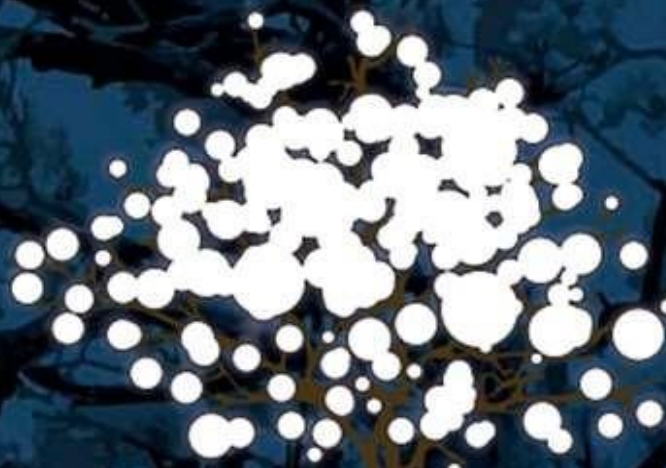




ZEE DF

Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal

**UM DF MELHOR
PARA TODOS**

CADERNO TÉCNICO

PRÉ-ZONEAMENTO



Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal

PRÉ-ZONEAMENTO

www.zee.df.gov.br

GOVERNO DE BRASÍLIA

Governador

Rodrigo Rollemberg

Vice-Governador

Renato Santana

COORDENAÇÃO GERAL POLÍTICA DO ZEE-DF

Casa Civil do Distrito Federal

Sérgio Sampaio

Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEPLAG

Leany Lemos

Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA

André Lima

Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH

Thiago de Andrade

Secretaria de Estado de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural – SEAGRI

José Guilherme Leal

Secretaria de Estado de Economia e Desenvolvimento Sustentável – SEDES

Valdir Oliveira

Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB

Fábio Damasceno

Secretaria Adjunta de Ciência, Tecnologia e Inovação – SECTI

Tiago Coelho

COORDENAÇÃO GERAL TÉCNICA DO ZEE-DF

Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA

Maria Sílvia Rossi

Ludmyla Macedo de Castro e Moura

Rogério Alves Barbosa da Silva

Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH

Carlos Roberto Machado Vieira

Heloísa Pereira Lima Azevedo

Secretaria de Estado de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural – SEAGRI

Marcos de Lara Maia

José Lins de Albuquerque Filho

Secretaria de Estado de Economia e Desenvolvimento Sustentável – SEDES

Rogério Galvão de Carvalho

Rodrigo Vilela de Avelar Resende

SECRETARIA EXECUTIVA DO ZEE-DF

Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA

Vanessa Cortines Barrocas

Jéssica de Melo Rodrigues

Maria Leides Lina Neiva Meireles

BRASÍLIA, 2017

ALTERNATIVAS LOCACIONAIS PARA EMPREENDIMENTOS PRODUTIVOS NO DF

I – Os Contornos da Política de Desenvolvimento Produtivo

I.1. Contextualização da Economia do DF

I.2. Metodologia e Insumos

I.3. Proposta de Polos

II - Condicionantes da Política de Desenvolvimento Urbano

II.1. Pressupostos

II.2. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

II.3. Metodologia para Alocação de Áreas para Atividades Econômicas

II.4. Alocação de Atividades Produtivas no Território

II.4.1 – Centro Regional Metropolitano – Taguatinga/Ceilândia/Samambaia

II.4.2 – Distrito Gama / Santa Maria – Polo JK

II.4.3 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Brazlândia

II.4.4 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Sobradinho

II.4.5 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Planaltina

II.5. Detalhamento das Áreas Não Parceladas para o Desenvolvimento Produtivo

III - Condicionantes da Política de Mobilidade

IV – Insumos para a construção da Proposta Final de Alocação de Empreendimentos Produtivos

IV.1. Análise dos órgãos das áreas propostas inicialmente pela SEDS

IV.2. Tipos de Empreendimentos Produtivos em relação à Alocação Territorial

IV.2.1. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 1

IV.2.2. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 2

IV.2.3. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 3

V – Proposta Final de Alocação Territorial de Empreendimentos Produtivos no DF

V.1. Diretrizes para a construção de Subzonas

VI – Atualização pré - audiência pública em março de 2017

VI.1. Das naturezas das atividades produtivas

VI.2. Das Áreas de Desenvolvimento Produtivo - ADP

VII – Anexos

VII.1. Matriz de Fatores – Metodologia Segeth

VII.2. Matriz de Fatores – Metodologia Segeth – Complementação Semob

VII.3. Análises das ADPs apresentadas pela SEDS

VIII – Referências Bibliográficas

ALTERNATIVAS LOCACIONAIS PARA EMPREENDIMENTOS PRODUTIVOS NO DF

Apresentação

O presente documento compõe o Caderno Técnico do Pré-zoneamento, com foco na alocação territorial da Política de Desenvolvimento Produtivo do Distrito Federal (PDP/DF).

A primeira parte do documento apresenta os contornos da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), proposta pela Secretaria de Estado de Economia e Desenvolvimento Sustentável (SEDS), atualmente em discussão no Governo de Brasília. Alguns dos dados aqui apresentados foram extraídos do Caderno Técnico da Matriz Socioeconômica do Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF e o sub-ítem Contextualização da Economia do DF foi complementado pela CODEPLAN.

O capítulo I é o ponto de partida para a discussão de condicionantes vigentes no marco legal até março de 2016, seja pela área de planejamento e gestão do território (SEGETH), seja pela área de mobilidade (SEMOB), que compõem os capítulos II e III respectivamente. Ambos os capítulos foram redigidos de forma a apresentar ao leitor a construção histórica dos argumentos modeladores da alocação territorial, na perspectiva desses órgãos. Dado como concluído em março de 2016, foi atualizado em janeiro de 2017, antes da Audiência Pública realizada em março deste ano.

O capítulo IV, ao apresentar a metodologia de trabalho, retoma a discussão ocorrida no âmbito da Coordenação Geral Técnica do ZEE-DF e validado com a direção do Governo, inclusive o Governador de Estado, quanto aos critérios para a classificação de empreendimentos produtivos. Ressalta-se os esforços intersetoriais na busca por soluções efetivas capazes de garantir a diversificação da matriz produtiva, cuja síntese das discussões encontra-se no Caderno Técnico da Matriz Socioeconômica do ZEE-DF na busca pela sustentabilidade do território. Desta forma, os polos e áreas de desenvolvimento produtivo propostos foram verificados quanto à natureza dos empreendimentos em relação a sua integração no território, particularmente na mancha urbana vigente.

O capítulo V apresenta a proposta de alocação dos polos e áreas de desenvolvimento produtivo no território e um conjunto de elementos para a construção da próxima fase do trabalho, seja para a definição das subzonas, seja na forma de diretrizes para o território, para as zonas e para as subzonas que considerará, de maneira mais objetiva os condicionantes ambientais para o território.

Por fim, o capítulo VI versa sobre a atualização da natureza das atividades e das Áreas de Desenvolvimento Produtivo –ADP. Futuras atualizações decorrentes de revisão pela Coordenação Política ou de nova audiência pública serão feitas por meio de uma nota técnica.

I – Os Contornos da Política de Desenvolvimento Produtivo

I.1. Contextualização da Economia do DF

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referentes ao ano de 2012, o Produto Interno Bruto (PIB) do Distrito Federal é de R\$ 171,2 bilhões, representando 3,9% no PIB do país.

Como se pode observar na tabela a seguir, a maior riqueza da capital brasileira vem do setor de serviços, fortemente representado pela Administração Pública.

O Índice de Desempenho Econômico do Distrito Federal (Idecon-DF) – *proxy* do PIB, calculado trimestralmente pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), tem demonstrado que o desempenho da economia local depende fundamentalmente da evolução do setor público.

Entre os componentes do PIB do Distrito Federal, o setor de serviços em 2012 representou 94,0% de toda a atividade econômica. Dentro do setor, a Administração, Saúde e Educação Pública representam 55,2% do total do PIB do DF. A enorme dimensão do setor público é, portanto, determinante do desempenho da atividade econômica.

Em relação à Balança Comercial, os resultados de 2013 mostram exportações de US\$ 262,8 milhões, representando pouco mais de 0,1% do total exportado pelo Brasil, com destaque para a venda de produtos básicos (carnes de frango, soja e combustíveis e lubrificantes para aeronaves). Já as importações totalizaram US\$ 1.351,5 milhões (cerca de 0,5% das importações nacionais), com destaque para a importação de bens semimanufaturados dos EUA, Alemanha e da China. O déficit comercial foi elevado, de US\$ 1.088,1 milhão.

