

PLANO DE OCUPAÇÃO

AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA



PLANO DE OCUPAÇÃO

Aeroporto Internacional de Brasília

dezembro 2018



Sumário

1. Introdução.....	5	Diretrizes da Zona D.....	38
2. Diagnóstico	6	Diretrizes da Zona D.e.....	38
2.1 Histórico	6	Gabaritos.....	42
O contrato de concessão	6	4.2 Sistema viário	44
A legislação aplicável	8	4.3 Sistema de Espaços Livres e Espaços Verdes.....	51
Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Brasília	10	4.4 Drenagem urbana	51
Investimentos já realizados na área da concessão.....	13	5. Disposições finais	52
2.2 Caracterização da área.....	14	Equipe Técnica	54
Uso e Ocupação do Solo	14	Anexo – Tabelas de Usos e Atividades por Zona.....	55
Sistema Viário	20		
Análise do Entorno.....	22		
2.3 Caracterização socioeconômica.....	24		
2.4 Caracterização ambiental.....	25		
3. Diretrizes gerais.....	30		
4. Diretrizes de ordenamento da área.....	32		
4.1 Zoneamento e uso e ocupação do solo	32		
Diretrizes da Zona A.....	35		
Diretrizes da Zona B.....	36		
Diretrizes da Zona C.....	37		

Lista de Ilustrações

Imagem 1. Zoneamento civil e militar da área do aeroporto de Brasília	7
Imagem 2. <i>Master Plan</i> – etapa 2016. Fonte: Plano Diretor do Aeroporto de Brasília	12
Imagem 3. Demarcação da área do Centro Nacional de Aviação Civil (CNA). Fonte: CF 23687/PR – Inframerica.....	15
Imagem 4. Usos e atividades nas áreas externas (ver Tabela 4)	19
Imagem 5. Sistema viário atual.....	21
Imagem 6. Deslocamento Aeroporto – Plano Piloto	22
Imagem 7. Bairros vizinhos ao complexo aeroportuário.....	23
Imagem 8. Delimitação APA e localização da área do aeroporto	27
Imagem 9. Hidrografia na área do aeroporto.....	28
Imagem 10. Vegetação na área do aeroporto	29
Imagem 11. Zoneamento da área sob concessão do Aeroporto de Brasília	33
Imagem 12. Recorte do zoneamento	34
Imagem 13. Zona D e Zona D.e	39
Imagem 14. Gabarito Zona D.e	42
Imagem 15. Zoneamento gabarito	43
Imagem 16. Sistema viário.....	45
Imagem 17. Exemplo de uma seção tipo de uma Via de Circulação	46
Imagem 18. Exemplos de seções tipo de Vias de Atividades	46
Imagem 19. Exemplo de uma seção tipo de uma Via Compartilhada.....	47
Imagem 20. Medidas moderadoras de tráfego próximo ao Terminal	48
Imagem 21. Exemplo de faixa elevada para travessia de pedestres. Fonte: <i>Urban Street Design Guide</i> , NACTO.....	48
Imagem 22. Exemplo de calçada completa. Fonte: <i>Urban Street Design Guide</i> , NACTO.	49
Imagem 23. Conexões viárias interzonas	50

1. Introdução

Em dezembro de 2012, a administração e exploração da infraestrutura do aeroporto de Brasília foram repassadas à iniciativa privada sob um modelo de concessão de serviços públicos por um período de 25 anos. Portanto, desde então, a empresa Inframerica vem cumprindo o contrato por meio da realização de investimentos para ampliação e melhoria da infraestrutura de um dos aeroportos de maior fluxo de passageiros do Brasil.

Considerando as indicações apresentadas no Termo de Referência emitido pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, a Inframerica apresenta o Plano de Ocupação que prevalecerá como documento oficial a regular os parâmetros de uso e ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek.

Primeiramente é apresentado um diagnóstico da situação atual da área destinada ao Aeroporto Internacional de Brasília, em especial o perímetro sob concessão da iniciativa privada. É apresentado o histórico da região em que os antecedentes da situação são levantados. Estas informações se fazem necessárias para um melhor entendimento das normas que atualmente regem a área sob administração da Inframerica.

O diagnóstico também traz uma caracterização geral da área em termos de uso e ocupação do solo, sistema viário e entorno do aeroporto, além de informações socioeconômicas. Tais dados trazem uma perspectiva da dinamicidade da região do aeroporto,

demonstrando que o complexo aeroportuário vai além do mero fluxo de passageiros diariamente.

O diagnóstico, por fim, traz um entendimento das questões ambientais que envolvem o sítio aeroportuário, assim como a situação atual do território.

Em seguida são apresentadas as diretrizes que nortearão o desenvolvimento da região do aeroporto. O capítulo traz diretrizes divididas por zonas que agregam características semelhantes. Além disso, são definidas diretrizes para o sistema viário, o sistema de espaços livres e espaços verdes e drenagem urbana. O objetivo é criar uma área com características de subcentralidade que promove a dinamicidade da economia local, com a criação de espaços qualificados, além de uma mobilidade urbana sustentável.

O Aeroporto Internacional de Brasília é o único aeródromo para voos comerciais que serve à capital e à área metropolitana do entorno. Atualmente, é o maior hub doméstico do país com 42 rotas domésticas e 5 rotas internacionais. Além disso, possui localização privilegiada por estar no centro do país e oferece uma das melhores infraestruturas aeroportuárias do Brasil.

Por isso, é fundamental um Plano de Ocupação para o complexo aeroportuário, uma vez que suas perspectivas de crescimento são inevitáveis e necessárias. Assim, será possível planejar um desenvolvimento sustentável para o aeroporto de Brasília de forma a beneficiar e se conectar com a cidade em que está inserido.

2. Diagnóstico

2.1 Histórico

O contrato de concessão

No dia 26 de março de 1968, a então Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil lavrou a Escritura Pública de Reversão ao Patrimônio da União uma área de 28.930.886,44 m² destinada ao Aeroporto Internacional de Brasília. Em 29 de agosto de 1969, a posse da área foi assumida pelo Ministério da Aeronáutica e, na década de 70, a administração do aeroporto foi transferida à Infraero.

Após algumas décadas sob administração pública, a União concedeu parte da área à iniciativa privada em leilão realizado na BM&BOVESPA em 06 de fevereiro de 2012, por meio do contrato de concessão de serviços públicos. A concessionária denominada 'Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.' assinou contrato com o governo federal cujo objeto se resume a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário de Brasília.

Atualmente, a área total, delimitada por zonas para o desenvolvimento de atividades aeroportuárias não tarifárias, unidades de conservação e espaços não ocupados, é dividida conforme Plano de Zoneamento Civil/Militar (ver Imagem 1). Este foi modificado em 2010 pela Portaria EMAER nº 05/4SC2 que definiu as seguintes zonas:

- Área Militar 1 – Área “A”, superfície: 17.177.159,258m²
- Área Militar 2 – Área “C”, superfície: 1.800.526.349m²
- Área Civil – Área “B”, superfície: 9.947.559,965m², ocupada por instalações sob concessão, incluindo a parcela de 5.640,863m², ocupada por instalações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

A concessionária Inframerica constitui uma Sociedade de Propósito Específico cuja estrutura societária tem a participação majoritária de um acionista privado e minoritária da Infraero. Ela é responsável pela execução dos termos do contrato de concessão, que teve o valor de R\$5,3 bilhões. Além disso, a concessionária se obriga a pagar à União, mediante depósito no Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, a parcela anual da Contribuição Fixa e a Contribuição Variável, e as parcelas mensais da Contribuição Mensal, conforme os valores, percentuais e condições indicadas no contrato.

A concessão foi iniciada em 24 de julho de 2012 e tem um prazo de 25 anos de duração. Essa foi dividida em quatro fases, sendo que as três primeiras já foram finalizadas, Fase IA, IB e IC, e a Fase II atualmente se encontra em execução. Os objetivos de cada uma delas estão descritos na Tabela 1.

Imagem 1. Zoneamento civil e militar da área do aeroporto de Brasília

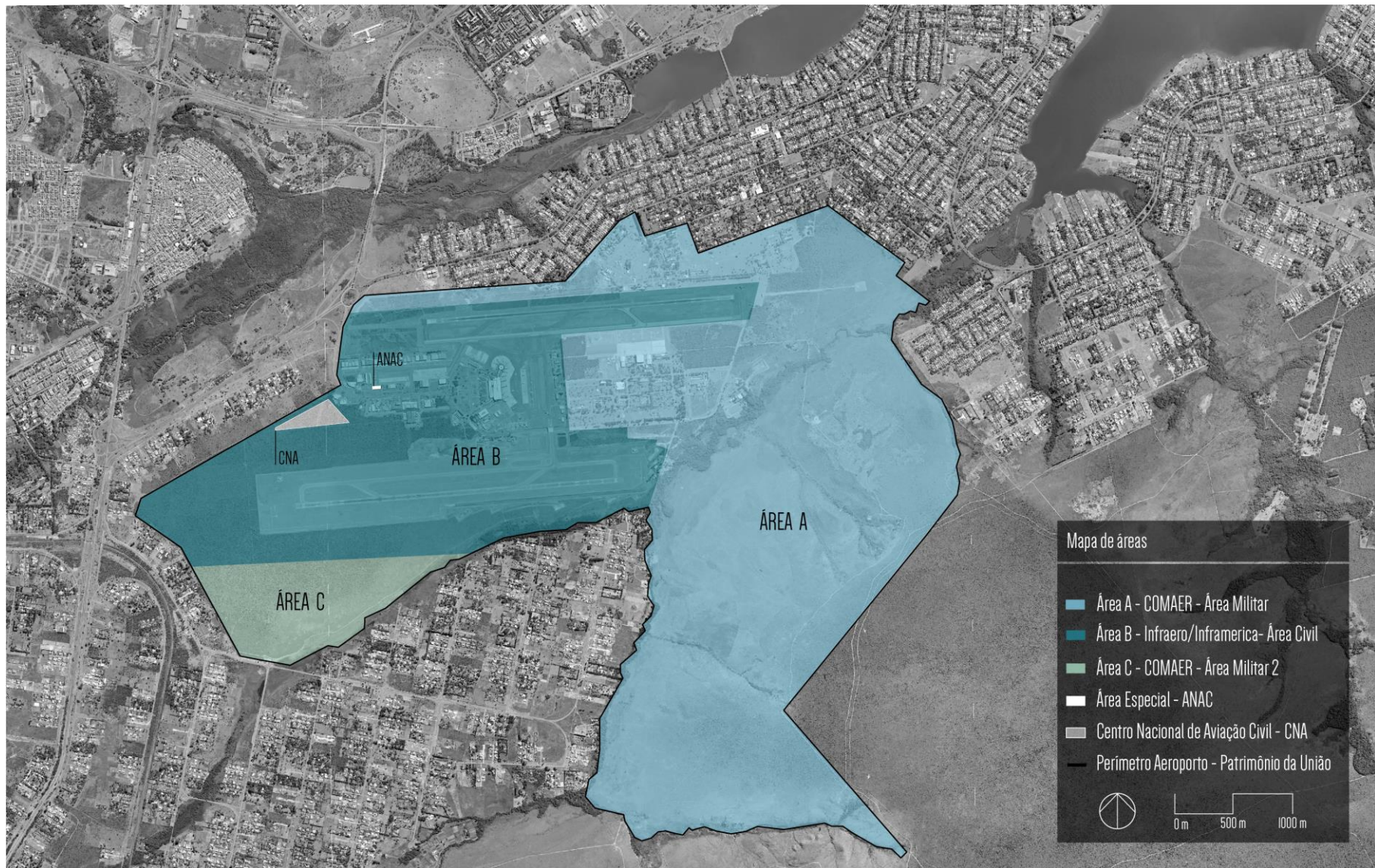


Tabela 1. Fases da concessão do Aeroporto Internacional de Brasília

Fase	Término	Objetivos
Fase IA	01/03/2013	Transferência das operações da Infraero para a Concessionária.
Fase IB	24/05/2014	<ul style="list-style-type: none"> - Entrega de investimentos obrigatórios; - Terminal de passageiros para processar simultaneamente 1.000 passageiros no embarque e 1.200 passageiros no desembarque; - Pátio para 24 aeronaves, sendo que 15 posições atendidas por ponte de embarque; - Acesso viário e estacionamento para atender à demanda prevista; - Intervenções lado ar: retirada de obstáculos, nivelamento das faixas preparadas e implantação de RESAs.
Fase IC	25/05/2016	Recomposição do Nível de Serviço previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA).
Fase II	24/07/2037	Manutenção do Nível de Serviço previsto no PEA por meio da previsão de Gatilhos de Investimento.

É importante mencionar que o contrato de concessão traz em seus anexos Planos, revisados regularmente, que estabelecem o planejamento das ações para atender o nível de serviços e as regras contratuais. Tais ações estão sujeitas à fiscalização da ANAC e à multa por descumprimento. Merecem ser citados o Plano de Manutenção, o Plano de Melhorias de Infraestrutura e o Plano de Qualidade de Serviços, todos inseridos no Plano de Gestão de Investimentos (PGI).

Em relação a remuneração da concessionária, esta é composta por duas diferentes parcelas de receitas. As receitas tarifárias correspondem as decorrentes do pagamento das tarifas aeroportuárias. Por sua vez, as receitas não-tarifárias correspondem as receitas alternativas, complementares ou acessórias, obtidas pela concessionária em decorrência de atividades econômicas realizadas no complexo aeroportuário e que não sejam remuneradas por tarifas. Dessa forma, o desenvolvimento de novas atividades é fundamental para a geração de receita e manutenção da qualidade dos serviços oferecidos.

A legislação aplicável

Conforme citado no Capítulo I, a área do aeroporto de Brasília pertence à União e está dividida em três zonas, duas militares e uma civil. Nesta última está localizado o complexo aeroportuário que se encontra sob concessão da iniciativa privada. Este fato bem como a natureza de serviço público federal das atividades aeroportuárias, implica a submissão direta da área à uma série de leis federais.

Para que se entenda melhor a legislação incidente, é importante mencionar que o complexo aeroportuário está dividido em ‘lado ar’ e ‘lado terra’. O primeiro corresponde às pistas de pouso e decolagem, rolamentos, pátio de estacionamento de aeronaves, parte dos terminais de passageiros e cargas, dentre outras áreas destinadas a movimentação das aeronaves. Já o segundo, corresponde a parte dos terminais de passageiros e cargas, aos acessos ao aeroporto, estacionamentos de veículos, dentre outras áreas destinadas a movimentação de pessoas e processamento das operações.

Ambos os lados são regidos por legislações federais relativas a operação e manutenção de aeródromos, assim como a obrigatoriedade da elaboração de planos e projetos. A Tabela 2 traz uma listagem das principais normas federais incidentes na área em questão.

Nesse contexto, a Lei Federal nº 9.636 de 1998, que *dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União*, estabelece em seu Art. 11 que *cabará à SPU [Secretaria do Patrimônio da União] a incumbência de fiscalizar e zelar para que sejam mantidas a destinação e o interesse público, o uso e a integridade física dos imóveis pertencentes ao patrimônio da União, podendo, para tanto, por intermédio de seus técnicos credenciados, embargar serviços e obras, aplicar multas e demais sanções previstas em lei e, ainda, requisitar força policial federal e solicitar o necessário auxílio de força pública estadual.*

Além disso, o Manual de Fiscalização do Patrimônio da União (2018) esclarece que, além da fiscalização por meio da coibição de atos

ilícitos contra o patrimônio imobiliário, cabe à SPU: (i) a vistoria para verificação da compatibilidade da ocupação com as regras locais de uso do solo; (ii) a vistoria preventiva para garantia do uso livre dos bens de uso comum do povo; e (iii) a vistoria preventiva para detectar possíveis irregularidades nos demais imóveis.

Já na esfera do Distrito Federal, Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) de 2009, trata a área do aeroporto como pertencente à Região Administrativa do Lago Sul – RA XVI, inserida na Macrozona Urbana, na Zona Urbana de Uso Controlado I, a qual possui coeficiente de aproveitamento máximo de 4,5. A área está inserida na Área de Proteção Ambiental – APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado. Mais detalhes sobre as questões ambientais serão dados no Capítulo V relativo a Caracterização Ambiental.

Importante registrar que a matéria de uso e ocupação de solo no Distrito Federal é objeto do Projeto de Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) de 2017, ainda em votação na Câmara Legislativa, e com o qual o presente Plano está alinhado. O referido Projeto de Lei define o aeroporto como Unidade Especial de Gestão Específica, que são aquelas áreas sujeitas a regramentos específicos de uso e ocupação do solo.

A área também está regida pela Portaria nº 68/2012 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Esta dispõe sobre a delimitação e diretrizes para a área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília, objeto de tombamento federal pelo IPHAN. De acordo com a Portaria, o aeroporto se localiza no ‘Setor de Entorno 5 - Ocupação Controlada II (SE-05)’ em que qualquer nova

edificação que ultrapasse os 9 m de altura, deve ser submetida ao órgão antes de ser construída.

