edilício de projeto arquitetônico de modificação com acréscimo de área, com a criação de um novo bloco com área de 30.393,61 m², visando compor um conjunto de 82 lojas, 13 quiosques e área de eventos.
4. Em obediência ao artigo 11 do Decreto nº 43.804, de 04 de outubro de 2022, o Termo de Referência nº 04/2024 (156101573), emitido em 19 de novembro de 2024 para o empreendimento em questão, estabeleceu os requisitos mínimos de conteúdo e definiu os procedimentos necessários para descrever, caracterizar e analisar os impactos decorrentes do empreendimento, delimitando a Área de Influência Direta (AID), a Área de Influência Indireta (AII) e a Área de Influência Direta de Trânsito (AIDT), conforme ilustrado na figura abaixo.

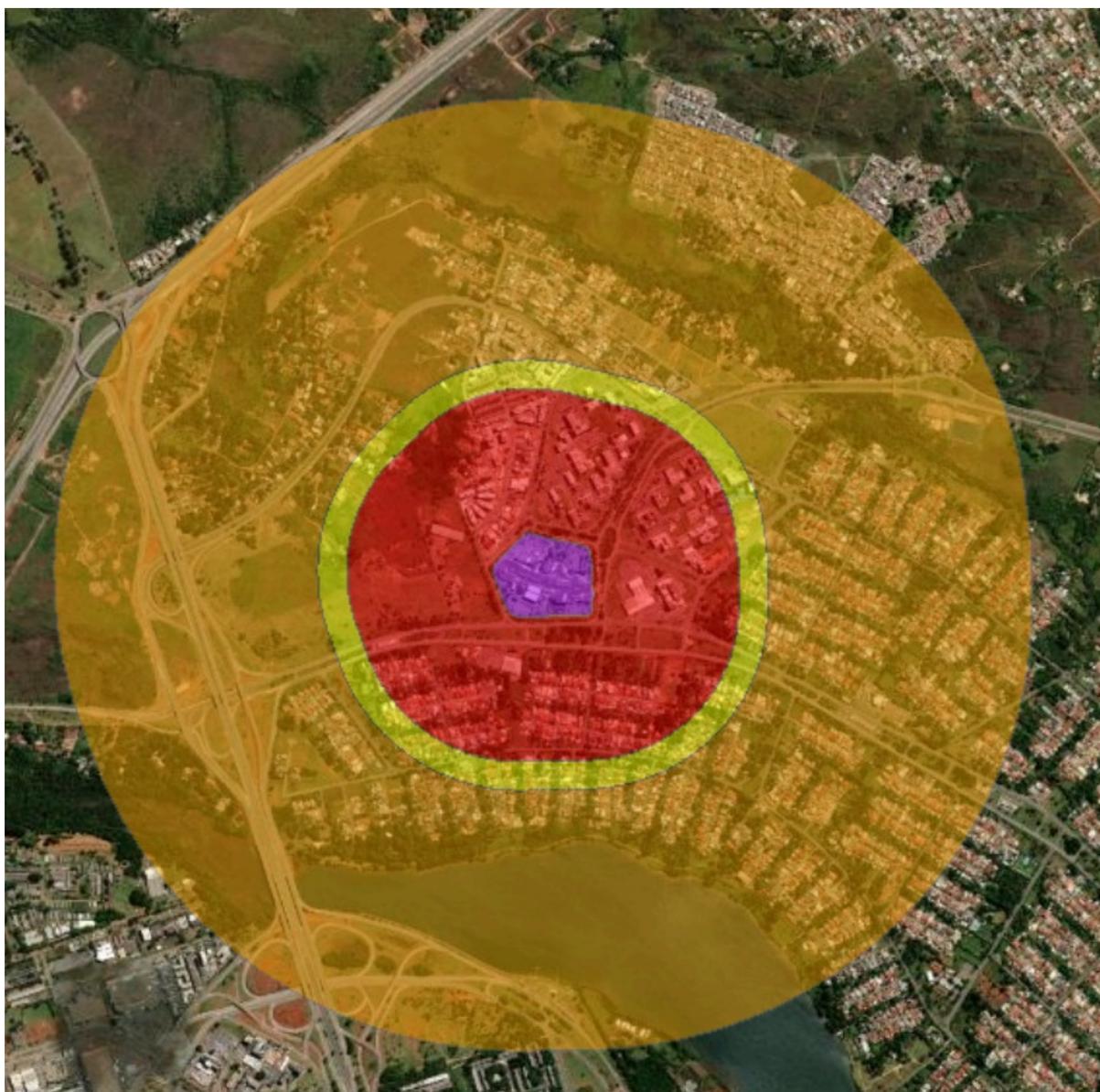


Figura 01: Área de Influência do empreendimento

5. A equipe técnica responsável pelo estudo de impacto de vizinhança (EIV) realizou a apresentação, em 14 de fevereiro de 2025, na 54ª Reunião Ordinária desta CPA/EIV.

6. Diante disso, a presente análise pautou-se nas documentações acostadas no Processo SEI nº 00390-00007743/2024-21, sendo estas:

- Estudo Urbanístico - EIV - Iguatemi (160667504)
- Atestado de Viabilidade Legal - Anexo I (160667671)
- Relatório - Ficha de Enquadramento EIV - Anexo II (160667684)
- Registro - ARTs e RRTs - Anexo III (160667706)
- Projeto Arquitetônico - (1 a 6) - Anexo IV (160668641)
- Projeto Arquitetônico - (7 a 8) - Anexo IV (160668682)
- Projeto Arquitetônico - (9 a 11) - Anexo IV (160668724)
- Projeto Arquitetônico - (12 a 14) - Anexo IV (160668774)
- Projeto Arquitetônico - (15 a 18) - Anexo IV (160668803)
- Projeto Arquitetônico - (19) - Anexo IV (160668837)
- Projeto Arquitetônico - (20 a 22) - Anexo IV (160668878)
- Projeto Arquitetônico - (23 a 26) - Anexo IV (160668909)

- Projeto Arquitetônico - (27 a 32) - Anexo IV (160668945)
- Projeto Arquitetônico - (33 a 35) - Anexo IV (160671759)
- Projeto Arquitetônico - (36 a 45) - Anexo IV (160671784)
- Projeto Arquitetônico - (46 a 50) - Anexo IV (160671824)
- Projeto Arquitetônico - (51 a 52) - Anexo IV (160671893)
- Projeto Arquitetônico - (53 a 54) - Anexo IV (160671987)
- Projeto Arquitetônico - (55 a 56) - Anexo IV (160672020)
- Projeto Arquitetônico - (57 a 59) - Anexo IV (160672054)
- Projeto Arquitetônico - (60 a 62) - Anexo IV (160672108)
- Projeto Arquitetônico - (63 a 64) - Anexo IV (160672150)
- Projeto Arquitetônico - (65 a 66) - Anexo IV (160672209)
- Projeto Arquitetônico - (67) - Anexo IV (160672250)
- Projeto Arquitetônico - (68 a 69) - Anexo IV (160672277)
- Projeto Arquitetônico - (70 a 74) - Anexo IV (160672315)
- Projeto Arquitetônico - (75 a 81) - Anexo IV (160672364)
- Projeto Arquitetônico - (82 a 86) - Anexo IV (160672407)
- Projeto Arquitetônico - (87 a 94) - Anexo IV (160672461)
- Projeto Arquitetônico - (95 a 98) - Anexo IV (160672495)
- Projeto Arquitetônico - (99 a 102) - Anexo IV (160672540)
- Projeto Arquitetônico - (103) - Anexo IV (160672631)
- Projeto Arquitetônico - (104 a 111) - Anexo IV (160672669)
- Projeto Arquitetônico - (112 a 124) - Anexo IV (160672715)
- Relatório - Inventário de pavimento - Anexo V (160675822)
- Carta Consulta de Viabilidade - Neoenergia - Anexo VI (160675844)
- Carta Consulta de Interferências - Neoenergia - Anexo VII (160675862)
- Despacho - Interferências - Novacap - Anexo VIII (160675893)
- Carta Consulta de Viabilidade - CAESB - Anexo IX (160675906)
- Carta Consulta SLU - Anexo X (160675918)
- Relatório IPHAN - Patrimônios materiais - Anexo XI (160675949)
- Relatório Complementar - IPHAN - Bens Materiais - Anexo XI (160675980)