Tabela 1 - Evolução da participação dos Setores na Atividade Econômica do Distrito Federal (2002 a 2012)

Setores e atividades econômicas	Participação (%)										
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Agropecuária	0,5	0,5	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3
Indústria	5,9	7,2	6,8	7,5	6,4	6,5	6,3	6,6	6,5	6,4	5,7
Indústria extrativa mineral	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Indústria de transformação	2,0	2,3	1,8	1,7	1,7	1,5	1,9	2,0	1,7	1,8	1,5
Construção civil	3,5	3,7	3,6	4,3	3,5	3,6	3,6	3,9	4,2	3,9	3,4
Produção e distribuição de eletricidade, gás, água, esgoto e limpeza urbana	0,5	1,1	1,4	1,3	1,1	1,4	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7
Serviços	93,6	92,3	92,9	92,3	93,4	93,2	93,3	93,0	93,2	93,3	94,0
Comércio	4,7	5,0	5,2	5,6	5,5	6,1	6,9	6,0	6,7	6,4	6,7
Transportes, armazenagem e correio	3,2	2,1	2,3	2,2	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3
Serviços de informação	2,9	3,4	3,6	3,4	3,9	3,5	3,6	3,3	2,9	2,8	2,3
Intermediação financeira, seguros e previdência complementar	11,1	9,8	8,8	10,4	10,5	10,0	9,8	9,3	10,4	9,7	10,0
Atividades imobiliárias e aluguéis	6,3	6,3	6,0	5,9	5,4	6,4	5,6	5,9	6,0	6,3	6,2
Administração, saúde e educação públicas	54,0	54,2	55,9	54,3	54,6	53,8	53,6	55,4	54,4	54,7	55,2
Outros serviços ¹	11,4	11,4	11,1	10,5	11,0	11,2	11,3	10,7	10,4	11,1	11,3
Valor Adicionado Bruto	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fontes: IBGE e Codeplan

¹ Serviços de manutenção e reparação; alojamento e alimentação; serviços prestados às famílias e associativos; serviços prestados às empresas; saúde e educação mercantis e serviços domésticos.

A estrutura da composição do PIB do Distrito Federal provoca discussões entre os analistas quanto à sustentação de um modelo que não gera empregos suficientes capazes de absorver a força de trabalho disponível, ou seja, atender a toda oferta de trabalho no mercado. Tal fato faz com que o Distrito Federal possua uma das mais altas taxas de desemprego entre todas as regiões e estados.

Segundo a última Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED-DF), realizada pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) e pela Codeplan, desde 2011, a taxa de desemprego total do DF tem variado em torno de 12,5%. Assim, considerando uma População Economicamente Ativa (PEA) de

aproximadamente 1.450 mil pessoas, o número de desempregados no DF tem girado em torno de 180 mil, nos últimos três anos.

Considerando que o crescimento econômico depende muito de variáveis macroeconômicas como Juros e Câmbio e que a economia do DF responde ao comportamento da economia nacional, os ajustes mais recentes feitos pelo Governo Federal na economia podem ampliar em muito o índice de desemprego. Como consequência dessa dependência extremada do serviço público, essa torrente econômica negativa termina por impactar fortemente para baixo o comércio e a indústria.

Ao se considerar a ocupação, segundo setores de atividade econômica, do total de cerca de 1.270 mil ocupados, nada menos que 88% estão no setor de serviços, sendo 22,5% na administração e em serviços públicos, e 18,8% no comércio. Dos 12% restantes, 11,5% estão no setor industrial, compreendendo a construção civil (7%), a indústria de transformação (3,5%) e apenas 0,5% na atividade agropecuária.

O setor industrial, que é capaz de gerar mais empregos, é muito pouco significativo na história do DF e representa apenas 6,5% do PIB local, predominando a construção civil, que corresponde a 64% de toda a atividade industrial do DF, com quase 1,5 mil empresas que empregam cerca de 90 mil pessoas. Existe um potencial pouco discutido e pouco explorado no tocante à industrialização, no contexto de indústrias limpas e pouco poluentes. Esta discussão adentrou o ZEE/DF, no contexto dos esforços para diversificação da matriz produtiva distrital, para geração de emprego e renda para importantes parcelas da população que dificilmente encontrarão alternativa no setor público. Considere-se ainda que a indústria também tem efeito multiplicador e pode alavancar a qualificação profissional, gerando um ciclo de incorporação socioproductiva de contingentes de população.

É claro que há a predominância de atividades terciárias, de comércio e serviços, na economia do DF e estas se caracterizam pelo elevado efeito multiplicador no emprego. Assim, as atividades hoje presentes podem reagir aos estímulos da política pública, especialmente na geração de empregos com menor exigência de qualificação.

Em que pesem diferenças, existe poder multiplicador no emprego no DF, tanto para o setor industrial (no âmbito da indústria de transformação) quanto para o setor terciário, de comércio e serviços, embora observe-se pouca flexibilidade da estrutura econômica em períodos passados.

Informações sobre a necessidade de diversificação das bases produtivas no DF e a contribuição da indústria neste processo podem ser vistas no Caderno Técnico da Matriz Socio Econômica (parte 3) e no Seminário de Desenvolvimento Produtivo que a comissão do ZEE promoveu juntamente com a FIBRA, em agosto de 2015, disponível na página do ZEE e da Codeplan.

Ressalta-se que para reduzir os índices de desemprego em uma economia que tem se mostrado pouco flexível à diversificação de atividades, os investimentos públicos em infraestrutura têm um papel fundamental. A capacidade de elevar a parcela de investimentos no gasto público sinaliza e atrai os investimentos privados ao mesmo tempo que ocupa parcela da mão de obra desempregada.

Em relação ao Entorno, a Codeplan informa, com base na Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD), de 2013, e estudos realizados pelo órgão sobre fluxos migratórios, que 12 dos 19 municípios goianos que integram a RIDE do DF e Entorno apresentam fortes relações de natureza metropolitana com o DF. Nesses municípios, residiam 1.130 mil pessoas em 2013, que somados aos 2.790 mil residentes no DF, totalizavam 3.920 mil habitantes na “Área Metropolitana de Brasília”. Estima-se uma taxa de desemprego entre 15% e 18% na região, o que resulta num contingente de desempregados que varia entre 85 mil e 100 mil. Portanto, em 2013, o Entorno e o DF já possuíam aproximadamente 280 mil desempregados. Essa realidade deve ter sido agravada com as demissões recentes decorrentes dos ajustes econômicos do Governo Federal e da crise que passa o Governo do Distrito Federal. Esse enorme contingente de mão de obra ociosa, em elevação, não será absorvido pelo modelo

econômico atual assentado majoritariamente no setor público. Demanda-se uma nova plataforma produtiva para diversificar a economia local e regional.

Essa região possui uma estrutura econômica pouco desenvolvida, necessitando incrementar atividades produtivas e aspirar um processo de industrialização. O objetivo é a geração de emprego e renda de qualidade com vistas à inserção socioproductiva e aumento da qualidade de vida, cujos resultados auxiliarão para que o mercado de trabalho do DF não seja pressionado em demasia, assim como os serviços de transportes, saúde e educação do DF, entre outros. Da mesma forma, os investimentos públicos em infraestrutura têm um papel fundamental na reversão desse cenário de estagnação e pouco desenvolvimento. Há necessidade de um maior protagonismo do DF na busca pelo diálogo com o Governo Federal e de Goiás para endereçar esses desafios.

Diante disso, pode-se sistematizar como pontos fortes da economia do DF:

- a) Elevados PIB e renda *per capita*, ambos, são os maiores entre as unidades federativas.
- b) Elevados níveis de qualidade de vida. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do DF é 0,849, enquanto o do Brasil é 0,766. O índice elevado é resultante das condições de vida desfrutadas pela base da pirâmide social. O índice de escolarização é o maior do Brasil. O número de crianças entre sete e 14 anos matriculadas nas escolas chegou a 98,7%. No serviço público a distribuição é: 50% dos funcionários possuem nível universitário; 30% nível médio; e só 20% nível básico.
- c) Maior área verde por habitantes e índices de atendimento por infraestrutura.
- d) Expressiva oferta de bens culturais.
- e) IDH/ longevidade: 0,756.
- f) IDH/ renda: 0,842.
- g) Elevada capacidade de atendimento dos serviços públicos à população, comparativamente a outras unidades da Federação (há postos de saúde, coleta de lixo, água potável e esgoto sanitário para quase 100% da população do DF).
- h) Forte presença de centros de pesquisa e ensino.
- i) Potencial de desenvolvimento de atividades econômicas compatíveis com o modelo de desenvolvimento sustentável e expressivo mercado consumidor.

Por outro lado, como pontos fracos da economia do DF, considera-se:

- a) Alta dependência do setor de serviços, principalmente da Administração Pública.
- b) Elevado nível de desemprego em relação ao país.
- c) Elevada concentração de renda, principalmente em razão do fosso entre os salários dos setores público e privado.
- d) Forte desigualdade socioeconômica por meio dos diversos indicadores de desenvolvimento humano das Regiões Administrativas, isto é, a desigualdade está localizada espacialmente.
- e) Baixa concentração de atividades econômicas portadoras de alta tecnologia.
- f) Forte pressão sobre os serviços públicos do DF por parte da população residente na área metropolitana do DF, além daqueles provenientes de demais municípios dos estados de Goiás, de Minas Gerais e da Bahia.
- g) Base produtiva pouco diversificada.
- h) Baixo grau de industrialização.
- i) Elevada concentração dos postos de trabalho no Plano Piloto (RA I)

O Zoneamento Ecológico Econômico do DF conduz a essas reflexões, no intuito de assegurar meios para o desenvolvimento sustentável nas dimensões social, econômico-produtiva, ambiental e jurídico-institucional do território. Nesse sentido, este documento busca a qualificação da ocupação territorial, no contexto dos esforços

para a diversificação econômico-produtiva do DF, cuja ampla discussão Governo e sociedade sobre a melhor forma para assegurar esta diversificação, posto que o modelo atual está se esgotando, deve ser empreendido.