Tabela 2. Legislação federal incidente na área do aeroporto de Brasília

Legislação	Objeto
Resolução ANAC nº 153 de 2010	Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.
Resolução ANAC nº 270 de 2013	Altera a Resolução nº 153/2010.
Portaria ANAC nº 1.183/SIA de 2010	Dispõe sobre a relação de documentos, prazos de análise e modelo de termo de responsabilidade em atendimento a Resolução nº 153.
Portaria ANAC nº 1.598/SIA de 2011	Alteração da redação do caput do artigo 3º da Portaria nº 1.183.
Regulamento Brasileiro do Aviação Civil RBAC nº 154 de 2012	Estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos públicos.
Regulamento Brasileiro do Aviação Civil RBAC nº 153 de 2012	Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência.
ABNT NBR 9719 de 1997	Parque de Abastecimento de Aeronaves – trata da localização, dimensão e disposição das instalações para armazenamento e distribuição de combustíveis em aeroportos.

Resolução ANAC nº 279 de 2013	Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.
Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA – Lei 7.565 de 1986	Regula as atividades aeroportuárias.
Lei Federal nº 9.636 de 1998	Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União.
Lei 11.182 de 2005	Lei de Criação da ANAC.
Lei 8.987 de 1995	Lei de Concessões
Decreto 7.624 de 2011	Dispões sobre o modelo de Concessões de aeroportos.

Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Brasília

A Resolução nº 153 da ANAC de 2010 estabeleceu que os aeroportos com movimento de passageiros superior a 1 milhão no ano de 2009, deveriam submeter seus Planos Diretores (PDIR) ao órgão até 21 de junho de 2013. Assim, o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek, uma vez que se encaixa nessa categoria, submeteu seu PDIR em 2013 e obteve a aprovação da ANAC no ano de 2017.

Conforme descrito no documento, o Plano Diretor deve assegurar à ANAC, agente regulador e fiscalizador das atividades da Concessionária, e demais partes interessadas no Complexo Aeroportuário que o aeroporto possui um planejamento adequado

e implementará as ações correspondentes para atendimento do nível de serviço e demais regras relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme a demanda efetiva e prevista para o período.

Com isso, o PDIR identifica e prioriza os projetos necessários à melhoria da infraestrutura considerando os níveis de demanda projetados. Com base na avaliação das instalações, indica também as melhorias que devem ser realizadas, devido a questões de segurança, bem como melhorias futuras, que poderão ser realizadas no curto, médio e longos prazos.

O Plano também avalia a capacidade do aeroporto, incluindo todos os componentes operacionais, tais como sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminais. Além disso, identifica os níveis de tráfego baseado em projeções que determinarão o início de implantação de cada um dos investimentos previstos, com a indicação do prazo para sua conclusão.

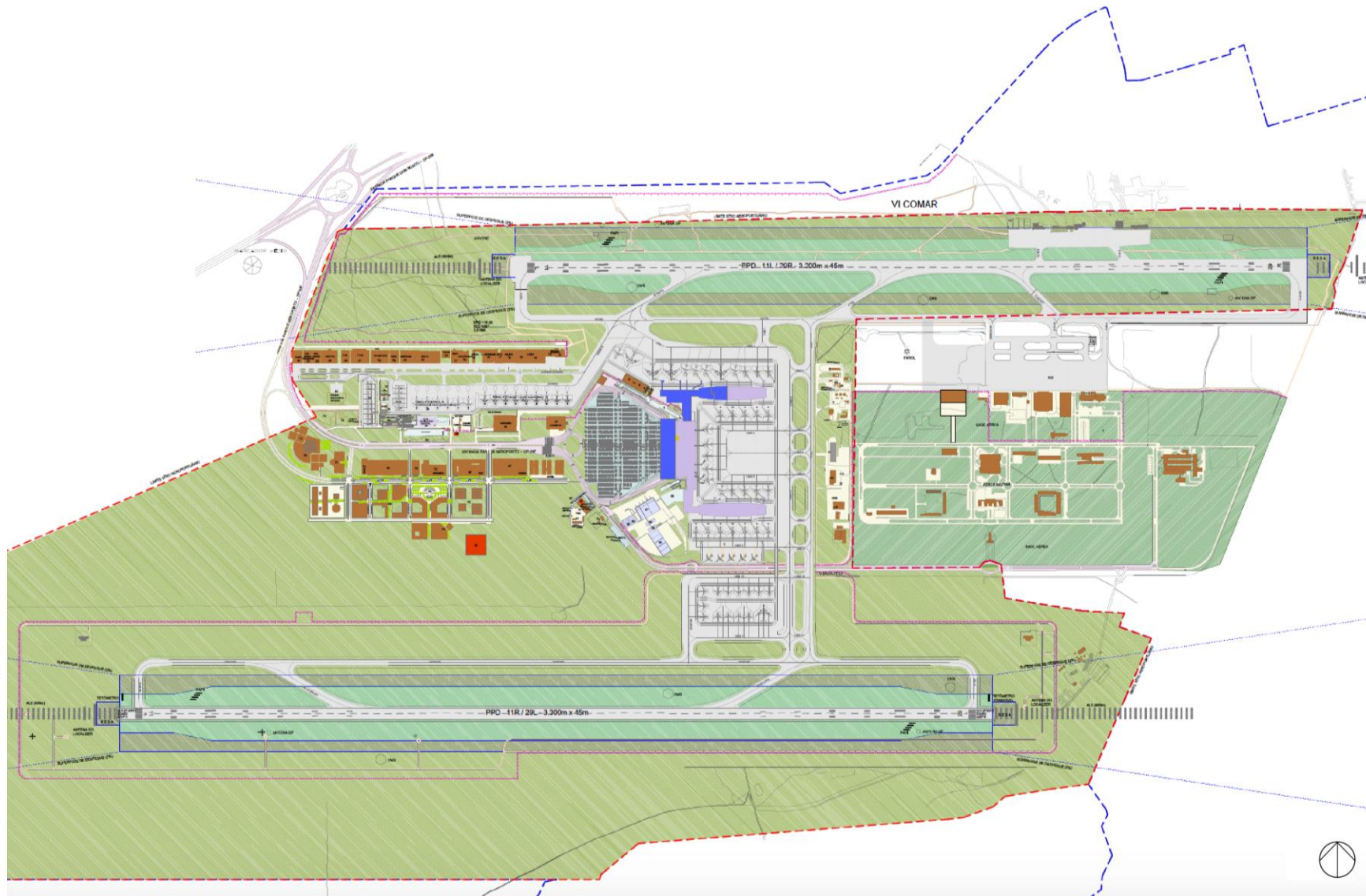
Baseado nas projeções de crescimento do aeroporto, o Plano Diretor traz um planejamento de expansão de forma faseada. Um dos setores a serem expandidos é o de fornecimento de serviços e comércio. Assim, o Plano estabelece desenvolvimento do *Business Park* que consiste na construção de novos empreendimentos ao longo da estrada de acesso ao Terminal, no quadrante sudoeste do aeroporto.

Para tanto, partiu-se da premissa de que aeroportos são motores do desenvolvimento econômico local atraindo não só indústrias ligadas à aviação, mas também hotéis, logística, entretenimento, varejo, convenções, comércio, exposições e escritórios, tudo em serviços

tanto aos passageiros como para a população do DF. Dividido em cinco fases a serem concluídas nos anos de 2012, 2014, 2016 (ver Imagem 2), 2021 e 2031, os novos usos propostos consistem em escritórios, comércio, serviços, entretenimento, saúde, educação e hotéis.

Devido as circunstâncias macroeconômicas do país nos últimos anos, o cronograma previsto no PDIR encontra-se em atraso, porém o plano de execução de todas as etapas permanece vigente.

Imagem 2. *Master Plan* – etapa 2016. Fonte: Plano Diretor do Aeroporto de Brasília



Plano de Ocupação – Aeroporto Internacional de Brasília

Investimentos já realizados na área da concessão

A Inframerica vem realizando investimentos na área do aeroporto de Brasília, conforme definidos no contrato de concessão e além destes. Com o compromisso de manter um nível elevado de serviços, a concessionária já realizou algumas obras e ações citadas na tabela a seguir.

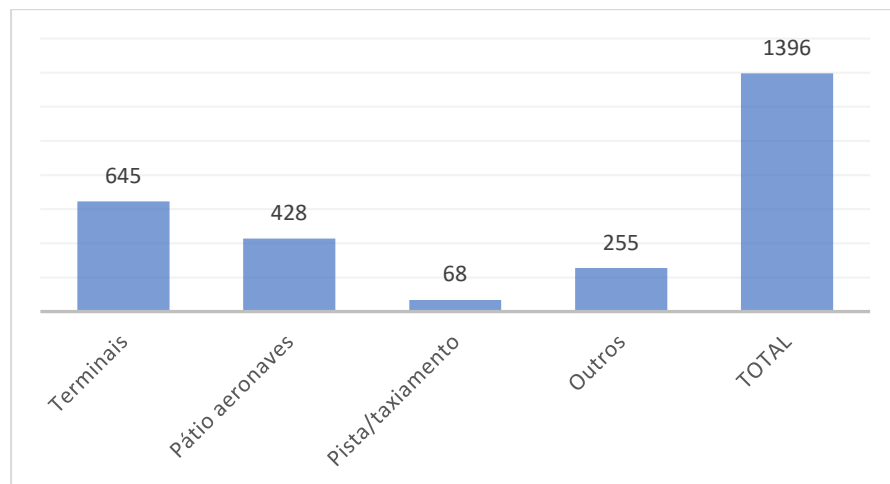
Tabela 3. Investimentos realizados na área da concessão

Obra/ação	Antes/ano	Depois/ano	% de ampliação
Aumento da capacidade de pista	45 mov/h (2012)	68 mov/h (2018)	51%
Ampliação e reforma dos terminais	60.000 m ² (2012)	110.000 m ² (2014)	88%
Aumento das posições de estacionamento de aeronaves	41 (2012)	70 (2014)	71%
Aumento do número de pontes de embarque	13 (2012)	30 (2018)	131%
Aumento do número de portões de embarque	25 (2012)	41 (2014)	64%
Aumento do número de vagas de estacionamento	1.234 (2012)	3.354 (2014)	172%

O total investido até o momento, além dos R\$5,3 bi que serão pagos pela concessionária durante a vigência do contrato, foi de aproximadamente R\$1,4 bilhões divididos entre as obras citadas (ver Gráfico 1). Tais investimentos transformaram o Aeroporto Internacional de Brasília em referência em diversos quesitos. Dados recentes do DECEA – FAB classificam o Aeroporto de Brasília como o terminal aéreo com a maior capacidade de pista do país e o único aeroporto da América do Sul a operar pistas paralelas simultâneas independentes. Além disso, foi considerado o melhor terminal aéreo com fluxo de passageiros acima de 15 milhões ao ano. Este dado vem da premiação ‘Aeroportos + Brasil’ é o resultado consolidado das quatro rodadas trimestrais de pesquisa que avalia a satisfação dos passageiros feitas ao longo do ano de 2017 realizada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Também merece destaque a Sala VIP do Aeroporto, administrada pela própria Inframerica, que foi eleita duas vezes seguidas (2016 e 2017) como altamente recomendada na América Latina e Caribe pela *Priority Pass*. Segundo a OAG, consultoria especializada em aviação, o Aeroporto de Brasília foi o terceiro maior aeroporto do Brasil em fluxo de passageiros e quarto terminal aéreo mais pontual do mundo em 2017. Além disso, é atualmente um dos maiores hubs doméstico do país e o único a ligar todas as capitais brasileiras.

Gráfico 1. Investimentos realizados até 2018 em milhões de Reais



2.2 Caracterização da área

Uso e Ocupação do Solo

A área civil sob concessão da empresa Inframerica possui 9.947.559,965m² e uma Taxa de Ocupação¹ atual de aproximadamente 5,6%. Nesse perímetro, além das atividades diretamente relacionadas ao funcionamento do aeroporto, tais como galpões, hangares, terminal de passageiros e de carga, consolidou-se também outros tipos de uso e atividades fora da área

¹ Taxa de Ocupação: percentual da área do lote ou projeção ocupada pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo. Fonte: LUOS (PLC 132/2017).

do terminal como concessionárias e locadoras de veículos, usos institucionais e hoteleiro, dentre outros.

Dentre os institucionais, podem ser citados a Delegacia de Polícia de Imigração, uma Unidade da Polícia Rodoviária Federal, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e a Infraero. Os usos comercial e de serviços mais comuns atualmente são os de concessionárias e locadoras de veículos. Estas se localizam lindeiras à via de acesso ao terminal do aeroporto.

O complexo conta, no momento, com apenas um hotel. Em outubro de 2013, foi inaugurado o Base Concept Hotel, que posteriormente passou a ser operado pela rede Ibis Hotéis, em 2017. Este tem como seu maior público passageiros e funcionários das companhias aéreas. Suas salas de reuniões também são muito utilizadas por passageiros à negócios.

Atividades que atraem muitos usuários não apenas do entorno imediato do aeroporto, mas também de toda a cidade são a agência dos Correios e a LATAM Cargo para envio e coleta de encomendas, além de postos de gasolina.

Também as áreas externas aos terminais contam com grandes espaços de estacionamento. Além das vagas obrigatórias destinadas aos veículos dos usuários do terminal de passageiros, a maioria dos estabelecimentos possui uma área de estacionamento destinada às suas demandas particulares.

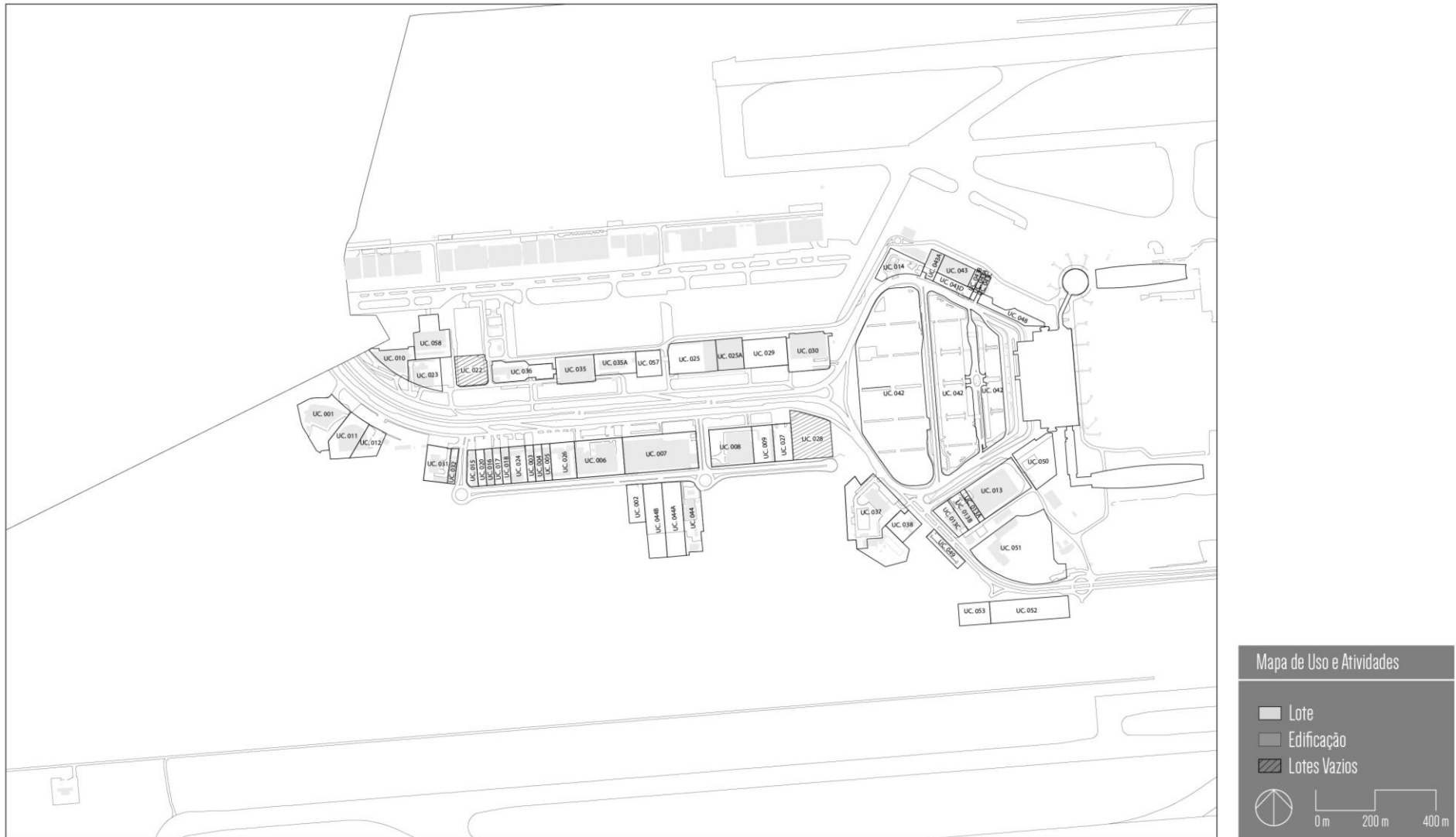
Tabela 4. Listagem dos usos e atividades existentes nas áreas externas