7. Além disso, cabe destacar que, em conformidade com o artigo 18 do Decreto nº 43.804/2022, a taxa referente à análise do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) foi paga em 16 de dezembro de 2024, conforme consta no comprovante de pagamento (156101573).

2. ANÁLISE

8. O EIV apresentado busca esclarecer as inter-relações entre os elementos estruturantes do contexto urbano em que o empreendimento está inserido, evidenciando a articulação entre seus usos, atividades e demais características inerentes à ocupação do território.

9. Inicialmente, o estudo apresenta o arcabouço normativo adotado, servindo como referência legal para as decisões arquitetônicas e sua conformidade na implantação do empreendimento, alinhando-o às diretrizes urbanísticas estabelecidas:

“O lote que atualmente possui edificação em operação (112.421,72m²) teve sua

aprovação regrada à época pela NGB 035/87 com a emissão do alvará de construção nº 033/2010 e a emissão de habite-se nº 010/2010.” (EIV, p. 48)

[grifos acrescidos]

10. O estudo apresenta o histórico normativo do lote, destacando que a edificação em operação teve sua aprovação pautada pela NGB 035/87, destinada a Centros Comerciais e Shopping Centers. No entanto, é relevante destacar que, embora o estudo declare que o empreendimento em questão tenha sido analisado à luz dessa normativa, os parâmetros urbanísticos aplicados ao lote eram regidos pela NGB 126/87, norma específica para o endereço em questão, que estabelecia parâmetros de uso, gabarito e normas de edificação. De outra forma, a NGB 035/87, trazia apenas requisitos edilícios específicos para centros comerciais. Sendo assim, é correto afirmar que a aprovação da obra inicial foi baseada pela NGB 126/87.

11. Após a aprovação da Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, alterada pela Lei Complementar nº 1007, de 28 de abril de 2022, que instituiu a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal (LUOS), a NGB 126/87 foi revogada e houve uma modificação nas atividades permitidas e usos definidos para a região e em alguns parâmetros de ocupação do solo. Dessa forma, o lote, anteriormente destinado a Shopping Center, foi tipificado como UOS CSII 2 – Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, vedando-se o uso residencial.

12. Outra alteração ocorrida com o advento da LUOS, foi na taxa máxima de construção, que antes era 50% da área total do lote e passou a vigorar com o coeficiente igual a 1, ou seja, 100% da área do lote. Esse aumento implica, em termos de construção, na duplicação do potencial construtivo do lote. Ademais, é oportuno reafirmar que, sendo o EIV um instrumento de prevenção de impactos, a caracterização da vizinhança deve contemplar também a observação das alterações urbanísticas na área ao longo do tempo, a fim de possibilitar as análises dos cenários futuros. No caso em tela, tais alterações são substanciais, mas não foram pontuadas na caracterização da área.

13. Quanto à quantificação da população, verifica-se que, na caracterização do empreendimento, o estudo apresenta dados fundamentados na metodologia Tsutiya, recomendada pela Caesb, que correlaciona a área a ser acrescida à edificação existente (30.393,61 m²), ao consumo médio de água para estimar a população flutuante e a população fixa, sendo esta última equivalente a 30% da população flutuante. No entanto, é imprescindível que a metodologia empregada contemple o empreendimento em sua totalidade, ou seja, que inclua tanto a população da edificação já existente quanto a da nova área acrescida, garantindo estimativas mais próximas da realidade fática do cotidiano.

14. Embora o estudo informe que "não existirá um aumento na população fixa, tendo em vista a natureza do empreendimento" (pág. 271), é fundamental considerar a definição de população fixa, exposta no estudo, determinada pela Norma Brasileira - ABNT NBR 14276 – Brigada de incêndio – requisitos, que estabelece:

“População fixa: aquela que permanece regularmente na edificação, considerando-se o turno de trabalho e a natureza da ocupação, bem como os profissionais terceirizados nestas condições.”

15. Nesta toada, o estudo expõe os contrastes inerentes às distintas camadas do território, situando o empreendimento na Zona Urbana de Uso Controlado I (ZUUC I - 1), predominantemente composta por áreas residenciais de baixa densidade, com edificações unifamiliares no Lago Norte e das multifamiliares nos CAs, além de núcleos com concentração de usos comerciais e prestação de serviços, representados tanto pelo empreendimento em análise quanto pelos estabelecimentos circunvizinhos.

16. Essa configuração urbana sugere, em princípio, uma dinâmica capaz de favorecer a conectividade da vizinhança em relação aos diferentes polos de atração do território, na medida em que a proximidade entre usos diversificados potencializa o acesso a determinados bens e serviços, estabelecendo condições propícias para a circulação e a apropriação do espaço público. Todavia, o estudo evidencia que os padrões de deslocamento da região seguem majoritariamente pautados pelo uso do transporte individual automotivo.

Tabela 44 – Modos de Transporte até Escola/Trabalho do Grupo 02. Fonte: PMA/DF – 2020.

	Escola	Trabalho
Automóvel	66,8%	77,7%
Transporte Escolar Privado	6,0%	-
Transporte Escolar Público	1,6%	-
Motocicleta	-	1,5%
Utilitário	-	1,2%
Ônibus	14,0%	13%
Metrô	-	1,0%
Bicicleta	-%	1,9%
A pé	9,2%	9,8%

Figura 02: Tabela de transporte até a Escola/Trabalho Fonte: EIV p. 132

17. Visto que a Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento é considerada uma "amostra" da realidade da região como um todo, o EIV traz dados alarmantes sobre a mobilidade naquela vizinhança:

“Para os ocupados, 85,3% exerciam seu trabalho principal no Plano Piloto, sendo o automóvel (86,9%) o principal meio de deslocamento para o trabalho, com tempo máximo de deslocamento até o trabalho de até 30 minutos (61,3%) para maioria dos entrevistados.” (pág. 65)

“Ainda segundo os dados da PDAD-2021, 22,5% dos moradores do Lago Norte trabalhavam na própria RA, mesmo assim a estimativa de utilização dos modos ativos não foi divulgada por insuficiência de amostra.” (pág. 218)

18. Os dados apresentados no EIV demonstram que grande parte dos residentes do Lago Norte tem o Plano Piloto como o principal local de trabalho, de forma que a relação entre origem e destino das duas RAs ocorra de maneira pendular, com acentuado volume de veículos em fluxos opostos, variando conforme horário do dia. Tal dinâmica é corroborada pelos dados de tráfego apresentados no estudo, que indicam os níveis insatisfatórios de saturação viária no sentido Plano Piloto durante a manhã e no sentido Lago Norte no horário da tarde, tanto nos cenários com quanto sem a implantação do empreendimento.