Como um instrumento de ação pública de longo prazo, o ZEE não deve estar sujeito às variações cíclicas da economia brasileira, sejam períodos de expansão ou recessivos. No entanto, pode contribuir para o fomento das atividades hoje existentes na economia de Brasília, ao mesmo tempo em que deve apontar elementos objetivos para assegurar meios, no que lhe couber, para a diversificação econômica, no médio e longo prazos.

Outra reflexão importante é a condição de cidade tombada e Patrimônio Cultural da Humanidade. A cidade de Brasília teve seus limites originais rompidos pela pressão populacional que foi atraída pela Capital, provocando um extravasamento populacional fora dos limites do Plano Piloto. Uma das características da metrópole é a fragmentação da estrutura urbana que tem como consequência um transporte público ineficiente e caro, estimulando o uso do transporte individual.

Historicamente, a maioria das cidades do Distrito Federal ainda tem um componente de “cidade-dormitório”, onde há pouca oferta de vagas no ensino superior, serviços públicos e, principalmente, postos de trabalho, em que pese a existência de subcentros urbanos importantes. Algumas Regiões Administrativas menos populosas e de maior renda apresentam características de bairros sem vocação para uma diversificação de atividades. É o Plano Piloto a área de maior concentração de atividades econômicas e que reúne hoje cerca de 50% dos empregos do Distrito Federal, o que pode ser constatado no estudo da socioeconomia do ZEE que aponta as RAs deficitárias em empregos.

A concentração predominante de empregos no Plano Piloto é fator de pressão para alterações de uso, inclusive com desvirtuamentos do Conjunto Urbano Tombado, crescente invasões de áreas públicas, pressão sobre o transporte público coletivo e responsável por alguns dos impactos sociais e de infraestrutura, a exemplo da pressão pela oferta de transporte público coletivo e vias de acesso, além daqueles ambientais, a exemplo de emissões provenientes do grande fluxo de veículos, que sobrecarregam o SUS devido aos impactos à saúde humana, o que pode ser constatado no estudo técnico do ZEE específico sobre o tema.

Nesse caso, os investimentos públicos na preservação desse patrimônio cultural devem ter caráter estratégico para a atração de negócios e criação de empregos. Outro elemento fundamental nessa estratégia são os investimentos na infraestrutura aeroportuária, seja pela atração de visitantes, seja pelos investimentos no desenvolvimento de atividades de comércio e serviços, que vão desde a hotelaria até as atividades de entretenimento. Ademais, importa pontuar a necessidade de uma política e Investimentos continuados em educação e formação de mão de obra.

O Distrito Federal – apesar de ter 42% de seu território formalmente protegido por unidades de conservação ambiental, como Áreas de Proteção Ambiental (APA), Estações Ecológicas, Parques, entre outros, enfrenta sérios problemas ambientais. Acrescente-se que foi criada pela UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - em 1972, o Programa Internacional Homem e a Biosfera – MaB, como instrumento de conservação que favorece a descoberta de soluções para problemas como o desmatamento das florestas tropicais, a desertificação, a poluição atmosférica, o efeito estufa, entre outros, privilegiando o uso sustentável dos recursos naturais. Este aprovou, em outubro de 1993, duas entre as sete reservas existentes no Brasil: a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, integrada com a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, e a Reserva da Biosfera do Cerrado do Distrito Federal. Assim, as ações derivadas dessa PDP-DF devem ser alinhadas à esta condição.

Contrapõe-se a isso, o fato da falta de empregos empurrar crescentes parcelas ~~parte~~ da população para o mercado informal. Essa situação de informalidade gera, além de uma grande sonegação de impostos, a ocupação

indevida dos espaços públicos, violência e de maneira geral, a baixa da qualidade de vida da população. Essa população de baixa renda, ou mesmo desempregada, formação educacional limitada, qualificação profissional precária e sem alternativas de qualidade de vida dentro das áreas de adensamento urbana previamente planejada e sob supervisão do Governo, tendem a procurar os limites das áreas habitacionais, forçar novos espaços e, com isso, comprometem áreas de mananciais, preservação, servem de estímulo a grileiros, especuladores de terra e a interesses que levam a degradação da vida e do meio ambiente. Os estudos da Socioeconomia do ZEE/DF apontaram cerca de 800 mil pessoas residentes no Grupo 6, das quais apenas 3% (três) do total possuem graduação.

Ademais, outros segmentos populacionais de classes sociais mais abastadas também pautam o território com padrões de ocupação ilegal de terras públicas, a exemplo das ocupações na orla do Lago Paranoá e dos quase 25% de população que vivem nos condomínios irregulares ou em fase de regularização, majoritariamente de classe média e média alta.

Há uma relação implícita e necessariamente articulada entre projeto de desenvolvimento econômico, definição de novas áreas para a implantação de projetos de geração de emprego e renda, com a construção da elevação da qualidade de vida, da melhoria do transporte, moradia, sistema educacional e de saúde, lazer, cultural e vivência. O Estado deve planejar essas alternativas, criar as condições para tal, se antecipar às demandas e não deixar que o espontâneo se imponha e se busque continuamente políticas corretivas. Deve ademais enfrentar o desafio de reposicionar estratégias setoriais no conjunto de estratégias para o desenvolvimento sustentável, enfrentando a grilagem de terras, o déficit habitacional, a diversificação da matriz produtiva com a geração de emprego e renda, sempre que possível, próximo às moradias, desafogando a pressão sobre a mobilidade e sobre a infraestrutura viária.

Há, também, uma relação entre desenvolvimento e as condições gerais da produção nas áreas já ocupadas com infraestrutura disponível. O planejamento também deve permitir que as atividades atuais se consolidem, qualifiquem, ampliem e aumentem o emprego dentro do tecido urbano. A melhoria das condições gerais, para aqueles empreendimentos de menor escala, pode evitar ou retardar a ocupação de novas áreas com relevância ambiental consolidando e reforçando áreas e atividades já existentes. O ZEE deve, portanto, tanto direcionar a ocupação de novas áreas, como facilitar o desenvolvimento onde este já ocorre, inclusive para reduzir a ocupação informal.

Premissas da Política de Desenvolvimento Produtivo

Para que a PDP-DF seja exitosa em seus objetivos, respeitando aspectos culturais e legais do Distrito Federal, foram definidas seis premissas, que deverão ser observadas pelo processo de desenvolvimento econômico.

a) Preservação de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade

Brasília foi declarada Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em 1987. O título representa não apenas o marco urbanístico-arquitetônico da cidade, expresso pela ousadia de seu modernismo da década de 1960, mas, também, a bandeira da busca constante pela preservação e pela melhoria da qualidade de vida da capital do país, para os que nela vivem e os que a visitam. Ademais, representa possibilidades econômicas ao consolidar-se como rota de turismo arquitetônico e ambiental, em nichos específicos de turismo aos níveis nacional e internacional.

As ações derivadas dessa PDP-DF devem estar alinhadas à condição de preservação da área tombada de Brasília, que compreende às regiões administrativas do Plano Piloto, Candangolândia, Cruzeiro, Sudoeste e Octogonal.

b) Descentralização espacial do Desenvolvimento Produtivo

A descentralização do desenvolvimento econômico no Distrito Federal tem em vista a criação de polos produtivos: a) nas outras RAs (em relação à RA-Plano Piloto), b) nas extremidades da zona urbana e das bordas do território.

Essa medida leva em conta a necessidade de se criar empregos mais próximos dos locais de moradia dos habitantes das regiões administrativas mais afastadas do centro, assim como prover condições para melhoria da qualidade de vida de maneira geral, articulando emprego-moradia-lazer-meio ambiente. Partes importantes desses novos polos devem estar próximas e articuladas com a região do Entorno.

A consequência imediata da descentralização espacial do desenvolvimento produtivo do DF é a melhoria da mobilidade urbana, e a redução dos importantes níveis de emissões que aumentam o risco à saúde da população, pela diminuição do fluxo de pessoas em busca de atividades geradoras de renda, notadamente na região central da capital, resguardada a necessidade de qualificação dos ambientes urbanos no provimento de infraestrutura à população.

Além disso, contribuirá para a melhoria da mobilidade urbana e aliviará a infraestrutura de transporte e dos equipamentos logísticos nas fronteiras territoriais do DF, aumentando a sinergia com os demais municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

c) Orientação para o processo produtivo com prevenção e controle de impactos ambientais

O desenvolvimento produtivo não é incompatível com a promoção e preservação do meio ambiente. Pelo contrário, a falta de planejamento do desenvolvimento econômico leva a realização desordenada de projetos e investimentos que comprometem a médio e longo prazo a situação ambiental e qualidade de vida da população do DF.