Unidades da Concessão	Nome Fantasia	Tipo de Uso	Atividade	Área Edificada m ²	Área Terreno m ²	Nº de Pavimentos
UC4.001	Audi Center Brasília	Comercial de bens e serviços	Concessionária	3133,84	9343	1
UC4.002	Localiza	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	N/A	3232	1
UC4.003	Hertz	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	511,45	1527	1
UC4.004	Movida	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	1515,15	1577	1
UC4.005	Movida	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	N/A	1579	1
UC4.006	Infraero	Institucional	Aeroportuária	N/A	9145	variado
UC4.007	Fiat Bali	Comercial de bens e serviços	Concessionária	10831,55	14088	variado
UC4.008	Honda Veículos	Comercial de bens e serviços	Concessionária	4939,08	8200	2
UC4.009	Estacionamento	Comercial de bens e serviços	Estacionamento	N/A	3983	0
UC4.010	Ford Forlan	Comercial de bens e serviços	Concessionária	3182,08	4160	1
UC4.011	Volkswagem - V12 Motors	Comercial de bens e serviços	Concessionária	1702,65	5698	1
UC4.012	Kia Veículos	Comercial de bens e serviços	Concessionária	N/A	3461	1
UC4.013	Terminal De Cargas	Institucional	Aeroportuária	N/A	10702	variado
UC4.013A	Terminal De Cargas - Pontual	Institucional	Aeroportuária	N/A	1088	variado
UC4.013B	Terminal De Cargas - Brasanits	Institucional	Aeroportuária	N/A	2717	variado

Unidades da Concessão	Nome Fantasia	Tipo de Uso	Atividade	Área Edificada m ²	Área Terreno m ²	Nº de Pavimentos
UC4.013C	Terminal De Cargas	Institucional	Aeroportuária	N/A	2846	variado
UC4.014	Shell - Posto Aeroporto	Comercial de bens e serviços	Posto de Gasolina	748,43	4543	1
UC4.015	4boss	Comercial de bens e serviços	Concessionária, Bar e Oficina	826,7	1844	variado
UC4.016	Jeep	Comercial de bens e serviços	Concessionária	1511,49	1559	1
UC4.017	Avis	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	498,94	1552	1
UC4.018	Jarjour	Comercial de bens e serviços	Concessionária	875	1564	variado
UC4.020	Jeep	Comercial de bens e serviços	Concessionária	N/A	1572	0
UC4.022	Lote Vazio	Lote vazio	N/A	N/A	4878	0
UC4.023	Posto BR	Comercial de bens e serviços	Posto de Gasolina	1704,67	4774	1
UC4.024	Yes! Aluguel De Carros	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	973,67	3137	1
UC4.025	ICESP	Institucional	Faculdade	6315	7729	4
UC4.025A	Hangar Tam	Institucional	Aeroportuária	N/A	4248	1
UC4.026	Localiza e Unidas Locadora	Comercial de bens e serviços	Locadora de veículo	N/A	4688	1
UC4.027	Hotel Ibis Styles	Comercial de bens e serviços	Hoteleira	1644,23	3552	8
UC4.028	Lote Vazio	Lote vazio	N/A	N/A	8951	0
UC4.029	Estacionamento Latam/Correios	Institucional	Estacionamento	N/A	6446	0
UC4.030	Correios	Institucional	Correios	4764,49	8118	2
UC4.031	Almoxarifado Infraero	Institucional	Almoxarifado	N/A	N/A	2

Unidades da Concessão	Nome Fantasia	Tipo de Uso	Atividade	Área Edificada m ²	Área Terreno m ²	Nº de Pavimentos
UC4.032	Almoxarifado Inframérica	Institucional	Almoxarifado	1018,73	1334	1
UC4.035	TPS 2	Inativo	Inativo	4273,68	5318	1
UC4.035A	TPS2 - Mop	Inativo	Inativo	N/A	4650	1
UC4.036	ANAC	Institucional	Aeroportuária	1353,54	5633	2
UC4.037	Delegacia De Imigração	Institucional	Polícia	1991,03	20115	variado
UC4.038	DTCEA	Institucional	Aeroportuária	N/A	3263	1
UC4.042	Estacionamento Rotativo	Institucional	Estacionamento	N/A	105178	0
UC4043	Latam Cargo	Institucional	Aeroportuária	N/A	3346	2
UC4.043A	Ra Catering	Institucional	Aeroportuária	N/A	2718	variado
UC4.043B	Subestação Operações	Institucional	Aeroportuária	N/A	686	variado
UC4.043C	Esparta Segurança	Institucional	Aeroportuária	N/A	517	variado
UC4.043D	Estacionamento Latam	Institucional	Aeroportuária	N/A	2082	0
UC4.044	Estacionamento Táxi	Serviços	Estacionamento	N/A	6598	1
UC4.044A	Estacionamento Táxi	Serviços	Estacionamento	N/A	7145	0
UC4.044B	Estacionamento Táxi	Serviços	Estacionamento	N/A	7145	0
UC4.048	Estacionamento P1	Institucional	Estacionamento	N/A	3018	0
UC4.049	Estacionamento Aberto	Institucional	Estacionamento	N/A	2574	0
UC4.050	Estacionamento P2/P3	Institucional	Estacionamento	N/A	7731	0
UC4.051	Gollog	Institucional	Aeroportuária	2411,18	22979	1
UC4.052	Area Negocios Aereos (Catering Lado Ar)	Institucional	Aeroportuária	N/A	N/A	0
UC4.053	Área Negócios Aéreos (Catering Lado Ar)	Institucional	Aeroportuária	N/A	N/A	0
UC4.057	Estacionamento Operacional	Institucional	Estacionamento	N/A	3336	0
UC4.058	Polícia Rodoviária Federal	Institucional	Polícia	3192,01	6801	1

Imagem 4. Usos e atividades nas áreas externas (ver Tabela 4)



Sistema Viário

O principal acesso por terra ao aeroporto de Brasília é rodoviário. A via de acesso é a Estrada Parque Aeroporto (EPAR) que faz ligação com a DF 002 e o complexo aeroportuário. Conectam-se a ela as Estradas Parque Dom Bosco (EPDB), Indústria e Abastecimento (EPIA) e Vargem Bonita (EPVB), permitindo o deslocamento dos bairros do entorno (ver Imagem 5).

Conforme relatado no Plano Diretor do Aeroporto, o sistema viário de Brasília é caracterizado por uma rede de longas vias com poucos cruzamentos entre si sendo a grande maioria resolvidos com rotatórias ou cruzamentos por viadutos. Sendo assim, a ligação da Estrada Parque com a EPAR, resulta em um entroncamento nodal em forma de balão viário na entrada do complexo aeroportuário.

O acesso ao terminal se dá por uma estrada em loop unidirecional com quatro faixas. O loop bifurca-se e alarga-se em frente ao terminal, formando uma pista superior e uma inferior com duas faixas de rodagem e duas de embarque e desembarque em cada pista. Passageiros de embarque são entregues no nível superior, enquanto os passageiros de desembarque são recolhidos no nível inferior.

Também vias coletoras de menor caixa viária dão acesso aos usos comerciais, de serviços e institucionais. Estas estão dispostas como vias marginais ao longo da via de acesso ao Terminal de passageiros e contornando os quarteirões das edificações existentes.

No que toca o deslocamento, a situação pode ser considerada boa em condições normais de trânsito, sendo de aproximadamente 15 minutos o trajeto do aeroporto ao centro da cidade. Nos horários de pico da manhã e final da tarde pode haver congestionamento na rotatória, que desempenha um papel importante na distribuição de fluxos mais globais, em direção a diversas Regiões Administrativas – RA, como Plano Piloto, Lago Sul, Parkway, Riacho Fundo II, Gama e Santa Maria.

O Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal (PDTU/2011) apresenta três alternativas para o sistema de transporte do Distrito Federal. Estas diferenciam-se pelo nível de investimento, alterações viárias e tipo de tecnologia a ser implantada. Com isso, a alternativa que apresentou melhores resultados à mobilidade urbana prevê algumas aberturas de vias com o objetivo de priorizar o transporte público, melhorar a fluidez do trânsito e reduzir pontos de engarrafamento.

Para a área do aeroporto, é sugerida a criação de três conexões entre o Aeroporto e seus bairros adjacentes: Park Way e Lago Sul. São duas conexões com o Park Way, sendo uma via paralela a EPDB, tangenciando a APA Cabeça de Veado, de modo a criar um acesso direto do Park Way e desviar o fluxo do balão do aeroporto e outro, ligando a última quadra do Park Way à extremidade leste do aeroporto. A conexão ao Lago Sul também se dá pela porção leste do aeroporto até a DF-025, via principal da Região Administrativa.

Dessa forma, conforme especificado no PDTU, futuramente poderá ser criada uma rota de ligação alternativa entre essas duas RAs, que passa pela lateral leste do aeroporto.

Imagem 5. Sistema viário atual



Análise do Entorno

O aeroporto está inserido no contexto urbano da cidade de Brasília, distante 11 km do centro (ver Imagem 6). Como já citado, faz parte da RA do Lago Sul e está margeado principalmente por duas RAs: Park Way, a sul e o Lago Sul, a nordeste. Ambos são bairros com uso predominantemente residencial de baixa densidade demográfica e classe média-alta.

Um pouco mais distante, a noroeste está a Candangolândia, Região Administrativa de baixa densidade com uso predominantemente residencial e de classe média. Em relação ao Plano Piloto, a Asa Sul é a região mais próxima do complexo aeroportuário (ver Imagem 7).

Além disso, por fazer parte de uma Área de Proteção Ambiental, tema tratado no Capítulo V, as edificações do aeroporto se encontram rodeadas por áreas de vegetação nativa do cerrado e por uma rede de córregos e rios.

Imagem 6. Deslocamento Aeroporto – Plano Piloto

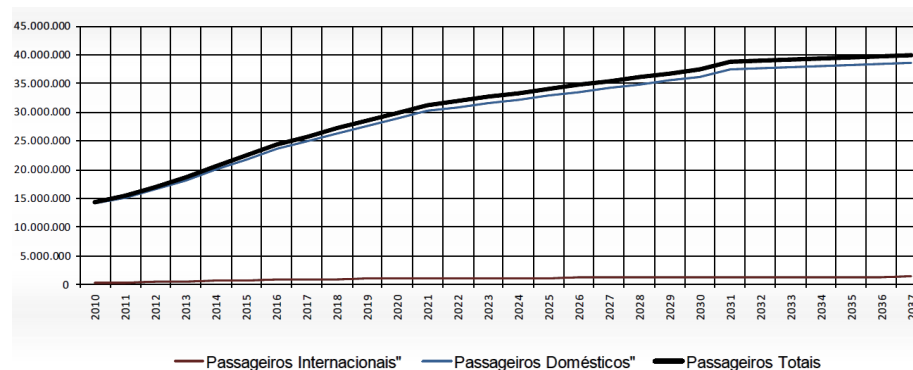


2.3 Caracterização socioeconômica

Assim como qualquer aeroporto de médio-grande porte do mundo, o Aeroporto Internacional de Brasília possui um alto volume de passageiros e outros usuários diariamente. Paralelamente, uma série de atividades econômicas são exercidas nos terminais e em seu entorno imediato para o atendimento da demanda gerada por este público. Neste capítulo serão apresentados alguns números atuais que oferecem uma noção desse universo do complexo aeroportuário em questão.

Dados coletados pela Inframerica em julho de 2017 mostram que o número de passageiros no ano foi de 16.800.000. Os mesmos dados coletados em julho de 2018 trazem um aumento de 6,7%, com um valor de 18.000.000 passageiros/ano. O Plano Diretor do aeroporto, elaborado em 2013, calculou uma curva de projeção do crescimento desse número ao longo dos anos (ver Gráfico 2). Como se observa, os números atuais estão abaixo do previsto. Isto se deu em razão da crise enfrentada pelo país nos últimos anos, porém, as estimativas de longo prazo são de que haja uma convergência entre os números reais e os estipulados nas projeções.

Gráfico 2. Projeção do crescimento dos passageiros por ano. Fonte: Plano Diretor do Aeroporto de Brasília.



Por outro lado, o número total de usuários também vem crescendo. O Plano Diretor define usuários como todas as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pela concessionária, ou por terceiro por ela indicado, no complexo aeroportuário. Com isso, calculou-se em julho de 2017 que o número de usuários por ano era de 25.200.000 enquanto que no mesmo período de 2018, o número subiu para 27.000.000.

Atualmente, existem 19.000 funcionários que exercem atividades diretamente relacionadas com a operação do aeroporto, são eles os colaboradores credenciados no terminal, da Infraero e da Base Aérea 1. Além disso, um número de 623 funcionários trabalha nas outras atividades existentes no complexo, como concessionárias e locadoras de veículos. Essa enorme quantidade de pessoas aqui citadas demanda, junto com os passageiros, uma gama complexa de serviços.

Em estudo contratado pela Inframerica e realizado pelo Grupo de Estudos Urbanos (GEU) em 2016, foram coletados dados do perfil dos passageiros do aeroporto de Brasília. Os resultados mostraram que a renda média familiar dos passageiros era de R\$6.250,00, excluindo os passageiros que não sabiam ou que não quiseram responder a pesquisa. Dados também mostraram que, se comparado com os outros aeroportos nacionais, o Aeroporto de Brasília destaca-se no perfil do passageiro em alguns quesitos: 52% deles possuem nível superior e 33% possuem renda acima de 10 salários mínimos. Estes números são justificados pelo fato da maioria dos passageiros estarem viajando à negócios e/ou serem funcionários públicos, segundo o estudo.

Em relação a área de influência do aeroporto, também conforme estudo do GEU, esta é formada por uma maioria de população de classe B² – 48%. Ressalta-se que estes dados são considerados para uma área de influência de até 15 minutos de tempo de deslocamento até o aeroporto. Já as classes A e B somam 63% do total, sendo que este percentual sobe para 68% se considerada apenas a área de influência primária, isto é, até 5 minutos de deslocamento. Também é importante ressaltar que a área de influência não apresenta crescimento populacional significativo, pelo fato de abranger regiões já consolidadas como Asa Sul e Lago Sul.

² Critério de Classificação Econômica: (i) Classe A – renda acima de R\$26.400,00; (ii) Classe B – renda entre R\$10.560,00 e R\$26.400,00; (iii) Classe C – renda entre R\$3.168,00 e R\$10.560,00; (iv) Classe D – renda até R\$2.112,00. Fonte: GEU/IBGE.

As principais atividades econômicas atualmente exercidas nos terminais e no seu entorno imediato são ligadas a comercialização de bens e serviços. As atividades comerciais exercidas dentro do terminal são, em sua maioria, nos segmentos de gastronomia, locadora de veículos, bancos e varejo. Já nas áreas externas aos terminais, se encontram concessionárias e locadoras de veículo e, atualmente, apenas um hotel.

Considerando o tráfego de cargas nacionais e internacionais do aeroporto de Brasília, em 2017 o volume doméstico foi de 3.319 toneladas, enquanto o de importação foi de 3.371 t e o de exportação 259 t.

2.4 Caracterização ambiental

A ocupação da área onde hoje se encontra localizado o Aeroporto de Brasília remonta-se à década de 50, época da construção da cidade de Brasília, tendo ocorrido o voo inaugural em 03 de maio de 1957, antes mesmo da inauguração da nova capital. O sítio aeroportuário também foi demarcado nesta mesma época, quando já era previsto o desenvolvimento da região do entorno da Capital Federal.

Todo o complexo do Aeroporto Internacional de Brasília está situado sobre a Área de Proteção Ambiental (APA) do Gama e Cabeça de Veado, um local de relevante interesse ecológico para a conservação da fauna e flora do Distrito Federal. Esta Unidade de Conservação é

singular no Distrito Federal, pois é constituída de um conjunto de unidades de categorias diferentes justapostas e/ou sobrepostas, formando um mosaico de áreas protegidas. A APA foi criada pelo Decreto nº 9.417, de 21 de abril de 1986 e tem como um dos seus objetivos disciplinar a ocupação da área de forma a garantir a preservação do meio ambiente e conservação dos recursos naturais. Após a criação da APA, o Aeroporto de Brasília já passou por diversas expansões, inclusive com a construção da 2ª pista de pouso e decolagem, ampliação de pátios de aeronaves, terminais de passageiros, além da construção de novas edificações não ligadas diretamente ao uso aeroportuário.

Outras Unidades de Conservação de Uso Sustentável próximas ao empreendimento são:

- A Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) do Riacho Fundo, localizada a pouco mais de 1km do empreendimento;
- A APA do Planalto Central, a pouco mais de 1km;
- A APA do Lago Paranoá, a pouco mais de 2km;
- O Parque Ecológico Garça Branca, a cerca de 4,5km.

A Unidade de Conservação de Proteção Integral mais próxima é a Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília, e se localiza a cerca de 5km do sítio aeroportuário.