19. Essa dinâmica de mobilidade, fortemente influenciada pela predominância de uma rede rodoviária, resulta na sobrecarga sobretudo dos pontos de interseção e entroncamentos, cuja capacidade já se encontra reduzida em razão das limitações espaciais impostas pelas normas de segurança viária, que exigem a diminuição da velocidade para viabilizar os entrelaçamentos e conversões necessárias. Nesse contexto, a posição privilegiada em que o empreendimento se insere tende a agravar os impactos decorrentes de uma mobilidade predominantemente pautada no transporte individual automotivo, refletindo diretamente na dinâmica urbana e na qualidade da circulação do entorno.

20. Importa destacar que, durante o processo de aprovação do bloco inicial já construído, o empreendimento foi objeto de um Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), **aprovado pelo Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal (DER) e pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran)**, que analisou as dinâmicas da mobilidade urbana na região na época, e concluiu que existiam deficiências estruturais nas políticas públicas de mobilidade, conforme trecho a seguir:

“Ressaltamos que o empreendimento tem respaldo da NGB 126/87, regulamentada pelo Decreto N° 11.421, de 13 de janeiro de 1989, que aprovou as normas de uso, edificação e gabaritos para o lote e, portanto, passível de cobrança jurídica. Esse é um dado circunstancial que já deveria ter sido analisado e viabilizado por instrumentos de planejamento urbano, traduzidos em um Plano Diretor Local, respaldado em audiência pública como sendo as reais aspirações dos moradores do Lago Norte. Considerando o tempo decorrido de quase vinte anos da promulgação das normas para o parcelamento, e o decréscimo do serviço das vias do setor, as medidas mitigadoras foram executadas exclusivamente no sistema viário, sem nenhuma consideração a respeito do Sistema de Uso e Ocupações e Sistema de Transportes. Ressaltamos a extensão de uso residencial para alguns lotes, e a implantação da ciclovias na EPPR, podendo ser consideradas

intervenções tímidas, pela natureza e atendimento à problemática do setor.

Resumindo essas observações, temos que o Centro de Atividades possui uma configuração urbana não favorável às atividades programadas, e uma estrutura viária que não considera o tráfego rodoviário que divide a área em duas. Como complemento, a classe social alvo das atividades programadas utiliza para seus deslocamentos, quase que exclusivamente, o transporte individual motorizado, 97,56% - ver Quadro 3.3.4, agravado por viagens pendulares entre residência, trabalho, escola e demais atividades complementares.” (RIT - Iguatemi, p. 68)

21. Assim, considerando o lapso temporal entre a elaboração do RIT e a apresentação do EIV em tela, bem como a relevância que um estudo urbanístico representa, especialmente instrumentalizado com o foco de prevenir possíveis danos causados pela implantação do empreendimento ao sistema viário analisado, faz-se imprescindível alinhar as informações do relatório com os dados mais recentes do EIV. Essa análise deve considerar a necessidade de compatibilização com as propostas apresentadas no estudo atual, considerando os diversos fatores que influenciam no funcionamento da cidade, evitando sobreposições ou conflitos entre as diversas propostas em curso, acompanhando de maneira objetiva a evolução urbana ao longo do tempo.

22. Cabe pontuar que é certo que os problemas de mobilidade urbana constituem uma questão que afeta o Distrito Federal em sua totalidade, não podendo ser atribuídos exclusivamente ao empreendimento em questão como fator determinante das deficiências do sistema de mobilidade do Lago Norte. Contudo, considerando a função preventiva de um EIV, não se pode desconsiderar que sua implantação pode contribuir para o volume do trânsito sobre o sistema de vias, como evidenciado no estudo (EIV, p. 139), uma vez que se trata de Polo Gerador de Viagens de grande atratividade regional.

23. Observa-se que, no estudo, as análises sobre os impactos no trânsito incidem principalmente na rodovia Entrada Parque do Paranoá (EPPN). Entretanto, a realidade fática da região, evidencia a necessidade de avaliação mais contundente do tráfego da rodovia EPPN, a qual incide uma maior quantidade de ocorrências e sinistros. Diante disso, esta comissão entende ser pertinente o aprofundamento da avaliação dos fatores de risco existentes na rodovia EPPN, considerando que essa via constitui uma das principais rotas de acesso ao empreendimento, tanto nos fluxos de entrada quanto de saída, os quais poderão sofrer um aumento considerável devido à expansão do empreendimento (EIV, p. 152 e 153).

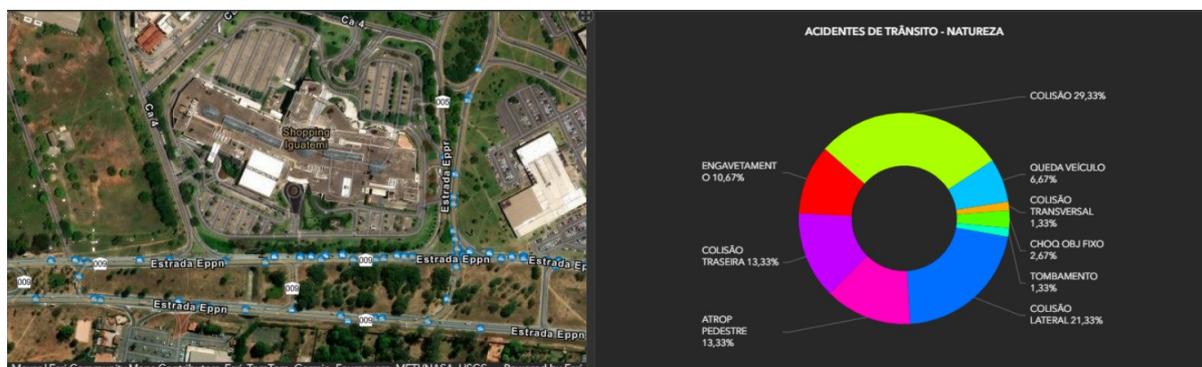
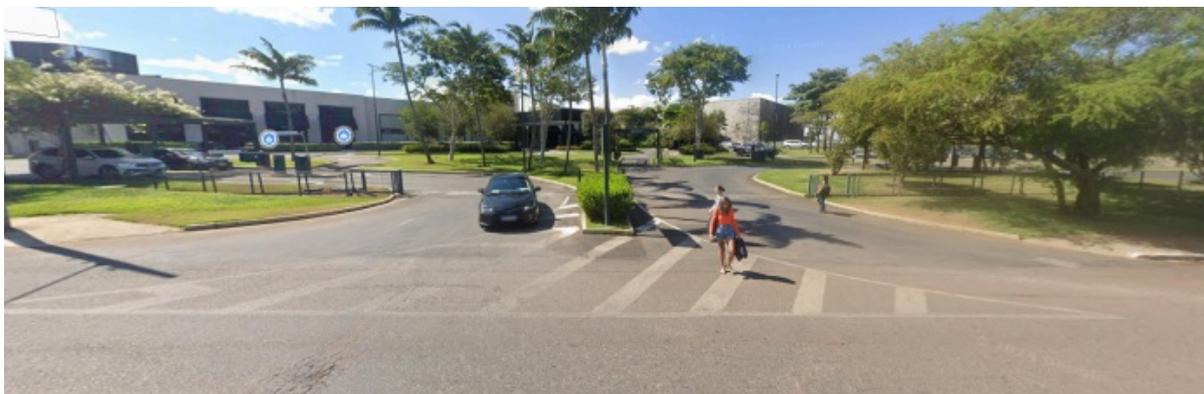