O IBGE informa que a população do DF é de 2.933.999 pessoas, de acordo com projeções feitas em 16/11/2015. Em 2030, essa população estará muito próxima de 4 milhões de habitantes. O Entorno do DF possuía, em 2013, cerca de 1.130 mil habitantes. Essa população aumenta na média de 50 mil novos habitantes por ano. Mantidas essas projeções, o Entorno teria, em 2030, mais 750 mil habitantes, ou seja, um total de 1.880 mil habitantes.

Somados, o DF e o Entorno, teriam quase 6 milhões de habitantes. Essa massa populacional exercerá uma enorme pressão sobre o emprego e a renda e a ocupação territorial. O atual modelo é incapaz de absorver essa nova demanda de emprego, se a mesma estiver presa aos empregos gerados somente pela máquina pública, federal e distrital. Portanto, a diversificação da matriz produtiva do DF, articulada com o Entorno, será de fundamental importância e tem caráter estratégico para manter a qualidade de vida local. Qualquer política que não observe essa realidade em curso e que protele ou adie tais decisões irá comprometer gravemente o futuro do DF e do Entorno.

Assim, para que a realização de um projeto de desenvolvimento sustentável deverão ser definidos projetos, pelo Governo do Distrito Federal, em sintonia com os governos das áreas limítrofes do DF, e feitos Acordos de Nível de Serviço (*Service Level Agreements*), com as empresas a serem instaladas no Distrito Federal e na região, de forma a permitir que o Estado monitore, promova as externalidades positivas e minimize aquelas negativas, dentre as quais impactos ambientais não previstos, resultantes da atividade produtiva.

Para tanto, deve-se levar em consideração o marco legal vigente, especialmente o Zoneamento Econômico e Ecológico do Distrito Federal, além das mais avançadas práticas e regulamentos internacionais de proteção ao meio-ambiente.

d) Priorização de investimentos sustentáveis

A responsabilidade socioambiental, como diretiva de atuação, deverá ser observada no contexto processual de atração de investimentos.

Na condição de indutora e direcionadora dos rumos para o desenvolvimento econômico do Distrito Federal, a PDP-DF tem o compromisso de priorizar benefícios de longo prazo à sociedade.

Neste papel, temas como Meio Ambiente, Desenvolvimento Social e Governança Corporativa devem ser considerados na aplicação da Política, com o intuito de alinhar investidores aos objetivos mais amplos da sociedade.

e) Instalação de empreendimentos âncoras com capacidade de transbordo das cadeias produtivas para a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE)

Dentro de uma estratégia de médio e longo prazos, a instalação de empreendimentos âncoras — (intensivos em conhecimento, tecnologia e *design*) — para os polos produtivos localizados nas extremidades (bordas) do DF, permitirá o adensamento das cadeias produtivas — (intensivas em mão de obra) — nos municípios limítrofes, criando sinergia econômica e desenvolvimento em toda a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, garantidos os meios para assegurar o escoamento da produção.

f) Alinhamento às políticas de desenvolvimento no âmbito federal

O alinhamento da PDP-DF com as políticas de desenvolvimento do Governo Federal permitirá a potencialização de negócios nacionais e internacionais, em função do aproveitamento dos esforços já dispensados pelas estratégias e iniciativas levadas a efeito pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, bem como pela diplomacia brasileira.

Objetivo Central

Desenvolver o Distrito Federal e diversificar sua matriz produtiva é o objetivo central da política de desenvolvimento econômico. A matriz produtiva do DF está, atualmente, concentrada no setor de serviços, que, em 2012, representou 94,0% do Produto Interno Bruto (PIB). No mesmo ano, o Setor Industrial respondeu por 5,7%, sendo que, deste percentual, apenas 1,5% é oriundo da indústria de transformação. Por sua vez, o Setor Agropecuário limita-se a 0,3% do PIB do DF, embora a sua produção impacte positivamente os outros segmentos da economia. É importante que se esclareça que o cálculo do PIB apresenta distorções, como por exemplo temos o fato da contribuição advinda da criação de frango ser creditada à indústria.

O desenvolvimento e a diversificação dessa matriz, com o incremento da participação dos setores Industrial e agropecuário, proporcionará maior competitividade para a economia do Distrito Federal, reduzindo a grande dependência do setor de serviços, notadamente do serviço público. Essa possibilidade levou a Secretaria de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural a colocar entre suas diretrizes a implementação de polos agroindustriais no meio rural.

Ao estabelecer este objetivo central, a PDP-DF propõe estratégias orientadas ao aumento da competitividade do Distrito Federal, por meio da melhoria e modernização de sua estrutura produtiva, agregação de valor aos produtos brasilienses e atração de novos investimentos produtivos.

Objetivos Específicos

a) Aumentar a participação da indústria na economia do Distrito Federal

Desde os anos 80, a participação da indústria no PIB Brasileiro vem se reduzindo. Somente nos últimos 10 anos a indústria de transformação passou de 17,9% em 2004 para 10,9% em 2014 (Fiesp, 2015, pág 14).

Dados apresentados pela Codeplan apontam que a atividade da Indústria da Construção Civil reduziu sua participação relativa na economia do DF para 3,4%, em 2012, frente aos 3,9% alcançados em 2011. Essa retração foi agravada no último ano pela crise vivida pelo Brasil e pelo DF.

O investimento privado na construção civil depende essencialmente do crédito, e este é função da taxa de juros e das expectativas dos agentes. Para elevar o percentual de empregos na construção civil são os investimentos públicos em infraestrutura que fazem a diferença. É estratégico melhorar a capacidade de investimento do Estado.

Para o alcance do Objetivo Geral da PDP-DF, além da Construção Civil, seria necessário atrair e incentivar outros setores da indústria na economia do DF.

b) Aumentar a participação de segmentos estratégicos dos setores de serviços e agronegócios

Apesar da elevada participação do setor de serviços na economia do DF, em consequência da natureza administrativa da cidade e dos incentivos concedidos a este setor no decorrer da consolidação da economia da Capital da República, as atividades relacionadas ao comércio e serviços continuarão recebendo os benefícios advindos dos impactos positivos, proporcionados pela expansão do setor industrial, considerando que cada emprego gerado na indústria corresponde a 10 (dez) novos empregos no setor de serviços.

Mesmo não dispondo de grande extensão territorial para atividades agrícolas demandadoras de grandes áreas, a potencialização do setor agropecuário poderá ocorrer por meio de atividades que não exigem grandes extensões, até mesmo para grandes empreendimentos, como horticultura (produção de hortaliças, frutas, flores e plantas ornamentais).

O DF se destaca ao ocupar o primeiro lugar, entre os municípios do país, na produção de hortaliças, tais como pimentão, além de estar em primeiro lugar na produtividade de morango e grãos. Merecem destaque, ainda, a avicultura e a suinocultura, responsáveis por grande parte da arrecadação, inclusive com a exportação de seus produtos. Essas atividades, além de geradoras e distribuidoras de renda, têm importância na geração de empregos, com reflexos positivos do ponto de vista social.

Deve-se salientar, ainda, a importância do desenvolvimento de indústrias processadoras e agregadoras de valor a esses produtos, compatíveis com a capacidade da área rural e menos exigentes de áreas físicas, e nas quais o atendimento das demandas de matérias primas pode ser complementado por atividades de produção no Entorno. O GDF tem contribuído para o acesso dos pequenos produtores rurais e agricultores familiares, apoiando as operações do Fundo de Desenvolvimento Rural – FDR, do FDR Social e do Fundo de AVAL, os quais têm sido bastante utilizados nos pequenos empreendimentos do meio rural.

O incremento do setor poderá se utilizar de alternativas estratégicas, tais como a agroindústria — utilizando-se da produção dos estados adjacentes — e o desenvolvimento da biotecnologia aplicada ao agronegócio.

c) Reduzir as desigualdades entre as Regiões Administrativas

O perfil econômico do Distrito Federal aponta para um desequilíbrio estrutural, com reduzida diversidade econômica e uma dependência extrema do setor público, que inibe a expansão econômica e confina as alternativas de emprego e renda na capital do país.

Um agravante desta desigualdade é o desemprego que atinge 12,6%, aproximadamente 50% maior do que o das regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Fortaleza e Porto Alegre, 20% maior que a Grande São Paulo, ficando, ainda, pouco abaixo de Recife e Salvador. Esse quadro leva à desagregação social, falta de perspectiva, violência, com elevadas taxas de homicídios, uso de drogas e prostituição. Tal situação, amplia e potencializa a demanda por soluções de ordem pública, como serviços médicos, hospitalares, emprego, educação e outros benefícios originados e oferecidos no Distrito Federal.

Esta realidade evidencia que o modelo de desenvolvimento e crescimento do DF, herdado de seu projeto original e assentado majoritariamente no setor de serviços, está esgotado. É preciso pensar e construir a nova plataforma de desenvolvimento do Distrito Federal para os próximos 20 anos.

O fato de o Distrito Federal atualmente ser a unidade da Federação com maior renda *per capita* e Índice de Desenvolvimento Humano - IDH e, em contrapartida, ter a pior distribuição de renda do país precisa ser enfrentado.