A área do Aeroporto Internacional de Brasília está localizada na APA do Gama e Cabeça de Veado, como pode ser visto na Imagem 8. De acordo com dados do GeoPortal do Distrito Federal, em termos hidrográficos, a área é cortada pelo Ribeirão do Gama e margeada pelo Riacho Fundo, Córrego do Cedro e Córrego Taquara (ver

Imagem 9). Segundo mesma fonte, a vegetação existente no local é do tipo campo, cerrado e mata conforme mostrado na Imagem 10. Nessa área, pode ser observada a expansão urbana, prevista na legislação urbanística do DF, atingindo ambientes de vegetação nativa, parcialmente conservados, com fitofisionomia típica do Bioma Cerrado. O estado de conservação dos remanescentes de vegetação nativa é relativamente bom, porém há, em toda a área, vestígios da atividade humana, evidenciada pela disposição inadequada de resíduos, queimadas e degradação dos solos.

Em sua última fase de expansão, o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal Brasília Ambiental – IBRAM concedeu a Licença Prévia 10/2011, que atestava viabilidade de construção de estruturas de apoio ao aeroporto, prevendo usos como ampliação do terminal de passageiros, centro de manutenção, complexo de logística de carga, lotes comerciais, edifícios de escritórios (sede da INFRAERO), dentre outros.

O sítio aeroportuário possui licença ambiental vigente, a Licença de Operação nº 033/2015, emitida pelo IBRAM em 20 de agosto de 2015, com validade de 8 anos. O Plano Diretor Aeroportuário em vigor prevê que parte da área do sítio destina-se à expansão e consolidação das atividades necessárias ao funcionamento do aeroporto nos próximos 30 anos.

Imagem 8. Delimitação APA e localização da área do aeroporto

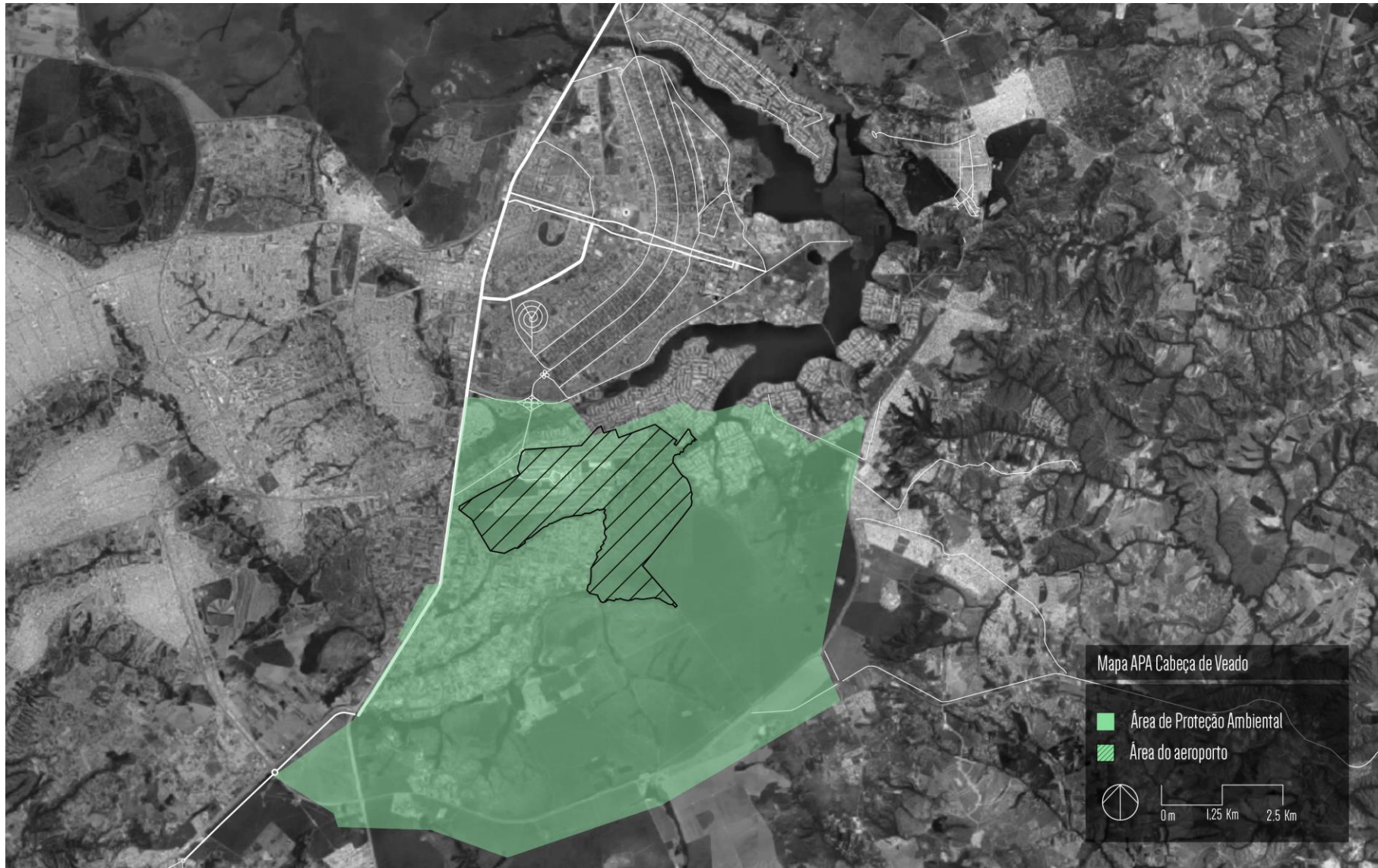


Imagem 9. Hidrografia na área do aeroporto



Imagem 10. Vegetação na área do aeroporto



3. Diretrizes gerais

O Plano de Ocupação do Aeroporto de Brasília se embasa numa visão de desenvolvimento sustentável que proporcione qualidade nos serviços prestados aos seus usuários.

O diagnóstico apresentado procurou trazer uma visão geral das características atuais socioeconômicas, territoriais e ambientais da área do Aeroporto Internacional de Brasília. Conforme visto, o complexo aeroportuário historicamente tem sido uma área dinâmica e de grande importância para a cidade de Brasília. Estudos realizados para a Inframerica demonstraram que zonas aeroportuárias crescem em média 2,45 vezes o PIB do país³.

Suas tendências de crescimento merecem atenção e cuidado no planejamento. Para que isso se dê de forma integrada com a cidade, é necessário um projeto de médio/longo prazos que proporcione um desenvolvimento sustentável e benéfico para a economia local.

Portanto, o incentivo à novas áreas comerciais e de prestação de serviços, assim como educacionais, de saúde e de lazer atenderá um grande público carente dessas atividades. Não apenas os passageiros que passam todos os dias pelo complexo, mas também os outros usuários, como funcionários, prestadores de serviços e moradores

dos bairros vizinhos e de toda a cidade poderão se beneficiar com o desenvolvimento da área.

A área está regida pelas legislações explicitadas no capítulo de Diagnóstico, assim como pelo Plano Diretor do Aeroporto de Brasília, aprovado pela ANAC. Assim, com o cumprimento das obrigações do contrato de concessão relativas à manutenção dos níveis de serviços oferecido pelo aeroporto, assim como a obediência às normas federais e os regulamentos da Aviação Civil, a Inframerica poderá proporcionar ao país um complexo aeroportuário de alto padrão.

Com isso, são apresentadas as seguintes diretrizes gerais que nortearão este Plano de Ocupação da área do complexo aeroportuário de Brasília:

- Garantir a vitalidade da região aeroportuária por meio da diversidade de atividades, da fluidez de circulação no tecido urbano, das fachadas ativas⁴ e da qualificação dos espaços livres e espaços verdes;
- Proporcionar mobilidade e acessibilidade à população, mediante o acesso amplo e democrático a área do aeroporto, de forma segura e socialmente inclusiva;
- Buscar a integração do tecido urbano da área do aeroporto e a articulação das novas vias com as vias existentes no seu entorno;

³ Brasília International Airport 2018-2021 – Passenger Traffic Forecast (2016).

⁴ Fachada Ativa: fachada de edificação com permeabilidade física e/ou visual, voltada para o logradouro público com acesso direto, no nível da circulação do

pedestre, a fim de possibilitar melhor relação entre o espaço público e privado.
Fonte: LUOS [modificado]

- Proporcionar um traçado viário que garanta a continuidade e a distribuição eficiente dos fluxos e que contribua para a integração de diferentes modais de transporte, priorizando a mobilidade ativa⁵ e o transporte público;
- Assegurar que a ocupação da área amplie a diversidade de usos e atividades de forma a atender não apenas os usuários do aeroporto, mas que também sejam de interesse para o desenvolvimento do Distrito Federal;
- Garantir que os usos e atividades instalados alcancem a população que reside ou frequenta o entorno do aeroporto e também em escala regional e nacional, oferecendo opções de comércio, prestação de serviços, entretenimento, educação e saúde;
- Possibilitar a conexão do Terminal com as atividades de comércio, serviços, equipamentos de lazer, praças e parques estabelecidos em seu entorno, priorizando a mobilidade a pé entre as áreas;
- Promover tratamento adequado de passeios⁶ e calçadas⁷ de forma a estimular o caminhar entre as diversas atividades existentes no complexo aeroportuário;

- Garantir a ocupação ordenada e planejada do solo, proporcionando espaços de qualidade para usufruto da população;
- Maximizar o aproveitamento da infraestrutura existente, de forma a garantir a ocupação gradual e sustentável do complexo aeroportuário;
- Flexibilidade na ocupação do solo possibilitando a adaptação às diferentes demandas ao longo dos anos;
- Garantir o cumprimento das obrigações do contrato relativas a manutenção do nível de serviços, assegurando o pleno funcionamento do aeroporto e suas atividades, tendo como base a regulamentação estabelecida pela ANAC.

O capítulo seguinte apresentará o zoneamento da área do aeroporto, assim como diretrizes de uso e ocupação do solo para cada Zona, de sistema viário, de sistema de espaços livres e espaços verdes e de drenagem urbana.

Vale ressaltar que as atividades inerentes ao uso aeroportuário são prioritárias para toda a área da concessão. Sendo assim, essas atividades prevalecem sobre o zoneamento, podendo se expandir de acordo com a necessidade, a qualquer momento, sobre todas as

⁵ Mobilidade Ativa: deslocamento por meio de veículos não motorizados, como a pé ou de bicicleta.

⁶ Passeios: caminho não contíguo às edificações, reservado ao trânsito de pedestres, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

⁷ Calçada: parte da via segregada, contígua às edificações, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

zonas. Para tanto, não é necessário que se façam alterações no presente Plano.

4. Diretrizes de ordenamento da área

4.1 Zoneamento e uso e ocupação do solo

As diretrizes de ordenamento que norteiam o uso e ocupação do aeroporto de Brasília definem alguns parâmetros urbanísticos segundo o zoneamento apresentado nas Imagem 11 e Imagem 12. As Zonas caracterizam-se como porções territoriais com condicionantes urbanísticas e ambientais similares, onde devem incidir os mesmos parâmetros de uso e ocupação, conferindo uma identidade e uma função para cada uma delas dentro do contexto urbano da área de estudo.

As Zonas foram definidas de acordo com os tipos, porte, intensidade e dinâmica das atividades exercidas em cada uma delas e sua relação com as atividades aeroportuárias. Com isso, nas áreas mais próximas ao Terminal de passageiros, foram locados os usos que geram um maior fluxo de pessoas, como o comercial, de prestação de serviços e institucional, podendo assim serem alcançados com mais facilidade pelos usuários do aeroporto, além de complementarem a atividade aeroportuária.

Ressalta-se a preocupação, demonstrada nas diretrizes de cada Zona, com a interligação entre as diversas áreas com o objetivo de incentivar e facilitar o fluxo de pedestres, ciclistas e veículos motorizados entre elas. A intenção é promover a vitalidade de toda

a região do aeroporto de forma a gerar empregos, dinamizar a economia e suprir as carências de comércio e serviço.

Imagem 11. Zoneamento da área sob concessão do Aeroporto de Brasília

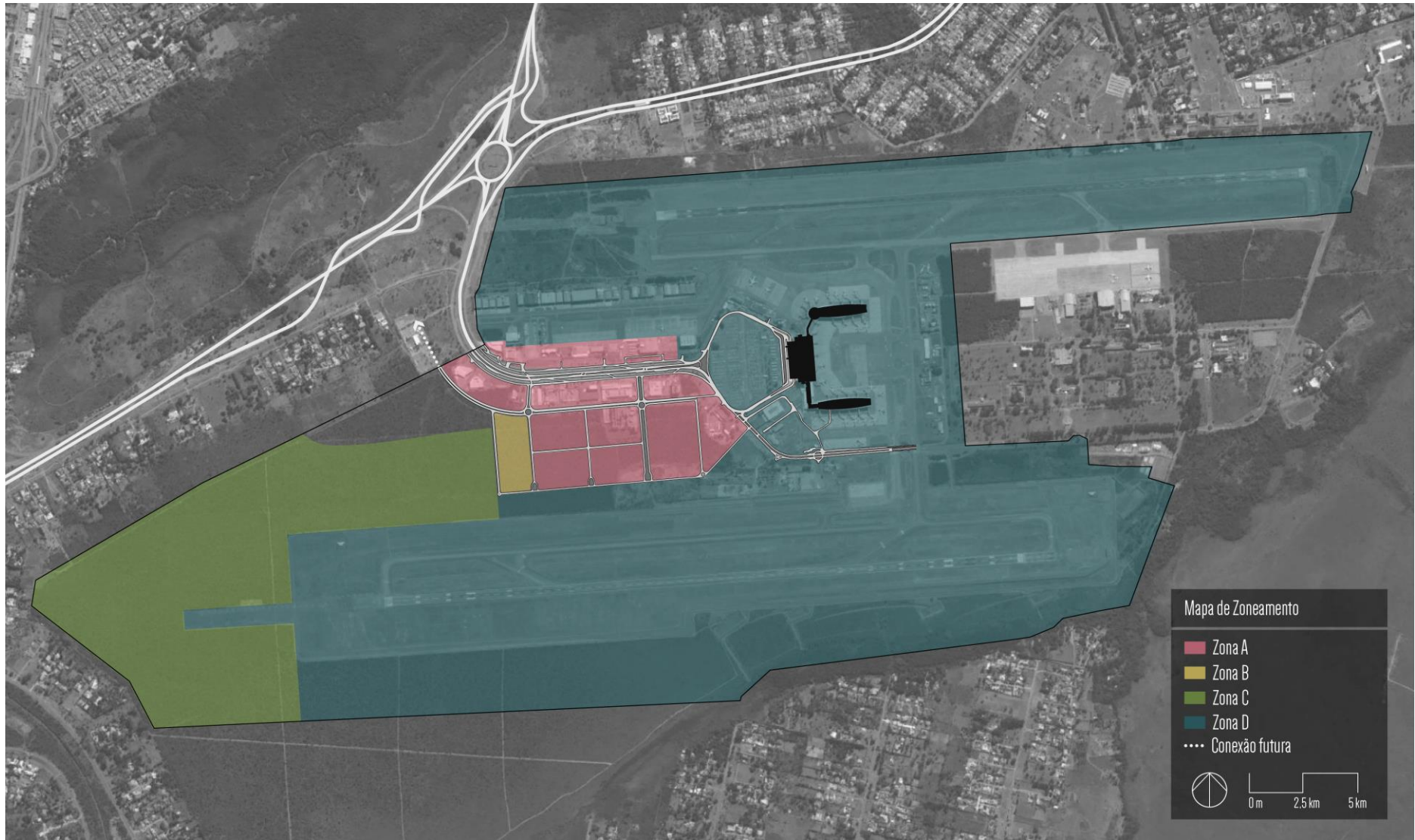
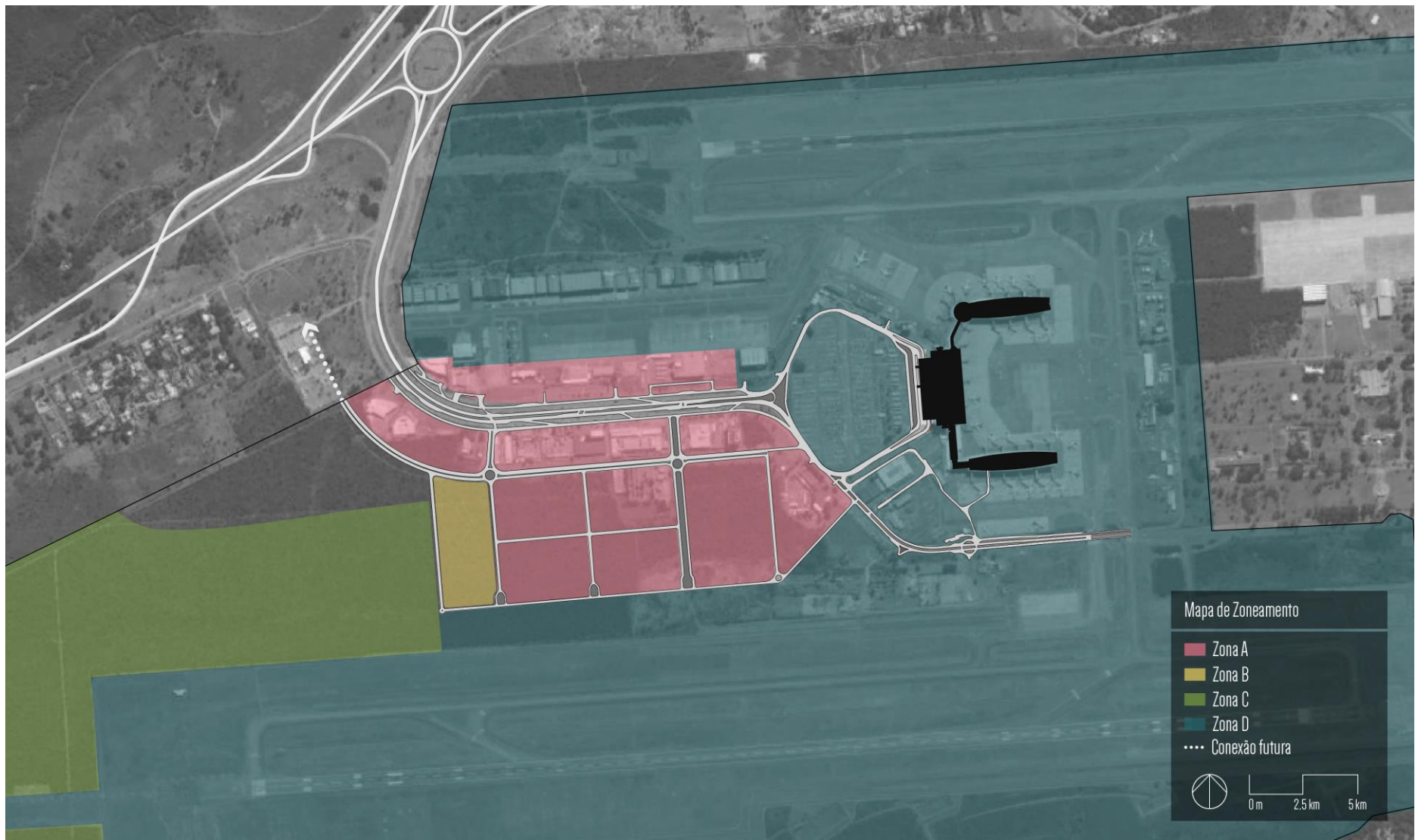