Figura 03: Relação de ocorrência de trânsito na Via EPPN, categorizados de acordo com a natureza do sinistro
Fonte: Painel Analítico de Acidentes Rodoviários - PARE/DF, DERGeo

24. Também é informado no estudo que todos os acessos de veículos para o lote não sofrerão alteração (EIV, p. 53). Entretanto, verifica-se que esses acessos já não possuem condições de acessibilidade compatíveis com a rede de calçadas existente, comprometendo a mobilidade ativa do local ao interromper o fluxo de pedestres e ciclistas no espaço público, como demonstram as imagens abaixo:



Figuras 04,05 e 06: Acessos veiculares sem acessibilidade do empreendimento Fonte: Google Street View

25. Tal necessidade encontra aparo no disposto no Decreto 38.047/2017, que, em seu Capítulo IV, trata da circulação de pedestres e determina:

“Art. 20. Os projetos urbanos devem ser elaborados de forma a adequar o local das travessias aos principais fluxos de circulação dos pedestres, observados os seguintes elementos:

[...]

II - garantia da continuidade da calçada entre entradas e saídas de veículos e entre lotes contíguos, livre de obstáculos;”

[grifos acrescidos]

26. Desta forma, verifica-se que os espaços atualmente destinados a acessos de veículos ocupam áreas públicas que demandam uma requalificação na conectividade e sinalização, a fim de oferecer melhores condições de infraestrutura para incentivar a apropriação por outros modais, regular os conflitos de circulação e aprimorar a qualidade da urbanidade local. Assim, esta comissão considera pertinente que o estudo deve abordar a continuidade dos trajetos de pedestres nas imediações do lote.

27. Adicionalmente, cabe pontuar que no que se refere à sinalização viária nos acessos de veículos, especialmente no acesso pela via CA-10, a demarcação existente não orienta de forma clara e eficiente fluxo de tráfego. Como resultado, ocorrem conversões irregulares frequentes, tanto na entrada quanto na saída de veículos, o que compromete a segurança viária.

28. Partindo para outro ponto, o empreendimento, estando inserido na Zona de Alta Demanda de Transporte Individual, exerce uma pressão significativa sobre o espaço público circundante, uma vez que suas operações atraem predominantemente um modal específico: o automóvel individual. Deve-se observar que enquanto a primeira aprovação previa 2.703,00 vagas, conforme o Resumo da Aprovação n.º 10/2012, com o advento da LUOS houve redução do número de vagas requisitadas pela norma, permitindo que a nova versão do projeto apresente um total de 2.261, representando redução de 442 vagas, o que equivale a uma diminuição de quase 16% da oferta de estacionamento obrigatório. Por outro lado, a área total do empreendimento foi ampliada. Com um acréscimo de 30.393,61 m², a área passou de 112.421,72 m² para 142.815,33 m², representando um aumento de aproximadamente 27,04% na área total edificada.

29. É evidente que uma das principais implicações dessa dinâmica, corretamente abordada no estudo (EIV, p. 26), materializa-se no aumento da demanda por estacionamentos públicos e gratuitos nos arredores do empreendimento, frequentemente utilizados pelo público do shopping como alternativa de acesso às suas imediações. No entanto, ainda que esse impacto tenha sido identificado, faz-se necessário aprofundar a análise do tema para que esta comissão possa avaliar qualitativamente possíveis proposições ou alternativas que possam atenuar essa questão.

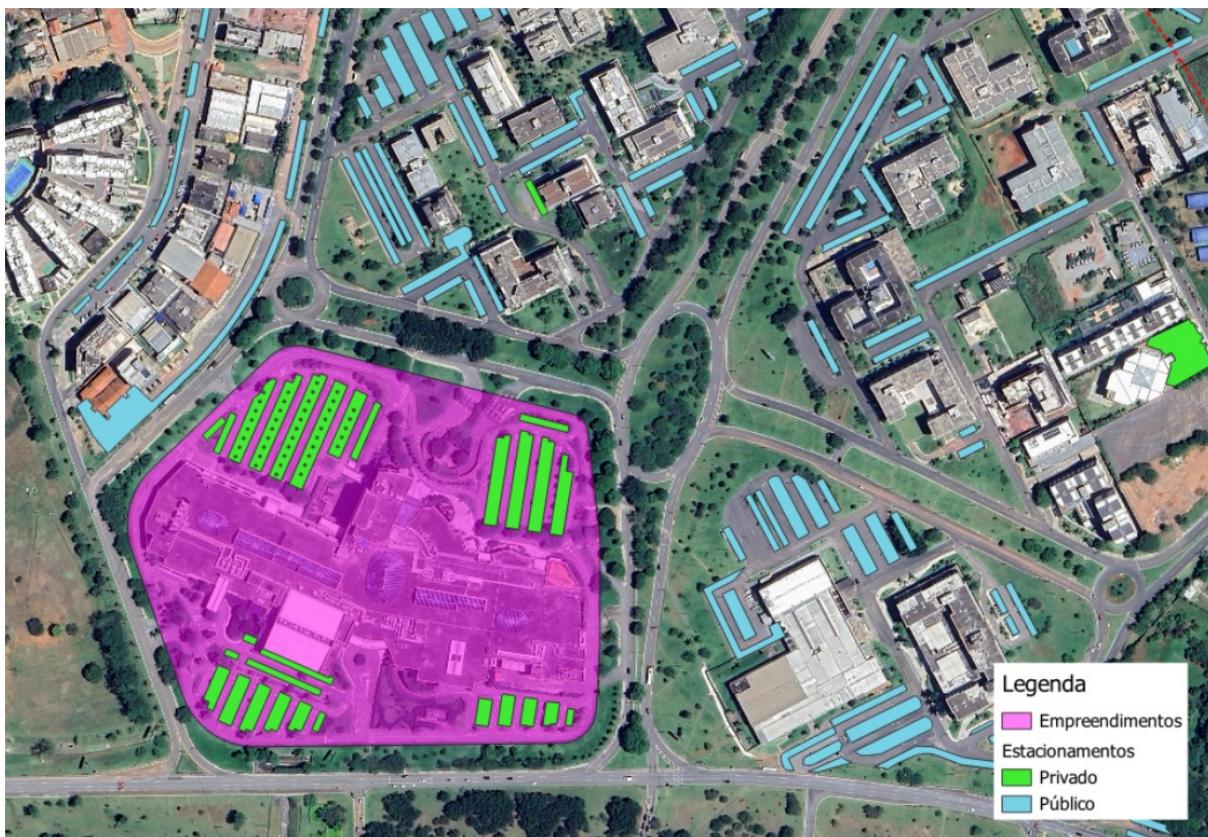


Figura 07: Estacionamentos limítrofes ao empreendimento Fonte: Produzido a partir de dados do Geoportal

30. Ainda no que se refere à dinâmica urbana vigente na região, observa-se que os aspectos que a estruturam ainda se encontram em processo de consolidação. Diante disso, torna-se imprescindível considerar os impactos que o adensamento populacional futuro poderá exercer em relação às operações do empreendimento em questão. Espera-se que um estudo urbanístico de caráter preventivo, como o EIV, forneça uma leitura abrangente do território, antecipando as repercussões decorrentes da iminente intensificação da ocupação da região, cujos projetos encontram-se em fase de aprovação e/ou implantação, conforme ilustrado na figura 07. Tais transformações impactam tanto o tecido urbano quanto às condições operacionais do empreendimento.