Segundo estudos da Codeplan, existe uma grande desigualdade espacial, sendo que em Regiões Administrativas como as do Lago Sul, Sudoeste/Octogonal, Lago Norte, Brasília, Park Way, Jardim Botânico, Águas Claras, Cruzeiro, Guará e Vicente Pires, estão concentradas as mais altas rendas e quase sempre as melhores soluções socioespaciais.

Isso tudo é derivado da excessiva dependência da economia do DF em relação ao Setor Público e à concentração do Setor Privado em poucos segmentos econômicos. A diversificação da estrutura produtiva do DF e a desconcentração da atividade econômica para as outras Regiões Administrativas contribuirão para reverter este quadro de desigualdade. Para tal, a desconcentração dos investimentos públicos entre as RA do DF pode aumentar a atratividade dessas áreas, ao mesmo tempo que pode gerar empregos nas regiões onde o desemprego é mais elevado.

É imprescindível desenvolver um programa de inclusão produtiva de um grande contingente de ocupantes de áreas públicas rurais do DF, que hoje não tem qualquer atividade econômica e, portanto, se encontram alijados do processo produtivo.

d) Ampliar a capacidade de investimento do Governo do Distrito Federal

O desenvolvimento econômico do Distrito Federal, baseado na expansão e diversificação de sua matriz produtiva, provocará um incremento na arrecadação, com impacto virtuoso no orçamento do governo, que possibilitará o aumento da capacidade de investimentos do Estado em atividades de saúde, educação e segurança. Notadamente, as dinâmicas positivas da economia possibilitam maximizar as oportunidades ofertadas pelos Fundos disponíveis, à exemplo do Fundo de Desenvolvimento Rural – FDR, do FDR Social e do Fundo de AVAL para pequenos empreendimentos do meio rural.

O desenvolvimento econômico do Distrito Federal permitirá, igualmente, a elevação dos investimentos em infraestrutura de transporte de massa, transporte de carga, gestão de resíduos tão necessários para a atração de investimentos. A geração de um movimento virtuoso onde o investimento público gera investimento privado e este gera maior arrecadação é a estratégia para a redução do desemprego.

I.2. Metodologia E Insumos

Setores estratégicos para Política de Desenvolvimento Produtivo

A seleção dos setores produtivos com potencial estratégico para a economia do DF foi realizada com base na Matriz de Ênfase, que levou em consideração a intersecção entre as variáveis: Oportunidade de Desenvolvimento e Atratividade de Investimentos.

A variável Oportunidade de Desenvolvimento leva em consideração um conjunto de fatores analisados sob a ótica de governo e sociedade, que destacam os potenciais benefícios para o desenvolvimento do DF. Os fatores que compõem essa variável são:

- a) Geração de emprego e renda — capacidade do setor de gerar oportunidades de emprego e renda.
- b) Geração de receita tributária — possibilidade que o setor tem de proporcionar incremento à arrecadação tributária do DF com o consequente aumento de sua capacidade de investimentos públicos.
- c) Distribuição de renda — condição que o setor apresenta para promover melhor distribuição de renda, com isso diminuir as desigualdades sociais da população do DF.
- d) Intensividade de conhecimento e tecnologia — participação expressiva do setor em: valor adicionado, utilização de pessoal com maior qualificação, indução à inovação, além de uso de tecnologia e design.
- e) Desconcentração territorial da indústria — possibilidade de o setor estabelecer sua planta industrial ou matriz produtiva, além do arranjo de sua cadeia de suprimentos e distribuição fora da área central do Distrito Federal.
- f) Adensamento de cadeias e atração de elos de maior valor agregado — capacidade que o setor tem para arrastar empresas vinculadas à sua cadeia produtiva. Neste caso, além da quantidade de elos da cadeia, compõem, também, o fator a possibilidade de se atrair elos de maior valor agregado para a economia do Distrito Federal.

A variável Atratividade de Investimentos, por sua vez, analisada sob a ótica de potenciais investidores, considera os seguintes fatores:

- a) Disponibilidade de área para localização/ampliação de empreendimentos.
- b) Disponibilidade de recursos e insumos para o setor em questão.
- c) Disponibilidade de matéria prima a ser utilizada em seus processos produtivos.
- d) Logística de transportes (abastecimento e distribuição), considerando disponibilidade e qualidade dos modais de transportes necessários para o setor em análise.
- e) Ambiente de investimentos, considerando aspectos relacionados a: legislação; regulamentações; ambiente transparente e previsível; burocracia; dinamismo da economia; riscos; e custos de operação e de entrada no mercado.
- f) Disponibilidade de fornecedores locais, com a presença de elos importantes de sua cadeia produtiva.
- g) Disponibilidade de mão-de-obra qualificada e adequada ao desempenho das atividades inerentes ao setor.
- h) Proximidade do mercado consumidor capaz de absorver parcela significativa de sua produção.
- i) Disponibilidade de infraestrutura local para Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&D&I).
- j) Poder de compra do setor público.

- k) Possibilidade de receber vantagem tributária para o investimento produtivo em questão.
- l) Disponibilidade e acesso a crédito e financiamento para operação, comercialização e distribuição.
- m) Disponibilidade de recursos do setor energético e de infraestrutura de água, esgoto e drenagem.

Com a participação de representantes da Indústria, Comércio, Serviços e Agronegócios, foram elencados os setores econômicos constantes do Plano Brasil Maior e os já existentes na economia do DF.

A partir daí, atribuiu-se pesos de 1 a 5, para cada fator, que foram utilizados como ponderadores, independentemente de sua presença na realidade no Distrito Federal.

Após esse exercício de ponderação, cada setor foi avaliado, com pontuação entre 0 e 10 para cada fator, levando-se em conta a realidade do Distrito Federal.

O ponto de intersecção das duas variáveis — Oportunidade de Desenvolvimento e Atratividade de Investimentos — indicou melhor posicionamento para os seguintes setores estratégicos:

- Agronegócio (ex.: flores e plantas ornamentais, agroindústria, fruticultura e piscicultura, suinocultura, ovinocaprinocultura, apicultura, avicultura, olericultura e produção de orgânicos)
- Alimentos
- Automotivo
- Bebidas
- Calçados, Têxtil e Confecções
- Comércio (atacadista, varejista e comércio eletrônico)
- Complexo da Saúde
- Construção civil
- Economia verde (energia renovável, saneamento e resíduos sólidos)
- Entretenimento
- Higiene, Produtos Pessoais e Cosméticos
- Móveis
- Náutico
- Serviços (financeiros, logístico, da saúde e turismo)
- Tecnologias da informação e comunicação (TIC) /Complexo eletroeletrônico

Fonte: PDP/DF (SDES, 2012).

Observe-se a necessidade de analisar as reais potencialidades econômicas ofertadas pela intersecção das duas variáveis, à luz da análise da capacidade de suporte, particularmente dos impactos à água, recurso natural escasso no DF, cujo endereçamento requer analisar por um lado o uso direto e por outros impactos negativos à sua produção em áreas de recarga prioritárias no território.

Matriz de ênfase Quadrante 4/4

(comparativo situação atual x situação PI implantada)