Imagem 12. Recorte do zoneamento



Diretrizes da Zona A

A Zona A deve abrigar usos e atividades diversificados e de necessidade cotidiana dos usuários do aeroporto e da população do Distrito Federal. Considerando que se localiza lindeira à via de acesso ao aeroporto, sua ocupação deve ser mais compacta, com características de subcentralidade.

O objetivo desta Zona é de oferecer usos e atividades que se conectem com o dia-a-dia do Terminal aeroportuário e da cidade. Se destina a atender as necessidades dos funcionários, usuários e passageiros do aeroporto, além do entorno. Serão instaladas atividades comerciais cotidianas, como restaurantes, farmácias e mercados; prestação de serviços, como escritórios, hotéis e aluguéis de carro; institucionais, como escolas, bancos e entretenimento; e industriais de pequeno porte, como gráficas e produção de alimentos.

Essa Zona caracteriza-se pela capacidade de agregar pessoas ao longo do dia e da noite devido às atividades que comporta. São os seguintes usos permitidos para esta Zona:

- Comercial;
- Prestação de serviços;
- Institucional;
- Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade.

As atividades permitidas dentro de cada uso citado estão especificadas na tabela 1 do Anexo.

Estão definidas as seguintes diretrizes para a Zona A:

- Implantar espaços livres e espaços verdes de convivência ao longo da Zona de forma a qualificar a área ambientalmente e socialmente;
- Incentivar fachadas ativas nos térreos das edificações integrando-os ao ambiente urbano com acesso direto pela calçada no nível da circulação dos pedestres;
- Garantir 50% de permeabilidade visual da área de cada fachada nos térreos das edificações voltadas para os passeios, calçadas, vias, espaços livres, espaços verdes, nos quais haja circulação de pessoas;
- Garantir a conexão entre os espaços privados e as vias, calçadas e passeios por meio da abertura das fachadas das edificações para estes espaços de circulação;
- Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;
- Qualificar os espaços livres e os espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios, por meio de paisagismo e instalação de mobiliário urbano, quando pertinente;
- Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;

- Garantir que a Taxa de Ocupação⁸ da Zona não ultrapasse os 60%.

Para informações sobre as alturas máximas permitidas para as edificações ver mapa de gabaritos (Imagem 15).

Diretrizes da Zona B

A Zona B caracteriza-se como uma zona de transição entre as Zonas A e C. Configura-se como a porta de entrada da Zona C, com características de parque urbano, devendo comportar usos e atividades que estimulem a utilização pelas pessoas.

O objetivo desta Zona é de fornecer as mesmas atividades da Zona A, porém de menor porte e com menor taxa de ocupação. Por ser uma área de transição, apresenta uma ocupação mais rarefeita, mas que também atrai pessoas em suas atividades cotidianas. Essa forma de ocupação pretende oferecer espaços abertos, com fluidez para circulação de pessoas, e conectados com o Parque Urbano.

Os seguintes usos são permitidos nessa Zona:

- Comercial;
- Prestação de serviços;
- Institucional;
- Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade.

As atividades permitidas dentro de cada uso citado estão especificadas na tabela 1 do Anexo.

Estão definidas as seguintes diretrizes de ordenamento para a Zona B:

- Implantar espaços livres e espaços verdes de convivência ao longo da Zona de forma a qualificar a área ambientalmente e socialmente;
- Incentivar fachadas ativas nos térreos das edificações integrando-os ao ambiente urbano com acesso direto pela calçada no nível da circulação dos pedestres;
- Garantir 50% de permeabilidade visual da área de cada fachada nos térreos das edificações voltadas para os passeios, calçadas, vias, espaços livres, espaços verdes, nos quais haja circulação de pessoas;
- Garantir a conexão entre os espaços privados e as vias, calçadas e passeios por meio da abertura das fachadas das edificações para estes espaços de circulação;
- Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;
- Qualificar os espaços livres e os espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios, por meio de paisagismo e instalação de mobiliário urbano, quando pertinente;

⁸ Taxa de Ocupação: percentual da área do lote ou projeção ocupada pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo. Fonte: LUOS (PLC 132/2017).

- Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;
- Garantir que a Taxa de Ocupação da Zona não ultrapasse os 30%.

Para informações sobre as alturas máximas permitidas para as edificações ver mapa de gabaritos (Imagem 15).

Diretrizes da Zona C

A Zona C caracteriza-se como uma área de amortecimento entre a área residencial circundante e o aeroporto, com a manutenção da vegetação nativa, sendo permitido usos e atividades culturais, esportivas e de lazer. O uso e ocupação dessa área deve configurar um parque urbano de caráter bucólico, contemplativo e de lazer, com atividades que estimulem a utilização pelos usuários do aeroporto e pela população do DF.

Nessa Zona, as edificações devem ser inseridas harmonicamente na paisagem, de forma que permitam a apreciação da natureza. As atividades a serem exercidas nessa área têm o objetivo de atrair pessoas para o parque tornando o espaço útil e seguro. Nesse contexto, serão permitidas a instalação de edificações para comercialização de alimentos, assim como aluguel de bicicletas e outros equipamentos de lazer, por exemplo. Além disso, devem ser previstos passeios, ciclovias, iluminação pública para pedestres, bancos, paisagismo, dentre outros.

Os usos e atividades permitidos nessa Zona são os compatíveis com um Parque Urbano como os ligados a cultura, esporte e lazer, podendo ser:

- Comercial;
- Prestação de serviços;
- Institucional.

As atividades permitidas dentro de cada uso citado estão especificadas na tabela 3 do Anexo.

Estão definidas as seguintes diretrizes para a Zona C:

- Priorizar mobiliários urbanos e atividades que estejam em concordância com o propósito de recreação, lazer, melhoria da qualidade ambiental urbana, proteção dos recursos hídricos, manutenção ou melhoria paisagística, proteção de bens e manifestações culturais;
- Garantir uma ocupação de baixa intensidade e de baixo impacto sobre o ambiente natural;
- Garantir que as edificações sejam harmonicamente inseridas na paisagem. Podem ser implantados mirantes com altura superior à permitida para a Zona, desde que garantida sua inserção harmônica à paisagem, sem causar grande impacto ao ambiente natural;
- Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;

- Constituir rede cicloviária e de passeios integrados e conectados que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;
- Garantir que a Taxa de Ocupação da Zona não ultrapasse os 2%.

Para informações sobre as alturas máximas permitidas para as edificações ver mapa de gabaritos (Imagem 15).

Diretrizes da Zona D

A Zona D se caracteriza pela região destinada às atividades operacionais inerentes ao funcionamento aeroportuário tais como os terminais de embarque/desembarque/cargas, a área de tráfego das aeronaves e estacionamento de veículos. Além dessas, os terminais também comportam atividades comerciais e de prestação de serviços que complementam o uso aeroportuário, sujeitos às regras ditadas pela Inframerica.

Com isso, esta Zona está sujeita às normas estabelecidas pela concessionária, à legislação federal incidente em aeródromos e ao contrato de Concessão (questões tratadas com detalhe no capítulo de Diagnóstico). Seguem as normas federais incidentes na área do aeroporto de Brasília:

- Resolução ANAC nº 153 de 2010;
- Resolução ANAC nº 270 de 2013;
- Portaria ANAC nº 1.183/SIA de 2010;
- Portaria ANAC nº 1.598/SIA de 2011;
- Regulamento Brasileiro do Aviação Civil;

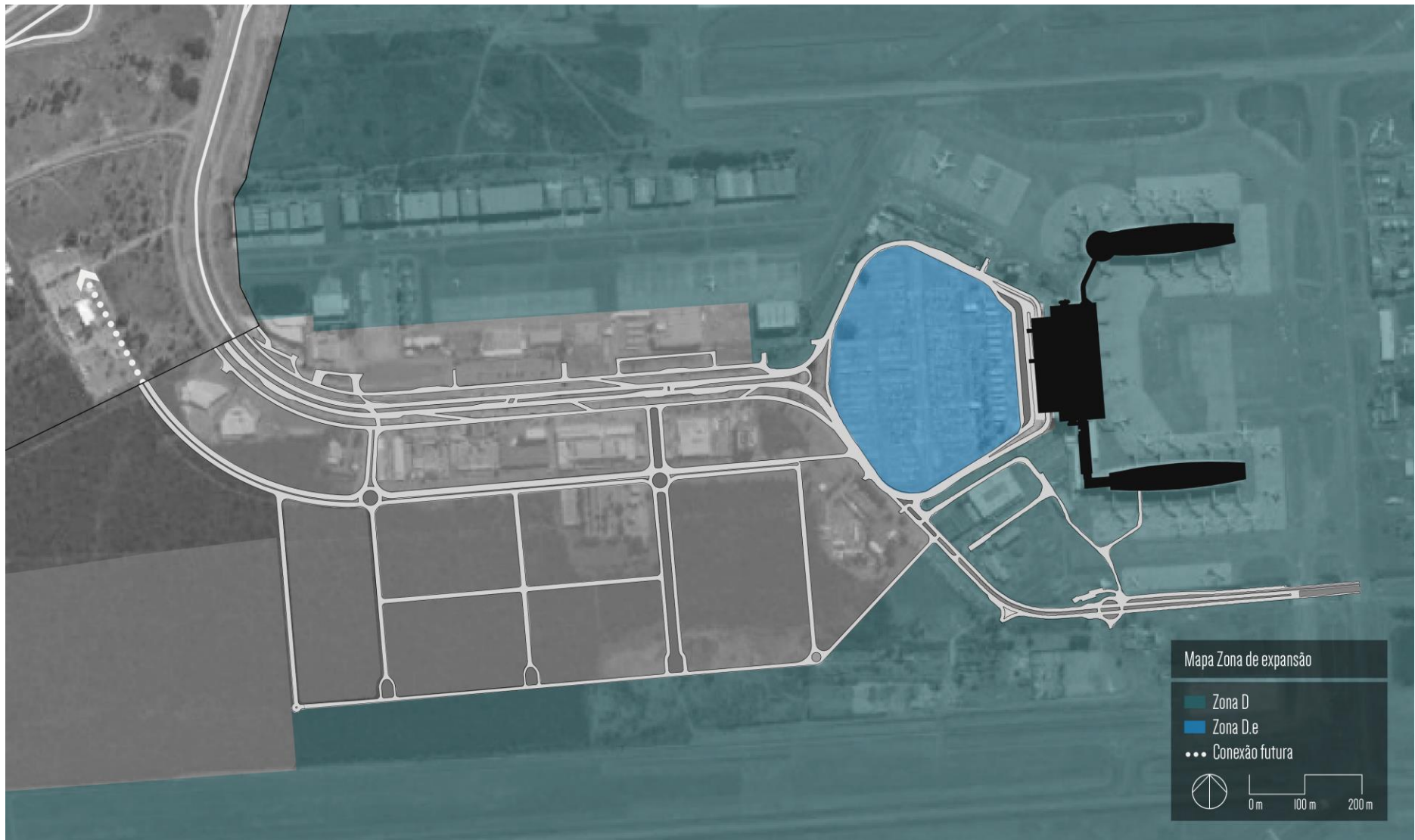
- RBAC nº 154 de 2012;
- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil;
- RBAC nº 153 de 2012;
- ABNT NBR 9719 de 1997;
- Resolução ANAC nº 279 de 2013;
- Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565;
- Lei Federal nº 9.636 de 1998;
- Lei 11.182 de 2005;
- Lei 8.987 de 1995;
- Decreto 7.624 de 2011.

Considerando que a atividade fim de toda a área é a aeroportuária, a Zona D pode se expandir para qualquer uma das Zonas – A, B ou C – sem necessidade de alteração deste Plano. No caso de expansão da Zona D, prevalecem as normas estabelecidas pela concessionária. Adicionalmente, o órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal será informado de alterações no zoneamento apresentado nesse Plano de Ocupação.

Diretrizes da Zona D.e

A área marcada no mapa da Imagem 13, nomeada como Zona D.e (Zona D de expansão), pode desempenhar a função da Zona D ou outra função diversa a essa. No primeiro caso, as diretrizes apresentadas a seguir não se aplicam a Zona D.e, assim como também não se aplicam a Zona D, devido ao caráter de suas atividades. Caso a Zona D.e seja destinada a funções diversas a da Zona D, deve respeitar às diretrizes de ordenamento da área.

Imagem 13. Zona D e Zona D.e



Por ser a área mais próxima ao Terminal de passageiros, esta tem a função estratégica de conectar a Zona D com a Zona A. Portanto, esse espaço deve ser estruturado de forma a atrair e possibilitar o fluxo de pessoas entre a área de embarque/desembarque de passageiros e a de maior concentração de atividades agregadoras, a Zona A.

Os seguintes usos são permitidos nessa Zona:

- Comercial;
- Prestação de serviços;
- Institucional;
- Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade;

As atividades permitidas dentro de cada uso citado estão especificadas na tabela 1 do Anexo.

Estão definidas as seguintes diretrizes de ordenamento – no caso de atividades não inerentes ao funcionamento aeroportuário – para a Zona D.e:

- Implantar espaços livres e espaços verdes de convivência ao longo da Zona de forma a qualificar a área ambientalmente e socialmente;
- Possibilitar, quando possível, que as novas edificações contribuam para a manutenção da ventilação e iluminação natural, existentes atualmente no Terminal, por meio da permeabilidade física e visual;
- Assegurar a livre circulação de pedestres e ciclistas no interior da Zona;

- Prever o tratamento arquitetônico ou paisagístico das coberturas das edificações que sejam visíveis, principalmente a partir do pavimento superior do Terminal, a fim de garantir a qualidade estética da paisagem;
- Garantir que nos bolsões de estacionamento sejam implantados percursos acessíveis que assegurem a circulação e a permanência segura e confortável de pessoas;
- Impedir o cercamento das áreas não destinadas à estacionamento, garantindo a livre circulação de pessoas;
- Promover a integração do embarque/desembarque do aeroporto com a Zona A, por meio de vias, ciclovias/ciclofaixas, calçadas e passeios qualificados e acessíveis;
- Incentivar fachadas ativas nos térreos das edificações integrando-os ao ambiente urbano com acesso direto pela calçada e/ou passeio no nível da circulação dos pedestres;
- Garantir 50% de permeabilidade visual da área de cada fachada nos térreos das edificações voltadas para os passeios, calçadas, vias, espaços livres, espaços verdes, nos quais haja circulação de pessoas;
- Garantir a conexão entre os espaços privados e as vias, calçadas e passeios por meio da abertura das fachadas das edificações para estes espaços de circulação;
- Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas;
- Qualificar os espaços livres e espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios, por meio de paisagismo e instalação de mobiliário urbano, quando pertinente;

- Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;
- Garantir que a Taxa de Ocupação da Zona não ultrapasse os 70%.