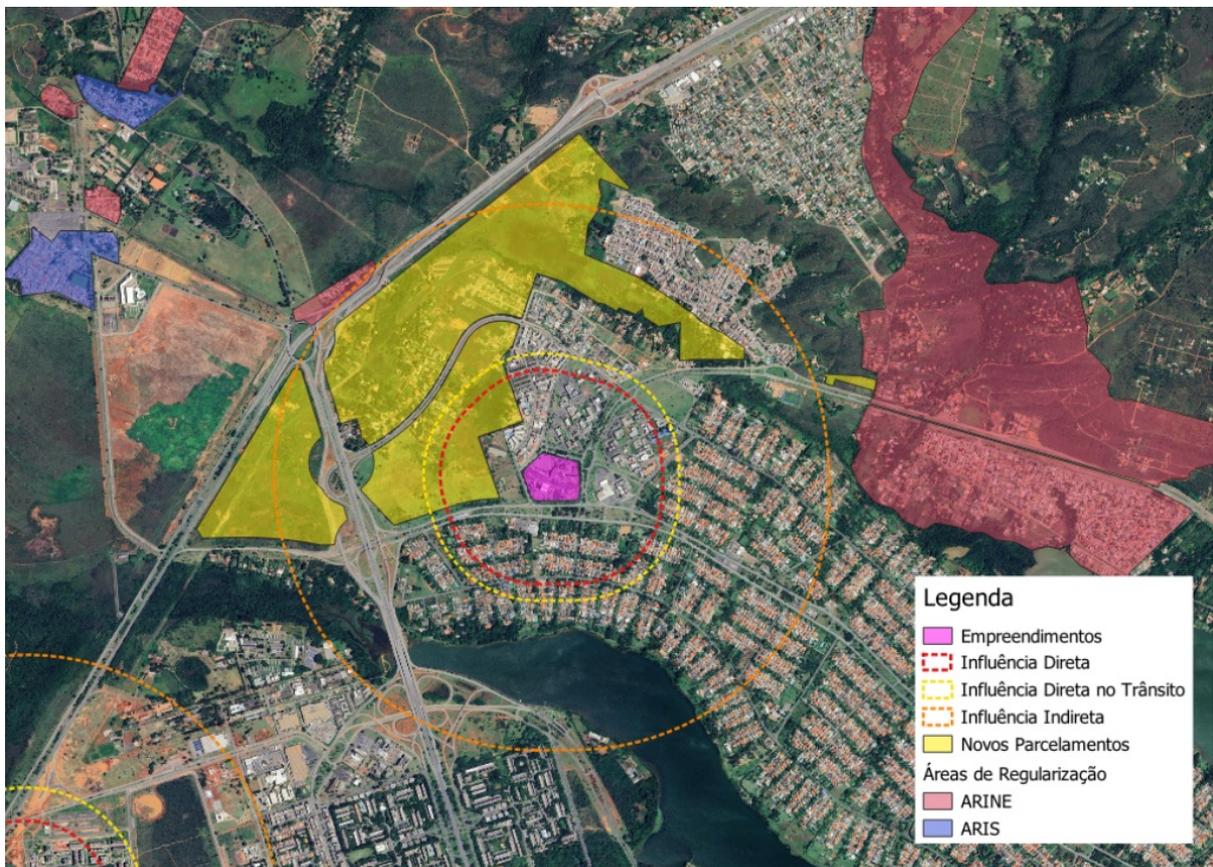


Figura 08: Complexidade e Diversidade de ocupações e incremento populacional porvir na vizinhança. Fonte: Produzido a partir de dados do Geoportal

31. Ainda que a análise proposta pelo estudo em tela pautar-se apenas em um empreendimento, a própria natureza do instrumento exige uma abordagem sistêmica das complexidades inerentes ao desenvolvimento. É fundamental que a cidade opere como um sistema integrado, no qual intervenções pontuais possam gerar repercussões progressivas em seu conjunto. Essa necessidade torna-se ainda mais evidente diante da localização privilegiada do empreendimento, limítrofe às principais rotas de circulação da região, bem como de seu porte e do tipo de atividades exercidas, fatores que potencializam os efeitos de sua inserção na malha urbana.

32. No que se refere à dimensão econômica do espaço, há indícios de que empreendimentos dessa natureza promovem uma valorização imobiliária significativa em suas áreas de influência. Dados da Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasca) apontam que regiões no entorno de centros comerciais apresentam uma valorização média de 46% superior à de outras áreas da cidade. Esse fenômeno decorre do aumento da atratividade econômica, do fortalecimento das centralidades urbanas e da ampliação da infraestrutura e dos serviços, fatores que, em conjunto, intensificam a pressão econômica sobre a região.

33. Cabe apontar que o EIV, em razão da natureza do empreendimento, indica que não haverá incremento populacional direto que comprometa a capacidade de atendimento dos equipamentos urbanos comunitários existentes (EIV, p. 88). Contudo, para uma melhor análise, deve-se considerar o aumento populacional decorrente do shopping, pois o empreendimento, enquanto polo gerador de significativa atratividade, tende a estimular novos investimentos imobiliários na região, ao passo que tanto a população residente quanto a flutuante serão naturalmente atraídas para esse centro de compras. Esse fenômeno contribui para a consolidação do processo de urbanização e, conseqüentemente, para o aumento da demanda por infraestrutura e serviços.

34. Ademais, o estudo destaca como um dos principais impactos positivos a criação de novos postos de trabalho, tanto temporários quanto permanentes, resultantes da expansão do empreendimento. Esse fator contribui para o fortalecimento da economia local, por meio da geração de renda e da ampliação da oferta de serviços (EIV, p. 284). Tal percepção é corroborada pela população, conforme apontado nas pesquisas de campo, que indicam a geração de empregos como o principal benefício associado ao empreendimento (EIV, p. 284).

35. Considerando as novas densidades decorrentes da expansão urbana e o aumento do fluxo de

usuários e trabalhadores na região atraídos pelo empreendimento, esta comissão reitera a necessidade de uma análise mais aprofundada dos padrões de deslocamento desses indivíduos, bem como de um estudo de contagem volumétrica das principais rotas de pedestres, dando atenção em especial para as travessias em nível e a travessia subterrânea, considerando que a pesquisa de campo evidencia as dificuldades de acesso ao empreendimento por pedestres e ciclistas (EIV, p. 274).