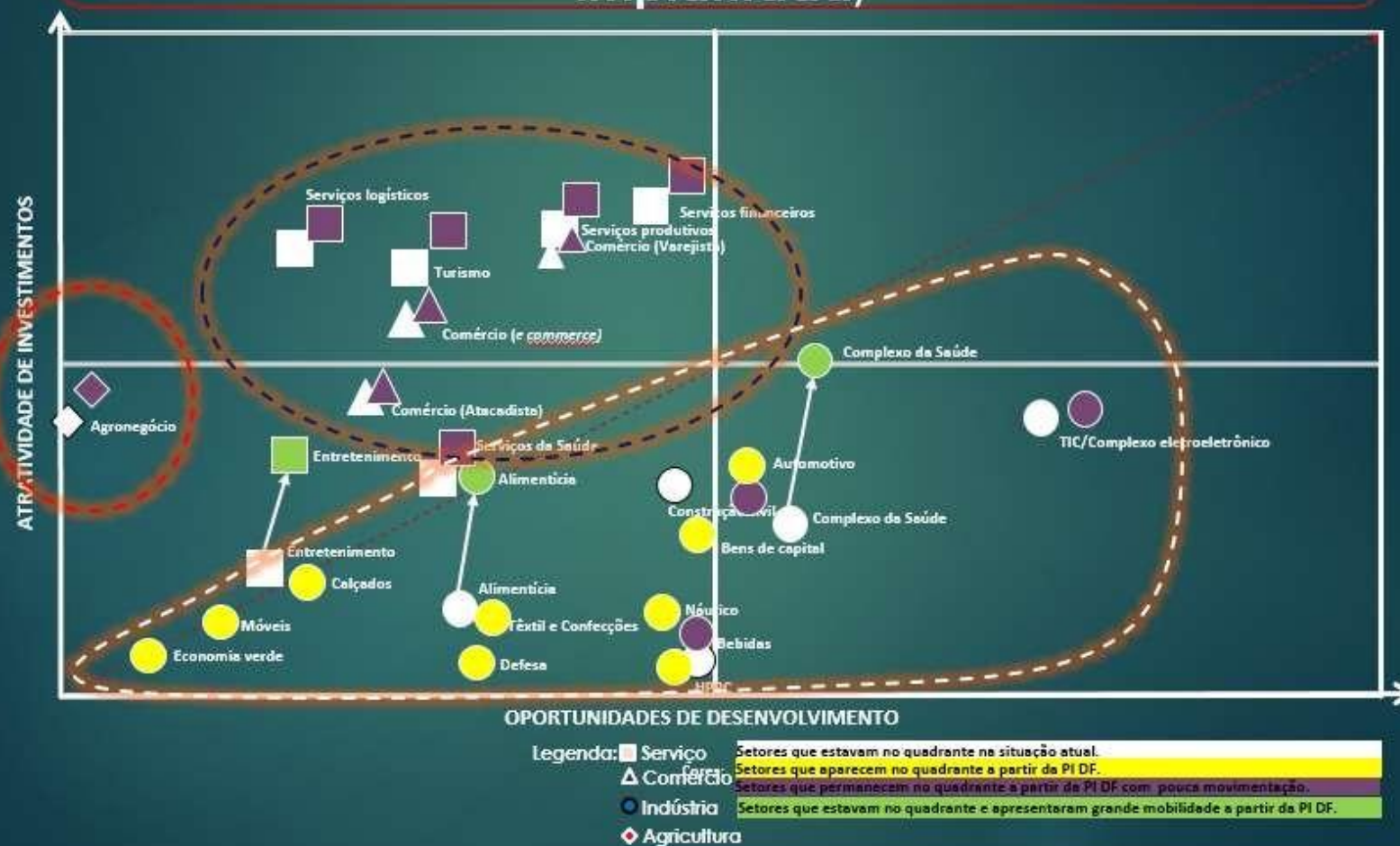


Figura 1 - Matriz de Ênfase

I.3. Proposta de Polos

Para atender a premissa de descentralização espacial do desenvolvimento produtivo, a SEDS sugeriu, inicialmente, a criação de polos industriais e de serviços, localizados, prioritariamente, nas bordas do DF, com vistas à promover o transbordo das cadeias produtivas para os municípios da RIDE que fazem fronteira com o DF. Como sugestão, a SEDS apresentou opções para a localização dos polos descritos na tabela abaixo e representados na fig 2.

	Polos Propostos	RA	Localização, Dimensões e Atividades
Polo 1	Polo JK	Santa Maria	Localização: Saída Sul BR 040 Dimensões: 15 km ² Setores industriais priorizados: Alimentício, Bebidas, Calçados, Farmacêutica, Têxtil.
Polo 2	Aeroporto de Cargas	Planaltina	Dimensões: 30 km ² Setores industriais priorizados: Agroindústria, Alimentício, Eletroeletrônico, Logístico, Tecnologia.
Polo 3	Polo Integrador de Defesa Nacional	Planaltina	Dimensões: 20 Km ² Setores industriais priorizados: Defesa, Tecnologia.
Polo 4	Polo de Entretenimento	Brazlândia	Dimensões: 70 Km ² Setores priorizados: Parques temáticos – intensivo em preservação, Esportes alternativos, Cidade do Conhecimento (La Villette), Zona de Livre Comércio, Outlets, Hotelaria.
Polo 5	Polo Chapadinha	Brazlândia	Dimensões: 30 Km ² Setores industriais priorizados: Agroindústria, Alimentício, Moveleiro.
Polo 6	Polo Engenho da Laje	Samambaia	Dimensões: 10 Km ² Setores industriais priorizados: Automotivo, Bebidas, Cerâmico, Insumos agrícolas.
Polo 7	Polo de Saúde	São Sebastião	Dimensões: 3 Km ² Setores priorizados: Hospitais de alta complexidade, Clínicas e laboratórios especializados, Universidade de Saúde, Centro de treinamento em saúde
Polo 8	Polo Multimídia	Sobradinho	Dimensões: 3 Km ² Setores priorizados: Economia Criativa, Áudio visual, Animação, Rádio cinema e TV, Games e TIC, Startups



Figura 2 – Localização preliminar dos polos propostos pela SEDS

Observe-se que a proposta de localização dos oito polos foi preliminar e que, no decorrer das discussões realizadas no âmbito da Coordenação Geral Técnica do ZEE-DF, buscou-se melhor localização para as atividades propostas que serão retomadas no Grupo de Trabalho de Subzonas onde qualificar-se-á a proposta à luz da capacidade de suporte. Para tal, foi essencial compreendermos os condicionantes da Política de Desenvolvimento Territorial, bem como da Política de Mobilidade vigente, contidas no PDOT e PDTU, respectivamente.

II - Condicionantes da Política de Desenvolvimento Territorial

II.1. Pressupostos

A partir da indicação dos polos para o desenvolvimento das atividades econômicas no território do Distrito Federal propostos pela SEDS, sem nos limitarmos somente a esses polos, foram analisadas para o conjunto de RAs que compõem o DF as condições de infraestrutura, socioeconomia, diretrizes emanadas dos planos de ordenamento territorial, dentre outras, a fim de indicarmos as áreas propícias para o desenvolvimento de atividades produtivas. A indicação destes espaços objetivou potencializar o aproveitamento das infraestruturas instaladas, considerando principalmente o fator tempo para implantação dos polos, de sorte a minimizar necessidades de revisão do marco legal vigente, referentes ao ordenamento territorial (rural e urbano) e à regulamentação ambiental.

Embora, em um primeiro momento, tenha se buscado indicar áreas na Zona Urbana, de acordo com o zoneamento do Plano Diretor de Ordenamento Territorial vigente, tem-se o entendimento que uma política de desenvolvimento produtivo para o DF deverá ocorrer articulada à área metropolitana, de forma a constituir cadeias produtivas entre o DF e esses municípios¹. O ZEE poderá indicar, no âmbito da vigência do instrumento, as porções do território do DF mais adequadas para a expansão produtiva, com base no princípio da sustentabilidade, na análise da capacidade de suporte e nas estratégias de inclusão socioprodutiva.

¹ Os estudos da Segeth consideram área metropolitana: os 12 municípios integrantes da RIDE DF - Entorno definidos no documento "Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília), CODEPLAN, dezembro de 2014.

São os seguintes os princípios que devem orientar a alocação de atividades produtivas no território:

Respeito à capacidade de suporte do território e promoção de suas potencialidades.

Reconhecimento das necessidades e potencialidades da região do entorno do DF.

Consideração das relações econômicas e de cadeias produtivas existentes e potenciais na RIDE-DF.

Fortalecimento do Centro Metropolitano (Taguatinga, Ceilândia e Samambaia), e outras centralidades já existentes nas cidades do DF, com ênfase no eixo Sul/Sudoeste do DF.

Diversificação da base produtiva e descentralização dos postos de trabalho no DF.

Preservação dos espaços voltados às atividades rurais no DF.

Outro princípio e pressuposto para uma nova política de desenvolvimento produtivo do DF é que sua construção deve se dar no âmbito do Território, levando em consideração a Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno – RIDE, e especialmente com os municípios limítrofes ao DF. Deve-se propor ações que possam promover o fortalecimento socioeconômico do DF e da região, tais como:

- (i) identificar as atividades econômicas a serem instaladas no território do DF, gerem externalidades positivas para o Entorno;
- (ii) a construção integrada de uma política fiscal e de incentivos;
- (iii) criação de mecanismos de gestão interfederativa, como consórcios públicos, agências de desenvolvimento e câmaras regionais;
- (iv) fortalecimento do arranjo de governança para tomada de decisão.

Está fora do contexto histórico, econômico, social e político a proposição de medidas que promovam a concentração de empreendimentos e investimentos no Distrito Federal, em detrimento dos municípios vizinhos, da RIDE e da Região Centro Oeste, sob pena de aprofundar a desigualdade social e econômica existente e gerar conflitos estruturais de segurança e paz social, agravados por depleção dos recursos ambientais. A rede de cidades dos municípios da Área Metropolitana de Brasília necessita de oportunidades, investimentos e empreendimentos âncora, para que gerem novos arranjos produtivos e sejam integrados no processo de desenvolvimento regional a ser protagonizado por Brasília².

A análise das características socioeconômicas e ambientais da população e do território do Distrito Federal, das tendências de crescimento e de projeto urbano, observadas ou indicadas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e a forte relação existente entre o DF e os municípios do Estado de Goiás, em especial a aqueles integrantes da RIDE, nortearam o estabelecimento de seis princípios que devem orientar a alocação de atividades econômicas no território.

A análise conjunta de indicadores socioeconômicos³, das taxas de crescimento demográfico, dos índices de vulnerabilidade social⁴, da distribuição de empregos na região central do DF e da mobilidade diária por motivo de trabalho no DF e municípios vizinhos indicam a necessidade de um incremento qualificado nos postos de trabalho no DF e seu entorno. Tal aumento deve levar em consideração a dinâmica urbana e social, de modo a redistribuir espacialmente a oferta de emprego, além de buscar uma matriz que amplie o rendimento do trabalho.

² Nota Técnica nº 001/2014 – IBRAM, Subcomissão de uso do solo - Referência: Brasília 2060 – Plano Estratégico e Estrutural para o DF.