A fim de garantir a visibilidade desde o Terminal de Passageiros à direção oeste, assim como a visão do Terminal para quem chega no aeroporto, as seguintes regras devem ser seguidas em relação às alturas das edificações:

- Nos 70% que configuram a taxa de ocupação máxima, a altura máxima é de 10,5m. Ainda dentro dessa taxa, algumas edificações podem atingir uma altura máxima de 25,5m, não podendo estas ultrapassarem 20% da área total da Zona;
- As novas edificações, ou ocupações de qualquer natureza, a serem implantadas dentro de uma faixa de 30m a partir do limite do pavimento de embarque, não devem ultrapassar a altura desse pavimento;
- Contígua à faixa de 30m, deve haver uma segunda faixa de 20m de largura em que a altura máxima das edificações será de 10,5m.

Em ambas as faixas citadas acima, podem ser implantadas coberturas nos percursos destinados à pedestres e ciclistas, e em locais de permanência de pessoas.

Vale ressaltar que, para o caso de expansão do Terminal de Passageiros, as diretrizes de ordenamento apresentadas não se aplicam, uma vez que se classificará como atividade aeroportuária.

Gabaritos

Os mapas de gabaritos apresentados a seguir (Imagem 14 e Imagem 15) foram elaborados de acordo com o estudo de cotas de coroamento das edificações em função da visada da torre de controle. Vale ressaltar que as alturas apresentadas são as máximas permitidas, ressaltando-se a necessidade de avaliação caso a caso, por parte da Inframerica, uma vez que deve ser levada em consideração a localização e a topografia de cada lote.

A definição das alturas máximas das edificações segue a Portaria 257/GC3 e a ICA 6330, do Comando da Aeronáutica, as quais estabelecem restrições de gabarito de acordo com o Plano de Sombras e os Planos de Zona de Proteção elaborado para o aeroporto de Brasília.

Imagem 14. Gabarito Zona D.e

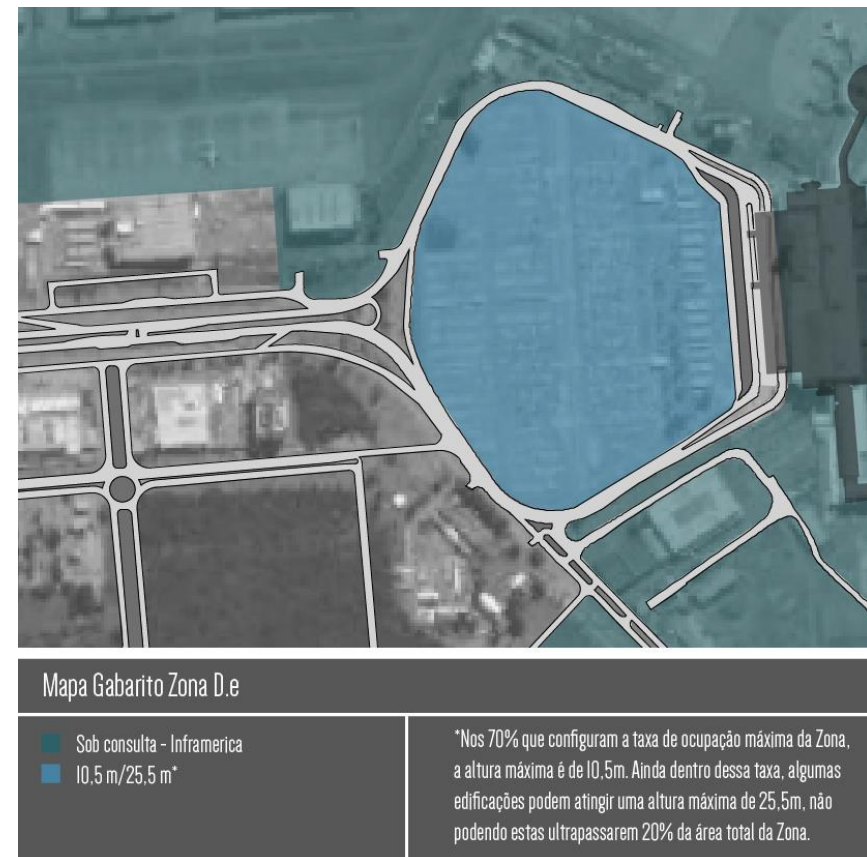
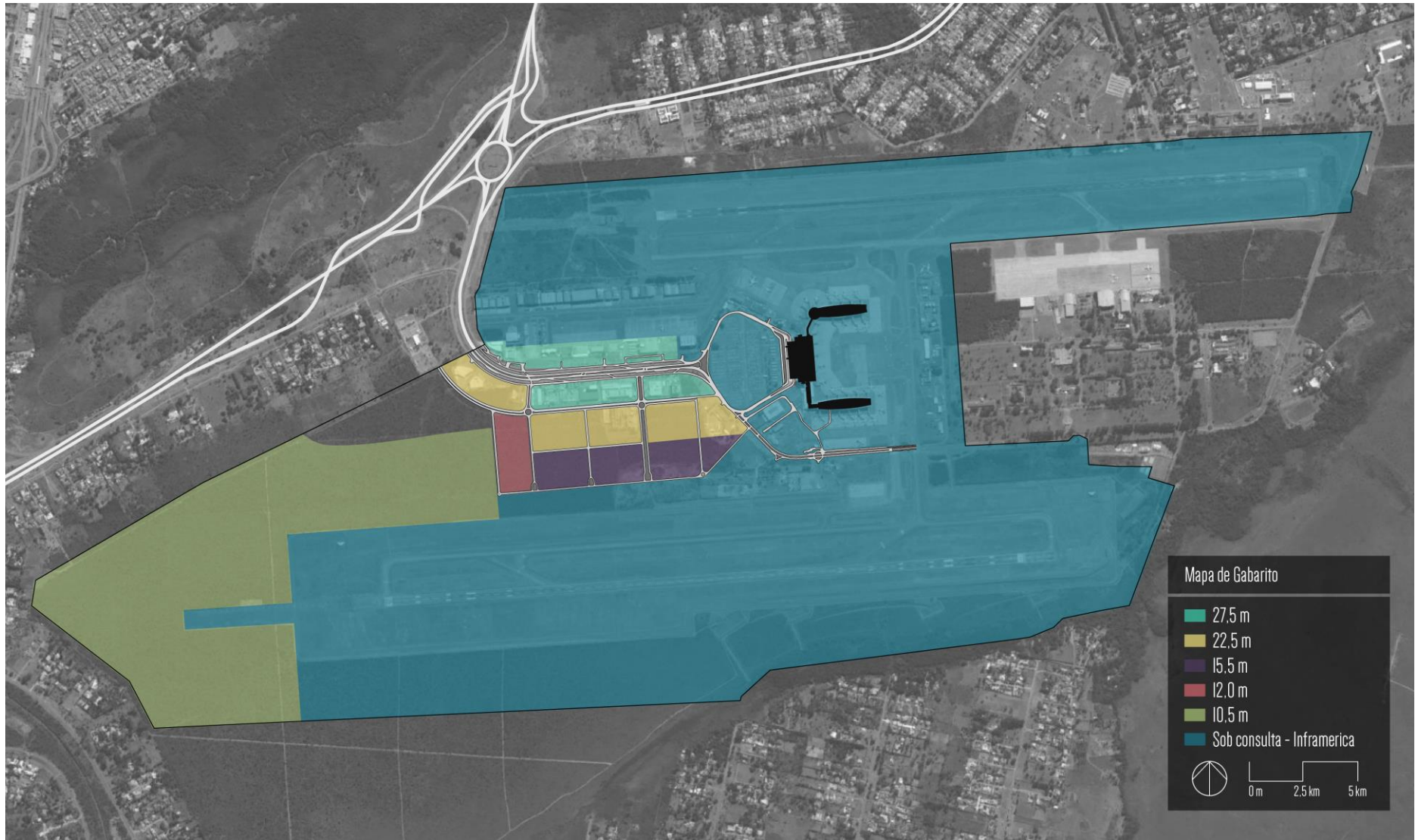


Imagem 15. Zoneamento gabarito



4.2 Sistema viário

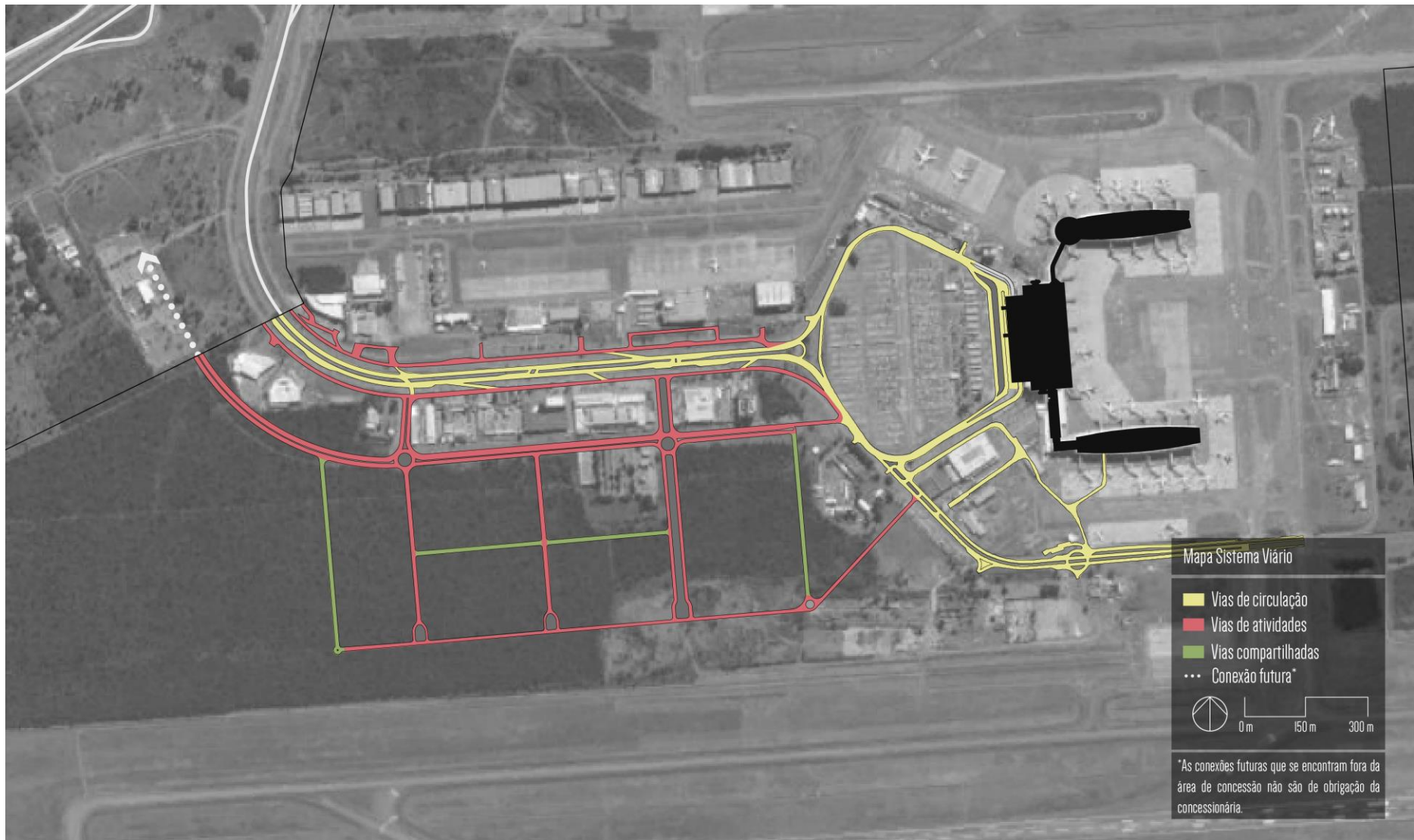
As diretrizes para o sistema viário e circulação deste Plano levam em consideração o contexto urbano no qual o complexo aeroportuário está inserido, com a presença de atividades que o caracterizam como um subcentro rodeado por um entorno predominantemente residenciais.

As vias existentes, assim como as novas vias foram classificadas segundo a Imagem 16 do sistema viário. Vale ressaltar que o traçado do sistema viário constante na imagem citada define conexões necessárias para articulação da malha viária, sendo indicativo e não representando o dimensionamento obrigatório a ser seguido.

Sendo assim, o traçado pode ser ajustado no momento da elaboração do Projeto Urbanístico, desde que garantidas a conexão, a integração e a permeabilidade viária previstas nestas diretrizes. Além disso, conforme contrato de concessão, a construção de novas vias está atrelada a implantação e desenvolvimento das expansões previstas.

Ressalta-se que as propostas de conexões futuras com o entorno, que se encontram fora da área de concessão, não são de obrigação da concessionária.

Imagem 16. Sistema viário

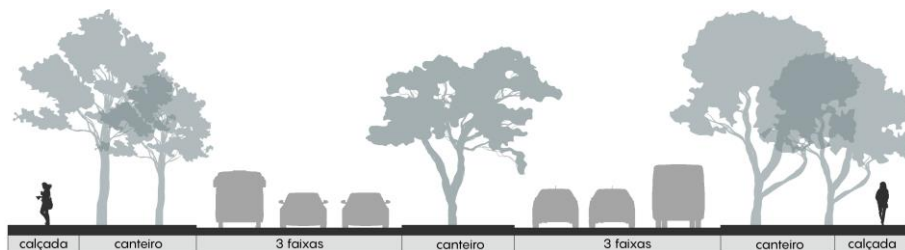


O desenho do sistema viário dentro da área do aeroporto deve observar o Decreto nº 38.047 de 09 de março de 2017, assim como a Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT e o Guia de Urbanização da Segeth. Conforme Imagem 16 relativa ao sistema viário, as vias dentro do complexo aeroportuário foram classificadas como:

- Vias de Circulação;
- Vias de Atividades;
- Vias Compartilhadas.

De acordo com a definição da Nota Técnica citada, as Vias de Circulação traçadas neste plano funcionam como sistema viário estruturante que visa à articulação intraurbana de setores, conferindo também conectividade entre o centro da cidade e a nova subcentralidade que está sendo criada. Em suas áreas lindeiras não há grande concentração de atividades comerciais ou de serviços nem acessos direto das edificações à via. Nelas, a velocidade de operação é maior do que a das Vias de Atividades. A imagem seguinte traz exemplo de seção tipo que pode ter a Via de Circulação.

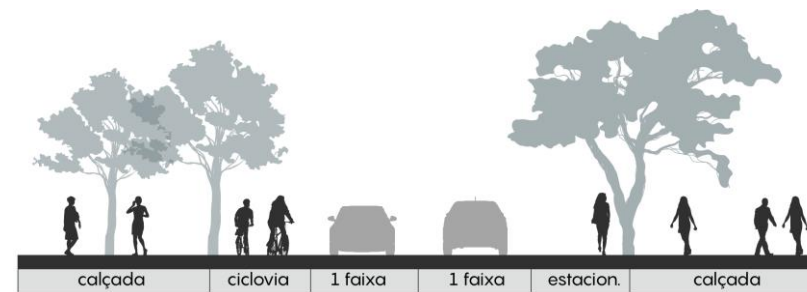
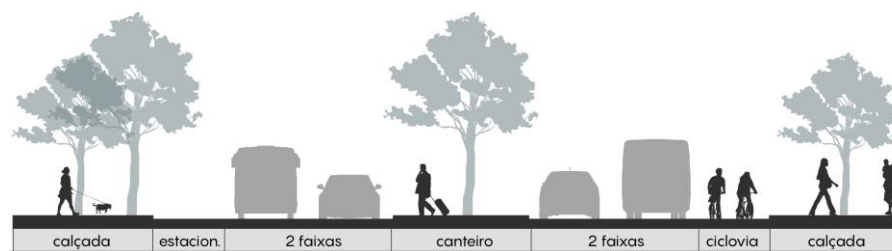
Imagem 17. Exemplo de uma seção tipo de uma Via de Circulação



Adicionalmente, as Vias de Atividades apresentadas no mapa de Sistema Viário servem como vias de transição entre as Vias de

Circulação e as Vias de Circulação de Vizinhança. Se configuram como um sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade as zonas de uso diversificado. Possuem essa classificação por estarem em uma área com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura e serviços, privilegiando o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e ciclistas, sendo uma área de confluência das pessoas que ali circulam. As imagens seguintes trazem exemplos de seções tipo que podem ter as Vias de Atividades.