36. Tal análise pode ser pautada sobre os dados já apresentados no estudo, os quais trazem informações relevantes acerca daquele território, evidenciando, em parte, as deficiências de acessibilidade, às diversas possibilidades de mobilidade relacionadas ao empreendimento e os demais equipamentos de esporte e lazer na região. Sugere-se avançar a partir da premissa de que os usuários daquele espaço compartilham uma diversidade de faixas etárias e de renda, que culminam na necessidade de implementar ações que, ao propiciar avanços na condição da urbanidade, impliquem um ganho mútuo tanto para as condições físicas, ocupacionais e estéticas do espaço limítrofes que valoriza o empreendimento, quanto para o interesse coletivo. Nesse sentido, diversos trechos do EIV já apontam direções que podem ser exploradas:

- Sobre a necessidade de qualificar o sistema cicloviário:

“Conforme demonstrado na Figura 133 considera-se necessária a complementação da ciclovia no entorno imediato ao empreendimento a fim de melhor atender o sistema de circulação existente, proporcionando a mínima conexão entre o empreendimento e os sistemas de transporte público mais próximos (pontos de parada). Além disso, foram observados pontos que desfavorecem as pessoas com mobilidade reduzidas em função da ausência de rampas de acesso em trechos de travessias.” (EIV, p. 215)

“Em relação as principais rotas-desejo de ciclistas, o que se observa é que a ausência de ciclovias no entorno do empreendimento acaba demandando que os ciclistas utilizem as calçadas e, portanto, a rota-desejo ciclistas coincide com a rota-desejo de pedestres.” (EIV, p. 219)

- Sobre a necessidade de qualificar os caminhos de pessoas:

“Em relação às principais rotas de acesso ao empreendimento de pedestre e ciclistas, pode se perceber que há infraestruturas destinadas ao modal, porém determinados trechos necessitam de revitalizações.” (EIV, p. 223)

- Sobre a necessidade de melhorias nos equipamentos públicos na região:

“De acordo com o cadastro disponibilizado pelo Geoportal, na AII existem poucos equipamentos públicos comunitários implantados”. (EIV, p. 106)

“No que diz respeito à satisfação com equipamentos públicos comunitários, como apresentado na Figura 181, a maioria dos entrevistados não soube fornecer uma resposta, ressaltando a necessidade de conscientização sobre os recursos disponíveis na região.” (EIV, p. 275)

“A satisfação em relação a equipamentos públicos urbanos existentes é discutida na Figura 182, revelando que 44% dos entrevistados estão satisfeitos, enquanto 28% expressaram insatisfação, especialmente em relação à iluminação pública, escassez de transporte público, falta de ciclovias e acessibilidade precária”. (EIV, p. 276)

37. Assim, é sempre oportuno reforçar que as conclusões quanto a mobilidade urbana e o sistema viário em questão também necessitam ser pautadas pela percepção de seus usuários, como o EIV demonstra a partir do seguinte gráfico:

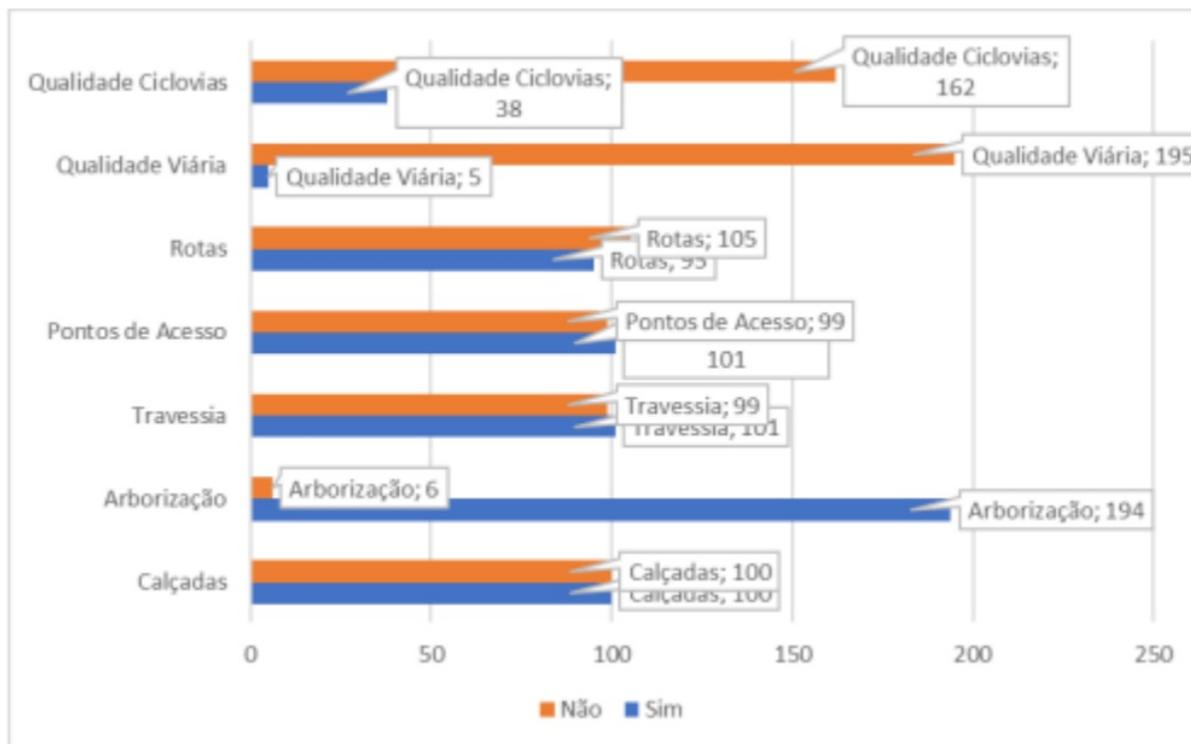


Figura 09: – Percepção dos entrevistados quanto à mobilidade urbana da área Fonte: EIV, p. 275

38. Diante da necessidade de ajustes e complementos a serem realizados no estudo, esta CPA/EIV entende que as propostas de mitigação e compensação de impactos estarão aptas para serem avaliadas na próxima versão a ser apresentada, na qual se espera ver incorporadas as recomendações e as reflexões abordadas no parecer em tela.

3. EXIGÊNCIAS

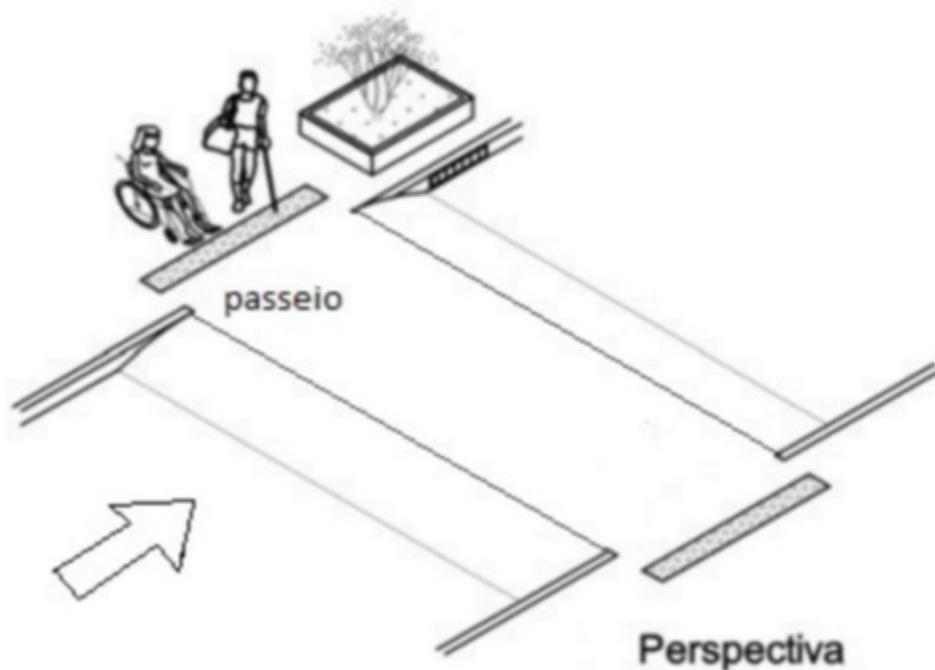
39. De acordo com o que disciplina o Art 27º da Lei nº 6.744/2020, e após a avaliação realizada no estudo apresentado, essa comissão identifica as seguintes exigências a serem atendidas pelo empreendimento objetivando subsidiar a definição das medidas mitigadoras, com vistas ao prosseguimento da análise:

40. Informações gerais:

1. Adequação do histórico normativo incidente sobre lote, incluindo NGB 126/87, NGB 035/87 e as diretrizes da LUOS.
2. Rever cálculo da população fixa e flutuante do empreendimento de maneira que inclua tanto a população da edificação já existente quanto a da nova área acrescida.

41. Caracterização do empreendimento:

3. Apresentar no estudo tabela com os parâmetros urbanísticos aplicáveis ao projeto.
4. Indicar a especificação dos materiais a serem utilizados na fachada do bloco proposto.
5. Indicar os prazos estimados para implantação do novo bloco.
6. Apresentar a planta de implantação na descrição do projeto arquitetônico, indicando os acessos de veículos e de pedestres.
7. Apresentar as plantas dos pavimentos e cortes com setorização por cores, além de diferenciar o que é acréscimo e o que já está edificado.
8. Realizar um estudo da caminhabilidade na vizinhança do empreendimento. Observar neste estudo que os acessos de veículos não possuem uma continuidade da calçada clara e acessível. Embora os acessos não tenham sido alterados, há de ser corrigir tal falha de acessibilidade, garantindo a continuidade da calçada e preferência dos pedestres (Decreto 38.047/2017, art. 20, II). As larguras dos acessos de veículos também deverão ser analisadas, de forma minimizar a área de conflito entre veículos e pedestres



42. Caracterização da vizinhança:

9. Incluir na análise do uso do solo a previsão de adensamento por novos parcelamentos, bem como as áreas já urbanizadas objeto de regularização. (ver Geoportal)
10. Corrigir figura 132 para refletir sistema cicloviário existente em toda a área de influência indireta, diferenciando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas, quando houver.
11. Atualizar o item 4.5.11 incluindo os dados de acidentes e sinistros no tráfego da região, disponibilizados pelo DER/DF por meio do sistema DERGeo.
12. Corrigir o texto da página 147: Com isso, o empreendimento receberá um total de 856 viagens no seu horário de pico, sendo 572 viagens destinadas ao uso comercial (shopping Center), 182 viagens destinada ao uso comercial (prestação de serviço) e 120 viagens destinada ao uso comercial (institucional). Como fator de segurança, será adicionado 20% para cada rota de deslocamento como fator de segurança, totalizando 1.027 viagens/hora pico. Seriam 102 viagens e não 120.
13. Substituir a Figura 74 (Pontos de Origens e Destinos) por mapa legível;
14. Substituir a legenda das Figura 88 e 89 (pontos de contagem) do trecho 02 para Trecho 03, pág. 162;
15. Para o Cenário 01, já temos um horizonte de crescimento de frota defasado (2024), corrigir a referência dos dados;
16. Demonstrar, na figura 101 – Cenário 01 (página 177), os atrasos por aproximação entre os trechos 01 e 03, período da manhã;
17. Descrever na tabela de estimativa de viagens geradas pelo empreendimento o valor viagens/hora pico ou viagens/dia;
18. Apresentar a Tabela, bem como o Mapa, da Situação da malha viária e volumes gerados com o empreendimento instalado para os períodos da manhã e da tarde, os quais subsidiaram as propostas de medidas mitigadoras para o Cenário 03;
19. Demonstrar como e onde seria a nova travessia de pedestre semafórica na DF-005, após

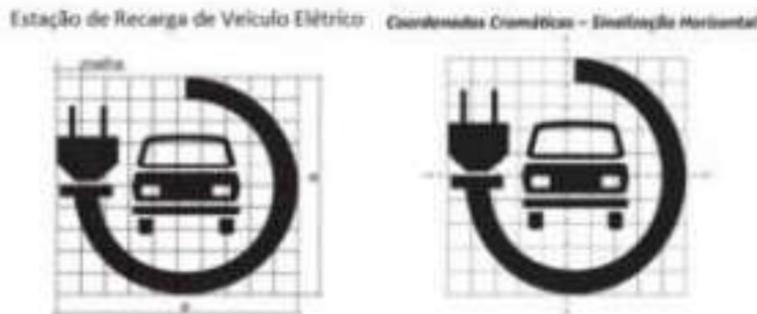
a eliminação da rotatória e demais medidas mitigadoras;

20. Apresentar um estudo quanto a acessibilidade para os pedestres que circulam entre o empreendimento e os pontos de transporte público mais próximos.
 21. Apresentar mapa-chave indicando a localização de cada foto incluída no estudo em seus respectivos tópicos.
 22. Indicar se há medidas mitigadoras que se sobreponham a projetos aprovados para a mesma localidade, quais são e onde estão localizadas.
 23. Apresentar contagem do volume de pedestres nas rotas de desejo e junto às travessias nos horários de pico. Complementar as rotas de desejo de pedestres e ciclistas, considerando também os pontos de interesse na vizinhança.
 24. Apresentar uma análise do impacto do empreendimento na disponibilidade de vagas nos estacionamentos públicos próximos, bem como avaliar as rotas acessíveis que conectam esses estacionamentos ao empreendimento.
 25. Aprofundar a análise quanto ao estado de conservação e possibilidade de ocupação dos parques ecológicos na AII. Em caso de cercamento da área de preservação indicar cartograficamente a sua poligonal.
 26. Complementar a análise da avaliação da valorização imobiliária na AII indicando os dados existentes na literatura urbanística que demonstram a valorização acentuada em regiões próximas de shopping centers.
 27. Avaliar o impacto da inserção de novos pontos de ônibus próximos a passagem subterrânea de pedestres, na via EPPN. Descrever, caracterizar e analisar qualitativamente os abrigos e pontos de parada de ônibus e micro-ônibus na área de influência direta.
 28. Aprofundar a análise nos padrões de deslocamento de usuários e funcionários do empreendimento.
 29. Rever inventário da estrutura de pavimento considerando as obras de recapeamento realizadas recentemente pela SODF.
43. **Identificação/análise dos impactos:**
30. Realizar uma análise do diagnóstico sob o ponto de vista urbanístico, abrangendo os diversos itens do conteúdo mínimo do EIV, conforme orientado neste parecer (Art. 9º da Lei nº 6.744/2020). O extenso material fotográfico referente à Área de Influência Direta (AID) não é utilizado nas análises, nem se relaciona com as demandas do empreendimento, rotas ou proposições. Sugere-se incorporar nas análises aspectos já destacados no diagnóstico, como por exemplo, a ausência de conexões entre ciclovias, a falta de acessibilidade nas rotas de pedestres e ciclistas, entre outros.
 31. Incluir uma análise sobre o impacto econômico exercido pela ampliação do empreendimento sobre a vizinhança.
 32. Incluir uma análise quanto ao impacto da obra em licenciamento na oferta de estacionamento público na vizinhança.
44. **Identificação das medidas mitigadoras e compensatórias:**
33. Rever a proposição de medidas mitigadoras a partir das avaliações realizadas no estudo e nas novas análises a serem realizadas consoante apontamentos feitos neste Parecer.
45. **Exigências do PGV:**
34. Informar se os **estacionamentos serão explorados comercialmente**, caso em que 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 (Decreto n 43.056/22, art. 154).