³ Foram analisados os indicadores de renda per capita ou familiar, nível educacional e taxas de desemprego.

⁴ Disponível em:

http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo_referencia/Termo_de_Referencia_Mapeament_da_Vulnerabilidade_Social.pdf

Na hipótese da política de desenvolvimento econômico se constituir em um elemento chave para redistribuição de renda e riqueza no território, as regiões com vulnerabilidade social, qualificadas por seus indicadores sociais, poderiam ser consideradas com potencial para absorver atividades econômicas com alto potencial de empregabilidade.

Vale lembrar que, nesses casos, a maior parte dos investimentos tem que ser bancados pelo Estado, porque a iniciativa privada tende a não querer arriscar investimentos em áreas de menor potencial, a não ser que o Estado as viabilize economicamente antes.

Quanto à questão da política fiscal, seria desejável que os órgãos responsáveis apontassem a sua proposição de forma que esta fosse incorporada como recomendação do ZEE-DF. No que diz respeito à criação de mecanismos de facilitação da gestão metropolitana, é importante que o ZEE aponte a limitação decorrente da aprovação do Estatuto da Metrópole, Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, quanto à criação de uma Área Metropolitana do DF.

Na dinamização dos espaços hoje mais vulneráveis, não se pode desconhecer dos próprios efeitos dinamizadores de parcelas do território que podem agir com potencial de elevar o preço da terra e alterar os padrões de ocupação hoje existentes, expulsando os atuais habitantes para áreas mais baratas.

O processo de gentrificação, que possivelmente se aprofundará com a dinamização de áreas no DF, sempre ocorreu independente dos investimentos na melhoria da infraestrutura. A valorização da terra no DF em relação à periferia metropolitana (Entorno) ocorre em função de fatores estruturais como a questão fundiária, a segregação socioespacial, a oferta de terra decrescente e a demanda crescente, o que sempre terá um peso grande, com ou sem os investimentos em infraestrutura. Observa-se que no DF, mesmo regiões com indicadores de vulnerabilidade social apresentam preço da terra bem superiores aos do Entorno.

Quando se discute o aumento da atividade econômica, considerando a tônica da diversificação da base produtiva no DF, são fatores a serem observados na ampliação da ocupação e na indicação dos tipos de atividades, especialmente os fatores de contexto ambiental, utilizados conforme o sub-ítem Metodologia para Alocação de Áreas para Atividades Produtivas e ilustrados no Anexo 1: os condicionantes ambientais do território do DF, consubstanciados nos diversos zoneamentos ambientais, planos de manejo de unidades de conservação que orientam a ocupação, e o nível de comprometimento dos corpos hídricos ⁵, fundamental na discussão do provimento de infraestrutura, particularmente no que se refere ao provimento de água potável, esgotamento sanitário e drenagem pluvial.

II.2. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial

Considerando o instrumento de planejamento territorial vigente, o PDOT/2009 delimitou áreas econômicas para incentivo à instalação de atividades geradoras de trabalho e renda. Estas áreas englobam as Áreas de Desenvolvimento Econômico – ADEs, os polos de desenvolvimento econômico, os polos tecnológicos, entre outros espaços.

No que tange às Áreas de Desenvolvimento Econômico – ADEs, em 2009, grande parte das ADEs já apresentava destinação desvirtuada, sendo ocupadas irregularmente por habitação. Muitas dessas áreas não se instalaram por restrições ambientais ou por falta de vocação para a atividade a que estavam destinadas. A situação atual desses espaços continua sem alterações significativas, e, embora o PDOT tenha trazido como diretriz setorial para o desenvolvimento produtivo a adoção do uso misto para as ADEs, como forma de consolidação e potencialização do

⁵ O nível de comprometimento dos corpos hídricos é identificado pela Resolução nº2, de 17 de dezembro de 2014, do Conselho de Recursos Hídricos do DF, que aprova o enquadramento dos corpos d'água superficiais em classes, segundo os usos preponderantes.

desenvolvimento econômico e melhoria da escala de aproveitamento da infraestrutura instalada e da relação entre oferta de empregos e moradia, excepcionaliza os lotes destinados aos programas de estímulo ao emprego e renda do Governo do Distrito Federal. Os estudos relativos à Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS/DF caminham na direção da consolidação do uso misto (residencial, comercial, industrial e serviços) para essas áreas.

Aponta, ainda, que as atividades econômicas que possam prescindir de segregação de usos, possam acontecer no tecido urbano. Onde haja a necessidade de segregação de usos, as novas áreas devem ser objeto de estudos conjuntos com a SEDS e TERRACAP, quanto à forma de cessão das áreas e adequação das dimensões de lotes, do sistema viário interno ao parcelamento e da proximidade de rodovias de acesso. Isso reforça o fato de se evoluir no arranjo de governança no DF, de forma a promover a atuação integrada entre os órgãos para a viabilização dos empreendimentos e alcance do objetivo de desenvolver economicamente o DF e não incorrer em desvirtuamentos como ocorrido em políticas pretéritas, provocados pela especulação das terras e pela demanda reprimida por habitação.

O PDOT, além de ampliar a possibilidade de instalação de atividades econômicas na Zona Urbana, adotou como nova proposta o desenvolvimento da estratégia de implantação de Polos Multifuncionais, que teriam por objetivo diversificar as atividades de serviços e comércio no território associada a terminais de transportes, aproveitando-se do potencial de acessibilidade do sistema de transporte. Esta oferta no entorno dos terminais de integração permitiria reduzir os deslocamentos da população para as áreas centrais, caracterizando subcentralidades articuladas à rede de transporte público coletivo e infraestrutura, promovendo a descentralização das atividades do setor terciário. A espacialização proposta no PDOT, contudo, necessita de revisão em decorrência do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade e do programa de transporte sobre trilhos, em desenvolvimento pela Companhia do Metropolitano de Brasília – Metrô-DF, como também das propostas previstas para as novas áreas para atividades produtivas.

Para os espaços rurais, o PDOT ampliou a possibilidade de ocorrência de atividades urbanas em Zona Rural, resguardadas as condições do licenciamento ambiental e da política agrícola e de abastecimento. A verticalização e a diversificação da produção, a integração com o turismo, a presença de agroindústrias, e o uso de novas tecnologias, agregam à economia da área rural algumas atividades próprias dos setores secundário e terciário. Dessa forma, o macrozoneamento do Plano Diretor aponta para a multifuncionalidade dos espaços rurais. Esta flexibilização de usos deve ser disciplinada de modo a evitar o desvirtuamento da área rural, em especial nas bordas da Zonas Urbana.

A política de desenvolvimento produtivo para o DF deve ser capaz de utilizar o potencial de produção agrícola e abastecimento hoje instalado no DF, qualificá-lo do ponto de vista do uso da água, e estimular sua inserção nas cadeias produtivas que incorporem os municípios da área metropolitana. Está em estudo, pela Secretaria de Agricultura, o incentivo à criação de polos agroindustriais nas regiões do PAD-DF e do Rio Preto, voltados para a produção e comercialização de equipamentos, insumos e produtos com valor agregado.

A viabilidade econômica da produção e a instalação ou consolidação de novas atividades econômicas depende fundamentalmente de ampliar a atratividade, a produtividade e a competitividade da produção existente, desenvolver e estimular as atividades com vocação de dinamizar os espaços consolidados e com infraestrutura instalada, além de estabelecer um forte programa de capacitação de mão-de-obra. Deve-se promover, do ponto de vista territorial, o incremento da infraestrutura e destinação de áreas compatíveis com atividades que atendam ao princípio da diversificação da produção no território e da sustentabilidade ambiental.

II.3. Metodologia para Alocação de Áreas para Atividades Produtivas

A metodologia utilizada buscou, objetivamente, a partir dos princípios gerais adotados para alocação de atividades econômicas no território, elencar elementos/componentes que devem ser considerados na delimitação e priorização das porções territoriais para o desenvolvimento das atividades econômicas.

Uma matriz de fatores (ver anexo 1) foi desenvolvida para as 31 (trinta e uma) regiões administrativas, de forma a subsidiar a escolha locacional. As categorias de análise que integram a matriz não esgotam todo o potencial analítico. A matriz foi complementada pela análise de mapas e gráficos oriundos do diagnóstico socioeconômico realizado para o ZEE/DF em 2014.

Para cada uma das RAs, foram descritas, sumariamente, as condições do território e da população quanto às seguintes **categorias de análise**: a) infraestrutura social urbana; b) fatores de atratividade; c) fatores de contexto ambiental.

Para fins deste estudo, entende-se por infraestrutura social urbana, o conjunto de estruturas necessárias à promoção de um ambiente competitivo e saudável, sendo composto das infraestruturas de transporte, de mobilidade e de saneamento ambiental. Complementarmente a este conjunto, foi criada a categoria regional que incorpora as estratégias de ordenamento territorial que extrapolam a escala da região administrativa.