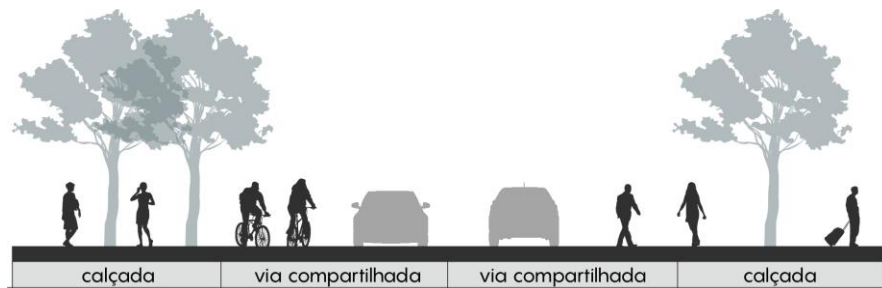
Imagem 18. Exemplos de seções tipo de Vias de Atividades



Por fim, as Vias Compartilhadas têm função de sistema viário complementar que visa conferir acesso interno aos usos comerciais e de serviços. Nessas vias, o tráfego motorizado deve ser desencorajado e a interação social estimulada. Apresentam baixa

velocidade de operação, possibilitando que os pedestres e ciclistas dividam o espaço harmonicamente com os veículos. A imagem seguinte traz exemplo de seção tipo que podem ter as Vias Compartilhadas.

Imagem 19. Exemplo de uma seção tipo de uma Via Compartilhada



Para garantir a circulação harmônica e segura de veículos, ciclistas e pedestres no complexo aeroportuário as seguintes diretrizes devem ser seguidas na implementação do sistema viário:

- Promover a mobilidade ativa por meio de incentivos à utilização de outros modais, que não o veículo individual, nos deslocamentos dentro do complexo aeroportuário;
- Possibilitar a integração entre os diferentes modais de transporte, motorizados e não motorizados, priorizando a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade dos pedestres e ciclistas;
- Promover independência entre os fluxos do sistema viário destinados diretamente ao embarque/desembarque de passageiros, daqueles com destino às atividades das Zonas A, B e C;

- Promover a articulação entre as Zonas, por meio do sistema viário, além da conexão das novas ocupações às existentes;
- Utilizar tratamento urbanístico e paisagístico nas vias lindeiras aos parques para que promovam uma suave transição das Zonas C e D para as Zonas A e B, a fim de qualificar positivamente as áreas de circulação e contribuir para a segurança e a vitalidade do espaço urbano;
- Possibilitar a circulação, tanto de modais motorizados quanto não motorizados, por meio de conexões entre as Zonas e no interior de cada uma delas, assim como demonstrado na Imagem 23;
- Garantir o deslocamento seguro de pedestres e ciclistas entre as Zonas, principalmente entre a Zonas A e a Zona D, e em que o fluxo de veículos é maior, de forma a incentivar a mobilidade ativa;
- Ordenar a circulação de veículos nas áreas de embarque/desembarque de forma a garantir a fruição e a segurança no trânsito de motoristas e pedestres;
- Adotar medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*), quando pertinente, nas vias que apresentam maior fluxo de pedestres e ciclistas, principalmente na região próxima ao terminal de passageiros (ver Imagem 20);

Prever a implantação de faixas elevadas de travessias de pedestres e ciclistas, quando pertinente, a fim de garantir percursos contínuos, acessíveis, confortáveis e seguros para pedestres e ciclistas, ainda que sejam complementadas por soluções de travessias aéreas ou subterrâneas (ver Imagem 21);

- Assegurar que os modais não motorizados sejam favorecidos com a implantação de uma rede de calçadas e ciclovias/ciclofaixas, que configurem percursos contínuos, acessíveis, confortáveis e seguros, com infraestrutura adequada de pavimentação, arborização, mobiliário urbano e iluminação atentando para os critérios estéticos e funcionais na escala dos pedestres e ciclistas;

Imagem 20. Medidas moderadoras de tráfego próximo ao Terminal

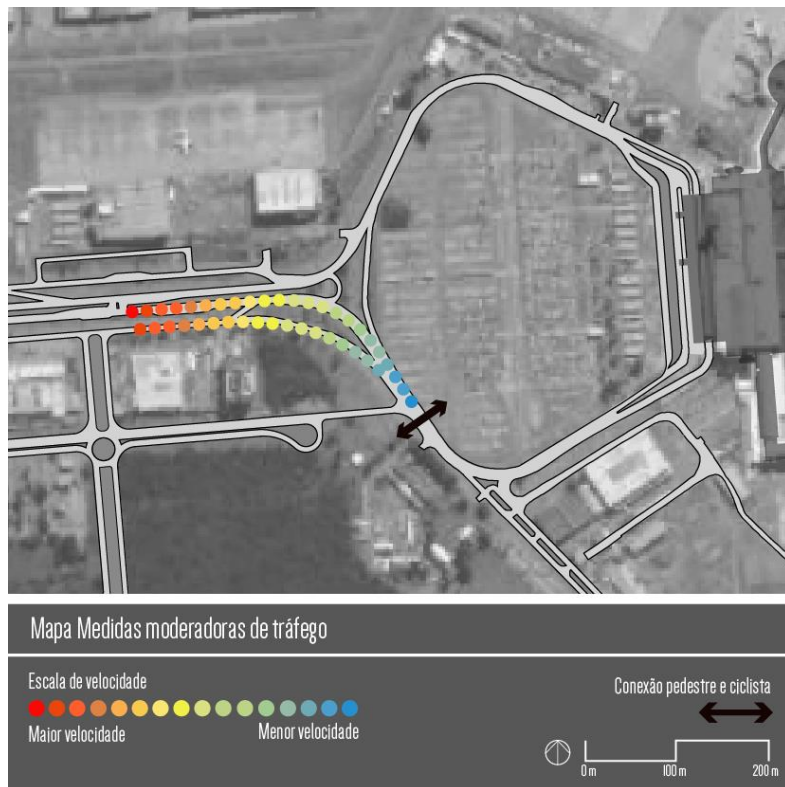


Imagem 21. Exemplo de faixa elevada para travessia de pedestres. Fonte: *Urban Street Design Guide*, NACTO.



- Prever a implementação de um circuito de ciclovia/ciclofaixa que conecte com o Lago Sul e Park Way, além do circuito interno que conecte as áreas onde ocorrem as atividades agregadoras de pessoas com o Parque Urbano;
- Garantir que as calçadas e passeios apresentem larguras adequadas ao tipo de uso e ocupação previstos para a área, com acessibilidade universal de acordo com legislação e normas vigentes;
- Assegurar calçadas confortáveis e seguras para a circulação dos pedestres, incluindo os com deficiência ou mobilidade reduzida, além de possibilitar a implantação de mobiliário

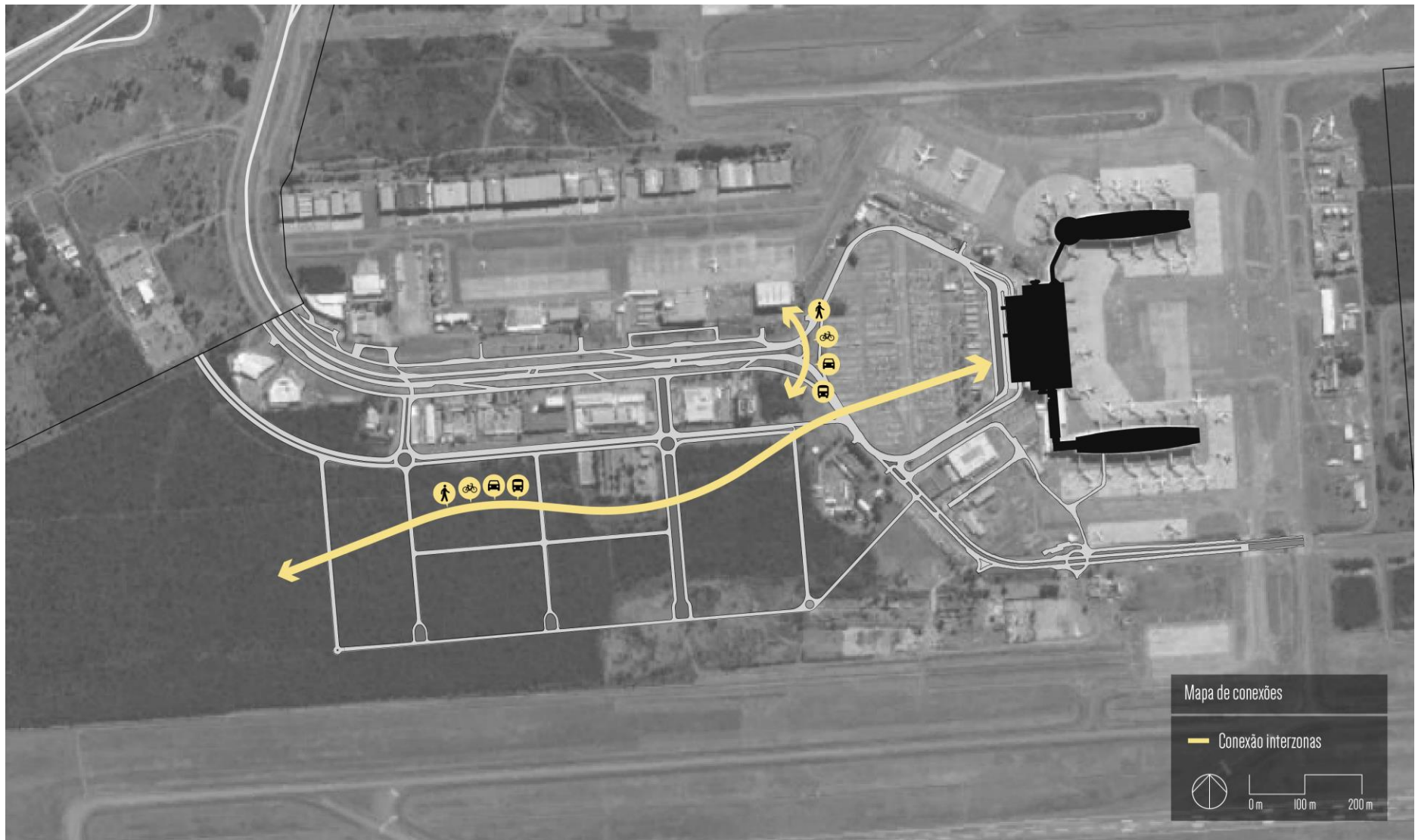
urbano, como postes, bancos, pontos de ônibus e arborização;

- Possibilitar, sempre que possível, que as calçadas voltadas para os logradouros públicos contíguas à edificações apresentem as faixas de serviço, de passeio livre e de acesso à edificação (ou lote), com largura mínima total de 4,30 metros, conforme Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT (ver Imagem 22);
- Prever a instalação de paraciclos ou bicicletários ao longo dos percursos, os quais não devem obstruir o passeio, garantindo a livre circulação de pedestres e ciclistas.

Imagem 22. Exemplo de calçada completa. Fonte: *Urban Street Design Guide*, NACTO.



Imagem 23. Conexões viárias interzonas



4.3 Sistema de Espaços Livres e Espaços Verdes

Os Espaços Livres e os Espaços Verdes que integram e conectam as Zonas especificadas neste Plano, serão constituídos por praças, jardins e canteiros ajardinados. Eles devem garantir a livre circulação dos pedestres assim como proporcionar espaços de lazer e estar.

Espaços Livres são aqueles destinados a praças e similares, qualificados com infraestrutura e mobiliário adequado para usufruto das pessoas, preferencialmente contendo vegetação e áreas permeáveis. Já os Espaços Verdes são aqueles destinados a jardins, canteiros e similares, com presença de vegetação e áreas permeáveis.

As diretrizes de ordenamento que norteiam esses espaços são as seguintes:

- Garantir, no mínimo, 20% de Espaços Livres e Espaços Verdes das áreas totais das Zonas A e D.e;
- Garantir, no mínimo, 30% de Espaços Livres e Espaços Verdes da área total da Zona B;
- Integrar o Parque Urbano que constitui a Zona C ao Sistema de Espaços Livres e de Espaços Verdes;
- Estruturar as praças como espaços qualificados de lazer, recreação, estar e permanência com infraestrutura e mobiliário urbano, aliados a atividades diversificadas, a fim de incentivar a utilização pelas pessoas;
- Assegurar o não cercamento dos Espaços Livres e dos Espaços Verdes;

- Evitar muros e fachadas cegas voltadas para estes espaços, a fim de contribuir com a vitalidade e segurança dessas áreas e seu entorno;
- Possibilitar, sempre que possível, que estes espaços sejam conectados entre si por meio de calçadas e passeios acessíveis e desobstruídos, além de uma rede de ciclovias/ciclofaixas;
- Proporcionar a arborização nas áreas livres, preferencialmente com espécies nativas do cerrado, de forma a proporcionar o conforto térmico por meio de espaços e caminhos sombreados;
- Manter, sempre que possível, vegetação nativa existente;
- Qualificar a paisagem das áreas livres de ocupação por meio de paisagismo adequado, de baixa manutenção, e arte urbana;
- Evitar espaços residuais subutilizados sem tratamento paisagístico;
- Assegurar iluminação pública eficiente no nível do pedestre, proporcionando ambientes seguros durante a noite;

4.4 Drenagem urbana

Com o objetivo de mitigar os efeitos da urbanização e da impermeabilização do solo nos desequilíbrios qualitativos e quantitativos do ciclo hidrológico, seguem as diretrizes para controle de escoamento de águas de chuva:

- Adotar soluções de drenagem de águas pluviais, em todas as Zonas, que aumentem o volume de água infiltrado, reduzam o escoamento superficial e evitem grandes volumes de água nos exutórios;
- Possibilitar que as soluções de drenagem adotadas para cada Zona supram a respectiva área de contribuição e que não direcionem as vazões remanescentes para outras Zonas;
- Assegurar a escolha da melhor técnica de drenagem de acordo com as características físicas e antrópicas de cada área. As soluções adotadas podem ser complementadas por meio da adoção de técnicas compensatórias (biorretenção, trincheira de infiltração, poço de infiltração e pavimento permeável entre outras);
- Instalar, quando possível, nos Espaços Livres e Espaços Verdes sistemas de biorretenção da água da chuva.

5. Disposições finais

Conforme tratado no capítulo de Diagnóstico, a área do Aeroporto de Brasília é de patrimônio da União e se encontra sob concessão à iniciativa privada. Regida por um contrato de concessão com a própria União, a concessionária responsável pela administração da área até o ano de 2037 é a 'Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.'

Além da realização dos investimentos obrigatórios, a Inframerica realiza o pagamento de Contribuição Fixa à União da ordem de 270 milhões de reais por ano, além da Contribuição Mensal, a título de

contrapartida pelo direito de exploração do sítio aeroportuário, incluindo receitas tarifárias e comerciais. Portanto, a exploração do sítio aeroportuário é fundamental para o cumprimento das obrigações da Inframerica perante o poder público.

Os parâmetros de uso e ocupação do solo estabelecidos nas Diretrizes deste Plano de Ocupação, apresentados ao órgão gestor do planejamento territorial e urbano do Distrito Federal, são os que regem a área do aeroporto sob concessão.

Em função disso, no que toca as áreas de concessão individuais e construções, estes são cedidos por meio de contrato, pela concessionária, e estão sujeitos às normas, diretrizes, vistoria e liberação da Inframerica, respeitadas as disposições deste plano de ocupação e as licenças ambientais e suas condicionantes.

Em relação à aprovação de projetos das edificações, essa segue o processo interno da concessionária. Os projetos devem passar pelos seguintes setores da Inframerica: Novos Negócios, Meio Ambiente, Arquitetura, Infraestrutura, Operações, Jurídico e Regulatório. Esses diferentes setores observam e garantem o respeito às normas legais aqui citadas e ao presente Plano de Ocupação.

Dentro deste contexto, não obstante o poder de fiscalizar e vistoriar a área seja das entidades federais, em especial SPU, SAC e ANAC, a concessionária assume o compromisso de seguir as diretrizes e parâmetros estabelecidos neste Plano de Ocupação, apresentados no âmbito distrital ao órgão gestor do planejamento territorial e urbano do DF.

A concessionária também se compromete a atualizar o órgão gestor do planejamento a respeito de modificações feitas no Plano para que sejam retificadas em seus registros.

Diante da importância que a área do Aeroporto de Brasília representa não apenas para a cidade, mas também para todo o país, fica estabelecido o presente Plano com o objetivo de orientar o desenvolvimento do complexo aeroportuário de forma a modernizar o transporte aéreo, dinamizar a economia local e melhorar a qualidade do meio urbano. Tudo isso com bases sustentáveis no longo prazo e com respeito ao meio ambiente e à cidade que o circunda.