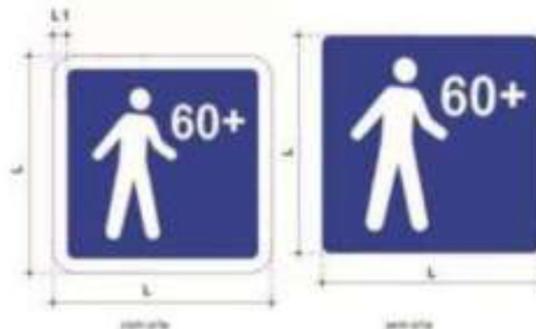
35. Utilizar o **Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos elétricos durante o período de recarga (SIRVE)** para indicar vaga reservada para estacionamento de veículos elétricos, durante o período de recarga (Resolução CONTRAN n° 965/2020).

8.2.9 Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos elétricos durante o período de recarga (SIRVE)



36. Utilizar o **"Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos que seja conduzido por pessoas com 60 anos ou mais - IDS"** para sinalização das vagas reservadas para pessoa idosa (Resolução CONTRAN n°973/2022).

8.2.8 Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos que seja conduzido por pessoas com 60 anos ou mais (IDS)



4. CONCLUSÃO

46. Consoante a análise delineada no presente parecer técnico, cumpre esclarecer que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) configura-se como instrumento essencial para a avaliação prévia dos impactos gerados pela implantação de empreendimentos de grande porte, permitindo a proposição de medidas mitigadoras compatíveis com as especificidades do meio urbano em que se insere. Nesse sentido, sua abordagem deve extrapolar a análise isolada dos efeitos diretos do projeto, contemplando a dinâmica sistêmica do conjunto urbanístico e os desdobramentos que sua inserção poderá ocasionar no ordenamento territorial e na funcionalidade da malha urbana circundante.

47. Assim, tendo em vista o que dispõe o art. 27, IX, da [Lei 6744/2020](#) quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso, esta comissão avalia que o EIV apresentado precisa ser complementado, conforme as recomendações e exigências elencadas neste parecer.

48. Ressalta-se, por fim, que o cumprimento das exigências e recomendações indicadas podem ensejar novas exigências.

5. ASSINATURAS CONFORME ART. 20 DO DECRETO N° 43.804, DE 04 DE OUTUBRO DE 2022

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

Presidente - CPA/EIV

Titular do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH

MÁRCIA LIMA BARBOSA

Suplente do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH

TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA

Titular da Unidade Gestora de EIV
Unidade de Gestão do Estudo de Impacto de Vizinhança - UEIV/SEDUH

CRISTINA GOMES

Suplente da Unidade Gestora de EIV
Unidade de Gestão do Estudo de Impacto de Vizinhança - UEIV/SEDUH

VITOR RECONDO FREIRE

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

MARCIO BRITO SILVA FERREIRA

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

RICARDO AUGUSTO DE NORONHA

Titular da Unidade de Gestão do Território
Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB/SEDUH

ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI

Suplente da Unidade de Gestão do Território
Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB/SEDUH

LETICIA LUZARDO DE SOUSA

Titular da Unidade de Gestão do Território
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC/SEDUH

AMANDA CARVALHO FERNANDES

Suplente da Unidade de Gestão do Território
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC/SEDUH

JULIANA MACHADO COELHO

Titular da Unidade de Planejamento Urbano

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN/SEDUH

SÍLVIA BORGES DE LÁZARI

Suplente da Unidade de Planejamento Urbano

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN/SEDUH

CRISTIANO MANGUEIRA DE SOUSA

Titular do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal

Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística do Distrito Federal - DF LEGAL

ANTÔNIO DIMAS DA COSTA JUNIOR

Suplente do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal

Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística do Distrito Federal - DF LEGAL

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

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

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

MAURÍCIO CANOVAS SEGURA

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

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

ZENO JOSÉ ANDRADE GONÇALVES

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

Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB

RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA

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

Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB

RONEY TANIOS NEMER

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

Brasília Ambiental - IBRAM

NATHALIA LIMA DE ARAÚJO ALMEIDA

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

Brasília Ambiental - IBRAM

LUÍS ANTÔNIO ALMEIDA REIS

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

CAROLINA SILVA DE OLIVEIRA SÁ TELES

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

EDISON ANTÔNIO COSTA BRITTO GARCIA

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

ELITON MENDES BRANDÃO

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

FERNANDO RODRIGUES FERREIRA LEITE

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

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

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

TAKANE KIYOTSUKA DO NASCIMENTO

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

JAQUELINE MENDONÇA TORRES DE BRITTO

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

FAUZI NACFUR JÚNIOR

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

MÁRCIA MARIA SOUSA CORDEIRO

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

MARIANA ALVES DE PAULA

Titular da Unidade de Licenciamento de Obras

Central de Aprovação de Projetos - CAP/SEDUH

NATALIA DUTRA DE SOUSA

Suplente da Unidade de Licenciamento de Obras

Central de Aprovação de Projetos - CAP/SEDUH



Documento assinado eletronicamente por **AMANDA CARVALHO FERNANDES - Matr.0281327-0, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 09:56, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MÁRCIA LIMA BARBOSA - Matr.0273946-1, Presidente da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 09:57, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Membro da Comissão**, em 21/03/2025, às 09:57, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **NATHALIA LIMA DE ARAUJO ALMEIDA - Matr.0197865-9, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 09:57, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA - Matr.0270565-6, Membro da Comissão**, em 21/03/2025, às 09:58, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANTONIO DIMAS DA COSTA JÚNIOR - Matr.0091451-7, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 09:58, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARIANA ALVES DE PAULA - Matr.0158072-8, Membro da Comissão**, em 21/03/2025, às 10:00, 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 **CRISTINA GOMES - Matr.0282903-7, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 10:00, 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 21/03/2025, às 10:01, 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 **JAQUELINE MENDONÇA TORRES - Matr.0250361-1, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 10:02, 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 SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA - Matr.0273773-6, Membro da Comissão**, em 21/03/2025, às 10:02, 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 **ELITON MENDES BRANDÃO - Matr.0007559-0, Membro da Comissão suplente**, em 21/03/2025, às 10:23, 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 **MARCIA MARIA SOUSA CORDEIRO - Matr.0223982-5, Membro da Comissão**, em 21/03/2025, às 14:44, 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&verificador=165814300)
[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=165814300)
[verificador= 165814300](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=165814300) código CRC= **58212E54**.

"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