Equipe Técnica

Ian de Miranda Joels

Arquiteto e Urbanista - Inframerica

Mariana Monteiro de Oliveira

Arquiteta e Urbanista – Inframerica

CAU A52948-6

Renata Seabra R. C. Corrêa

Arquiteta e Urbanista – Consultora em Planejamento Urbano

CAU A55918-0

Carolina Simões G. de Moura

Arquiteta e Urbanista – Produção dos mapas e imagens

Anexo – Tabelas de Usos e Atividades por Zona

Tabela 1. Usos e atividades permitidos - Zona A, Zona B e Zona D.e

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Comercial	[45 - G] - Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	[45.1] Comércio de veículos automotores
		[45.3] Comércio de peças e acessórios para veículos automotores
		[45.4] Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios
	[46 - G] - Comércio por atacado, exceto de veículos automotores	[46.1] Representantes comerciais e agentes do comércio, exceto de veículos automotores e motocicletas
		[46.2] Comércio atacadista de matérias-primas agrícolas e animais vivos
		[46.3] Comércio atacadista especializado em produtos alimentícios, bebidas e fumo
		[46.4] Comércio atacadista de produtos de consumo não alimentar
		[46.5] Comércio atacadista de equipamentos e produtos de tecnologias de informação e comunicação
		[46.6] Comércio atacadista de máquinas, aparelhos, equipamentos, exceto de tecnologias de informação e comunicação
		[46.7] - Comércio atacadista de madeira, ferragens, ferramentas, material elétrico e material de construção
		[46.8] - Comércio atacadista especializado em outros produtos
		[46.9] - Comércio atacadista não-especializado
		[47 - G] - Comércio varejista
	[47.2] - Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo	
	[47.3] - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores	
[47.4] - Comércio varejista de material de construção		

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Comercial		[47.5] - Comércio varejista de equipamentos de informática e comunicação; equipamentos e artigos de uso doméstico
		[47.6] - Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos
		[47.7] - Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos
		[47.8] - Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados
Prestação de Serviços	[01 - A] - Agricultura, pecuária e serviços relacionados	[01.6] - Atividades de apoio à agricultura e à pecuária: atividades de pós-colheita
	[02 - A] - Produção Florestal	[02.3] - Atividades de apoio à produção florestal
	[29 - C] - Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	[29.5] - Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores
	[33 - C] - Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	[33.1] - Manutenção e reparação de máquinas e equipamentos
		[33.2] - Instalação de máquinas e equipamentos
	[41 - F] - Construção de edifícios	[41.1] - Incorporação de empreendimentos imobiliários
		[41.2] - Construção de edifícios
	[42 - F] - Obras de Infraestrutura	[42.1] - Construção de rodovias, ferrovias, obras urbanas e obras-de-arte especiais
		[42.2] - Obras de infraestrutura para energia elétrica, telecomunicações, água, esgoto e transporte por dutos
		[42.9] - Construção de outras obras de infraestrutura
	[43 - F] - Serviço especializado para construção	[43.1] - Demolição e preparação do terreno
		[43.2] - Instalações elétricas, hidráulicas e outras instalações em construções
		[43.3] - Obras de acabamento
[43.9] - Outros serviços especializados para construção		

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS	
Prestação de Serviços	[45 - G] - Comércio, reparação de serviços automotores e motocicletas	[45.2] - Manutenção e reparação de veículos automotores	
		[45.4] - Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios	
	[49 - H] - Transporte terrestre		[49.1] - Transporte ferroviário e metroviário
			[49.2] - Transporte rodoviário de passageiros
			[49.3] - Transporte rodoviário de carga
			[49.4] - Transporte dutoviário
			[49.5] - Trens turísticos, teleféricos e similares
	[51 - H] - Transporte aéreo		[51.1] - Transporte aéreo de passageiros
			[51.2] - Transporte aéreo de carga
	[52 - H] - Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes		[52.1] - Armazenamento, carga e descarga
			[52.2] - Atividades auxiliares dos transportes terrestres
			[52.4] - Atividades auxiliares dos transportes aéreos
			[52.5] - Atividades relacionadas à organização do transporte de carga
	[53 - H] - Correio e outras atividades de entrega		[53.1] - Atividades de correio
			[53.2] - Atividades de malote e de entrega
	[55 - I] - Alojamento		[55.1] - Hotéis e similares
			[55.9] - Outros tipos de alojamento não especificados anteriormente
	[56 - I] - Alimentação		[56.1] - Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas
			[56.2] - Serviços de catering, bufê e outros serviços de comida preparada
	[58 - J] - Edição e edição integrada à impressão		[58.1] - Edição de livros, jornais, revistas e outras atividades de edição
		[58.2] - Edição integrada à impressão de livros, jornais, revistas e outras publicações	
[61 - J] - Telecomunicações		[61.1] - Telecomunicações por fio	
		[61.2] - Telecomunicações sem fio	
		[61.3] - Telecomunicações por satélite	
		[61.4] - Operadoras de televisão por assinatura	

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Prestação de Serviços		[61. 9] - Operadoras de televisão por assinatura
	[62 - J] - Atividades dos serviços de tecnologia da informação	[62.0] - Atividades dos Serviços de Tecnologia da Informação
	[63 - J] - Atividades de prestação de serviços de informação	[63.1] - Tratamento de dados, hospedagem na internet e outras atividades relacionadas
		[63.9] - Outras atividades de prestação de serviços de informação
	[64 – K] - Atividades de serviços financeiros	[64.2] - Intermediação monetária - depósitos à vista
		[64.3] - Intermediação não-monetária - outros instrumentos de captação
		[64.4] - Arrecadamento mercantil
		[64.5] - Sociedades de capitalização
		[64.6] - Atividades de sociedades de participação
		[64.7] - Fundos de investimento
		[64.9] - Atividades de serviços financeiros não especificados anteriormente
		[65 - K] - Seguros, resseguros, previdência complementar e planos de saúde
	[65.2] - Seguros-saúde	
	[65.3] - Resseguros	
	[65.4] - Previdência complementar	
	[65.5] - Planos de saúde	
	[66 - K] - Atividades auxiliares do serviços financeiros, seguros, previdência complementar e planos de saúde	[66.1] - Atividades auxiliares dos serviços financeiros
		[66.2] - Atividades auxiliares dos seguros, da previdência complementar e dos planos de saúde
		[66.3] - Atividades de administração de fundos por contrato ou comissão
	[68 - L] - Atividades imobiliárias	[68.1] - Atividades imobiliárias de imóveis próprios
[68.2] - Atividades imobiliárias por contrato ou comissão		

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Prestação de Serviços	[69 - M] - Atividades jurídicas, de contabilidade e de auditoria	[69.1] - Atividades jurídicas [69.2] - Atividades de contabilidade, consultoria e auditoria contábil e tributária
	[70 - M] - Atividades de sedes de empresas de consultoria em gestão ambiental	[70.2] - Atividades de empresas e unidades administrativas locais
	[71 – M] - Serviços de arquitetura e engenharia; testes e análises técnicas	[71.1] - Serviços de arquitetura e engenharia e atividades técnicas relacionadas [71.2] - Testes e análises técnicas
	[72 - M] - Pesquisa e desenvolvimento científico	[72.1] - Pesquisa e desenvolvimento experimental em ciências físicas e naturais [72.2] - Pesquisa e desenvolvimento experimental em ciências sociais e humanas
	[73 - M] - Publicidade e pesquisa de mercado	[73.1] - Publicidade [73.2] - Pesquisas de mercado e de opinião pública
	[74 - M] - Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	[74.1] - Design e decoração de interiores [74.2] - Atividades fotográficas e similares [74.9] - Atividades profissionais, científicas e técnicas não especificadas anteriormente
	[75 - M] - Atividades veterinárias	[75.0] - Atividades veterinárias
	[77 – N] - Aluguéis não imobiliários e gestão de ativos intangíveis não-financeiros	[77.1] - Locação de meios de transporte sem condutor [77.2] - Aluguel de objetos pessoais e domésticos [77.3] - Aluguel de máquinas e equipamentos agrícolas sem operador [77.4] - Gestão de ativos intangíveis não financeiros
	[78 - N] - Seleção, agenciamento e locação de mão de obra	[78.1] - Seleção, agenciamento e locação de mão de obra [78.2] - Locação de mão de obra temporária [78.3] - Fornecimento e gestão de recursos humanos para terceiros

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Prestação de Serviços	[79 - N] - Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	[79.1] - Agências de viagens e operadores turísticos [79.9] - Serviços e reservas e outros serviços de turismo não especificados anteriormente
	[80 - N] - Atividades de vigilância, segurança e investigação	[80.1] - Atividades de vigilância, segurança privada e transporte de valores [80.2] - Atividades de monitoramento de sistemas de segurança
	[81 - N] - Serviços para edifícios e atividades paisagísticas	[81.1] - Serviços combinados para apoio a edifícios [81.2] - Atividades de limpeza [81.3] - Atividades paisagísticas
	[82 - N] - Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados principalmente às empresas	[82.1] - Serviço de escritório e apoio administrativo [82.2] - Atividades de tele atendimento [82.3] - Atividades de organização de eventos, exceto culturais e esportivos [82.9] - Outras atividades de serviços prestados principalmente às empresas
	[92 - R] - Atividades de exploração de jogos de azar e apostas	[92.0] - Atividades de exploração de jogos de azar e apostas
	[93 - R] - Atividades esportivas e de recreação e de lazer	[93.2] - Atividades de recreação e lazer
	[95 - S] - Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos	[95.1] - Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação [95.2] - Reparação e manutenção de objetos e equipamentos pessoais e domésticos
	[96 - S] - Outras atividades de serviços pessoais	[96.0] - Outras atividades de serviços pessoais
	[97 - T] - Serviços domésticos	[97.0] - Serviços domésticos
	[35 - D] - Eletricidade, gás e outras utilidades	[35.1] - Geração, transmissão e distribuição de energia elétrica

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Institucional		[35.1] - Produção e distribuição de combustíveis gasosos por redes urbanas
		[35.1] - Produção, distribuição de vapor, água quente e ar condicionado
	[36 - E] - Captação, tratamento e distribuição de água	[36.0] - Captação, tratamento e distribuição de água
	[37 - E] - Esgoto e atividades relacionadas	[37.0] - Esgoto e atividades relacionadas
	[38 - E] - Coleta, tratamento e disposição de resíduos; recuperação de materiais	[38.1] - Coleta de resíduos
		[38.2] - Tratamento e disposição de resíduos
	[39 - E] - Descontaminação e outros serviços de gestão de resíduos	[39.0] - Descontaminação e outros serviços de gestão de resíduos
	[52 - H] - Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	[52.2] - Atividades auxiliares dos transportes terrestres
	[59 - J] - Atividades cinematográficas, produção de vídeos e de programas de televisão; gravação de som e edição de música	[59.1] - Atividades cinematográficas, produção de vídeos e de programas de televisão
		[59.2] - Atividades de gravação de som e de edição de música
	[60 - J] - Atividades de rádio e de televisão	[60.1] - Atividades de rádio
		[60.2] - Atividades de televisão
	[64 - K] - Atividades de serviços financeiros	[64.1] - Banco Central
	[84 - O] - Administração Pública, defesa e seguridade social	[84.1] - Administração do estado e da política econômica e social
		[84.2] - Serviços coletivos prestados pela administração pública
		[84.3] - Seguridade social obrigatória
	[85 - P] - Educação	[85.1] - Educação infantil e ensino fundamental
		[85.2] - Ensino médio
		[85.3] - Educação superior
		[85.4] - Educação profissional de nível técnico e tecnológico
[85.5] - Atividades de apoio à educação		
[85.9] - Outras atividades de ensino		

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Institucional	[86 - Q] - Atividades de atenção à saúde humana	[86.1] - Atividades de atendimento hospitalar
		[86.2] - Serviços móveis de atendimento a urgências e de remoção de pacientes
		[86.3] - Atividades de atenção ambulatorial executadas por médicos e odontólogos
		[86.4] - Atividades de serviços de complementação diagnóstica e terapêutica
		[86.5] - Atividades de profissionais da área de saúde, exceto médicos e odontólogos
		[86.6] - Atividades de apoio à gestão de saúde
		[86.9] - Atividades de apoio à saúde humana não especificados anteriormente
	[87 - Q] - Atividades de atenção à saúde humana, integradas com assistência social, prestadas em residências coletivas e particulares	[87.1] - Atividades de assistência a idosos, deficientes físicos, imunodeprimidos e convalescentes, e de infraestrutura e apoio a pacientes prestados em residências coletivas e particulares
		[87.2] - Atividades de assistência psicossocial e à saúde a portadores de distúrbios psíquicos, deficiência mental e dependência química
		[87.3] - Atividades de assistência social prestadas em residências coletivas e particulares
	[88 - Q] - Serviços de assistência social sem alojamento	[88.0] - Serviços de assistência social sem alojamento
	[90 - R] - Atividades artísticas, criativas e de espetáculos	[90.0] - Atividades artísticas, criativas e de espetáculos
	[91 - R] - Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental	[91.0] - Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental
[93 - R] - Atividades esportivas e de recreação e de lazer	[93.1] - Atividades esportivas	

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Institucional	[94 - S] - Atividades de organizações associativas	[94.1] - Atividades de organizações associativas patronais, empresariais e profissionais [94.2] - Atividades de organizações sindicais [94.3] - Atividades de associações de defesa de direitos sociais [94.9] - Atividades de organizações associativas não especificadas anteriormente
	[99 – U] - Organismo internacionais e outras instituições extraterritoriais	[99.0] - Organismo internacionais e outras instituições extraterritoriais
Industrial	[14 - C] - Confeção de artigos do vestuário e acessórios	[14.1] - Confeção de artigos do vestuário e acessórios
	[18 - C] - Impressão e reprodução de gravações	[18.1] - Atividade de impressão
		[18.2] - Serviços de pré-impressão e acabamentos gráficos
		[18.3] - Reprodução de materiais gravados em qualquer suporte
	[21 – C] - Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos	[21.1] - Fabricação de produtos farmoquímicos
		[21.2] - Fabricação de produtos farmacêuticos
	[26 - C] - Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	[26.1] - Fabricação de componentes eletrônicos
		[26.2] - Fabricação de equipamentos de informática periféricos
		[26.3] - Fabricação de equipamentos de comunicação
		[26.4] - Fabricação de aparelhos de recepção, reprodução, gravação e amplificação de áudio e vídeo
		[26.5] - Fabricação de aparelhos e instrumentos de medida, teste e controle; cronômetros e relógios
[26.6] - Fabricação de aparelhos eletrodomésticos e eletro terapêuticos e equipamentos de irradiação		
[26.7] - Fabricação de equipamentos e instrumentos ópticos, fotográficos e cinematográficos		
[26.8] - Fabricação de mídias virgens, magnéticas e ópticas		
[31 - C] - Fabricação de móveis	[31.0] - Fabricação de móveis	

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Industrial	[32 - C] - Fabricação de produtos diversos	[32.1] - Fabricação de artigos de joalheria, bijuteria e semelhantes
		[32.2] - Fabricação de instrumentos musicais
		[32.3] - Fabricação de artefatos para pesca e esporte
		[32.4] - Fabricação de brinquedos e jogos recreativos
		[32.5] - Fabricação de instrumentos e materiais para uso médico e odontológico e de artigos ópticos
		[32.9] - Fabricação de produtos diversos

Tabela 2. Usos e atividades permitidos - Zona C

USOS	ATIVIDADES	GRUPOS
Comercial	[47 - G] - Comércio varejista	[47.2] - Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo
		[47.6] - Comércio varejista de artigos culturais, recreativos e esportivos
		[47.7] - Comércio varejista de produtos farmacêuticos, perfumaria e cosméticos e artigos médicos, ópticos e ortopédicos
		[47.8] - Comércio varejista de produtos novos não especificados anteriormente e de produtos usados
Prestação de Serviços	[01 - A] - Agricultura, pecuária e serviços relacionados	[01.6] - Atividades de apoio à agricultura e à pecuária; atividades de pós-colheita
	[02 - A] - Produção Florestal	[02.3] - Atividades de apoio à produção florestal
	[55 - I] - Alojamento	[55.9] - Outros tipos de alojamentos não especificados anteriormente
		[55.90-6] - Classe: outros tipos de alojamento não especificados anteriormente
		[5590-6/02] - Subclasse: Campings
	[56 - I] - Alimentação	[56.1] - Restaurantes e outros serviços de alimentação e bebidas
	[72 - M] - Pesquisa e desenvolvimento científico	[72.1] - Pesquisa e desenvolvimento experimental em ciências físicas e naturais
		[72.2] - Pesquisa e desenvolvimento experimental em ciências sociais e humanas
	[74 - M] - Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	[74.9] - Atividades profissionais, científicas e técnicas não especificadas anteriormente
	[75 - M] - Atividades veterinárias	[75.0] - Atividades veterinárias
	[77 - N] - Alugueis não imobiliários e gestão de ativos intangíveis não-financeiros	[77.1] - Locação de meios de transporte sem condutor
[77.2] - Aluguel de objetos pessoais e domésticos		
[93 - R] - Atividades esportivas e de recreação e de lazer	[93.2] - Atividades de recreação e lazer	

Institucional	[90 - R] - Atividades artísticas, criativas e de espetáculos	[90.0] - Atividades artísticas, criativas e de espetáculos
	[91 - R] - Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental	[91.0] - Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental
	[93 - R] - Atividades esportivas e de recreação e de lazer	[93.1] - Atividades esportivas
	[94 - S] - Atividades de organizações associativas	[94.3] - Atividades de associações de defesa de direitos sociais [94.9] - Atividades de organizações associativas não especificadas anteriormente