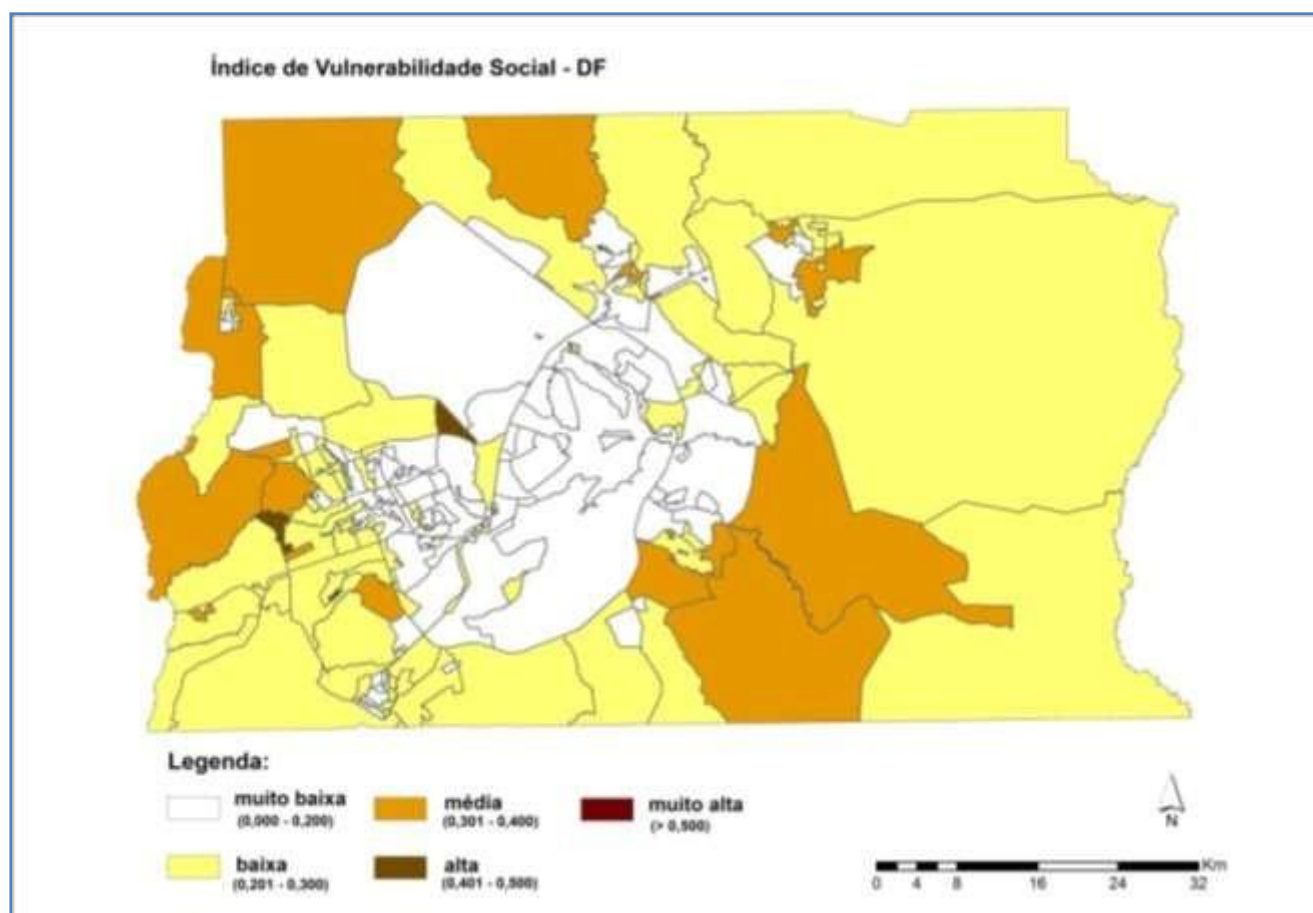


Figura 3 – Mapa da Vulnerabilidade Social do Distrito Federal Fonte: Segeth, a partir dos dados disponibilizados pelo Ipea (2015)

Isto posto, na subcategoria “transportes”, da infraestrutura social urbana, foram identificadas a existência, na RA, de infraestrutura de transporte como rodovias e ferrovias que se constituem importantes eixos de circulação e de ligação entre cidades, de indução da ocupação, e de conexão com os municípios do entorno do DF. Por sua vez, a

subcategoria “mobilidade” refere-se à existência de serviço de transporte público de média e alta capacidade, como linhas e estações de metrô e linhas de VLP. Adicionalmente, e de grande valor no sentido de traduzir em termos práticos o conceito de sustentabilidade, foi incorporada à subcategoria mobilidade a presença de infraestrutura cicloviária na região. No que se refere ao saneamento ambiental, foi considerada a cobertura dos serviços de saneamento para as RAs.

Posteriormente, na tabela de fatores, foi complementada, pela SEMOB, na subcategoria “transportes”, da infraestrutura social urbana, o que existe hoje de modos de transporte em cada RA – Anexo 2.

A subcategoria “regional”, da infraestrutura social urbana, consiste na previsão para cada RA identificada na matriz das estratégias do Plano Diretor de Ordenamento Territorial de Dinamização, de Revitalização, de Estruturação Viária e de Polos Multifuncionais. Vale frisar que tais estratégias visam estimular e qualificar a ocupação, com aproveitamento da infraestrutura já instalada; dinamizar os espaços pelo adensamento e diversificação de atividades de comércio e serviços; e promover as ligações viárias gerando maior conectividade entre as áreas.

A categoria “potencialidade” buscou qualificar o espaço no que diz respeito ao potencial de mudança socioeconômica da população, bem como da caracterização de sua população residente. Assim, foram utilizadas como subcategorias o índice de vulnerabilidade social-IVS, o qual varia de baixa a alta vulnerabilidade (Figura 3) e as vocações por atividade que empregam a população nas RAs.⁶ O IVS foi construído a partir de indicadores do *Atlas de Desenvolvimento Humano do Brasil – ADH*. São dezesseis indicadores estruturados em três dimensões: infraestrutura urbana (saneamento básico e mobilidade), capital humano (saúde e educação) e renda e trabalho (ocupação e renda). O mapa acima (figura 3) foi feito com base nos setores censitários.

A categoria “fatores de contexto ambiental” agrupou algumas referências ambientais que devem ser consideradas na ocupação do território como: a) a “Unidade Hídrica de Gerenciamento – UHG” e o enquadramento dos corpos hídricos (metas de qualidade das águas do DF), b) os zoneamentos ambientais que estabelecem diretrizes para ocupação territorial, c) as áreas de Proteção de Mananciais definidas no PDOT 2009.

Esses fatores ambientais, foram listados no sentido de orientar o GT de Subzonas do ZEE, no âmbito do qual serão detalhados e confrontados os demais condicionantes, de forma a orientar e definir o zoneamento, as diretrizes para as subzonas, futuros instrumentos das políticas setoriais e o licenciamento ambiental.

Esses fatores ambientais, foram listados no sentido de orientar o GT de Subzonas do ZEE, no âmbito do qual serão detalhados e confrontados os demais condicionantes, de forma a orientar e definir o zoneamento, as diretrizes para as subzonas, futuros instrumentos das políticas setoriais e o licenciamento ambiental.

A análise da matriz buscou reconhecer as áreas que conjugam uma maior predisposição para o desenvolvimento das atividades econômicas a partir de uma série de requisitos: i) onde PDOT orienta o crescimento, a dinamização e revitalização dos espaços urbanos; ii) onde existe infraestrutura instalada; iii) onde identificam-se as atividades econômicas que empregam a mão-de-obra hoje ocupada; iv) onde a vulnerabilidade social é uma condição a ser superada; v) onde existe política de mobilidade prevista; vi) onde os fatores ambientais podem limitar ou condicionar a ocupação. Dessa forma, quando comparada à matriz de ênfase, utilizada como método para definição de atividades econômicas, tem-se dois olhares diferenciados sobre o tema.

⁶ IPEA, Atlas da Vulnerabilidade social nos municípios brasileiros. Brasília: IPEA, 2015.

Nas análises, complementarmente, foram utilizados: estudos Leitura Territorial, 2012, SEGETH; Estudos Urbanos e Ambientais- NEURA/CODEPLAN; e estudos de caracterização das dinâmicas de apropriação do território, realizadas no ZEE-DF em 2014 (Caderno Técnico da Socioeconomia do ZEE-DF, capítulo 1) que se basearam nos dados da PDAD/CODEPLAN, de 2011, e possibilitaram a classificação das Regiões Administrativas em sete grupos, com base no nível de renda *per capita* (aproximação de poder aquisitivo) e nível educacional. O Grupo 1 de RAs apresenta maiores condições de renda (poder aquisitivo) e nível educacional, e estes vão decrescendo nos demais agrupamentos de RAs até o Grupo 7 de RAs, que apresenta populações mais vulneráveis. As populações do G7 tendem à vulnerabilidade social, posto que, além de apresentarem os mais baixos níveis de renda (poder aquisitivo) e nível educacional, uma menor parte da população responde pela manutenção de uma maior parcela destas populações, dado o expressivo percentual de dependentes menores de idade (0-14 anos). Os sete grupos foram listados abaixo:

Grupos segundo a Renda Domiciliar Média Mensal *per Capita* (dados PDAD 2011)

GRUPO1: Lago Sul, Lago Norte, Sudoeste/ Octogonal.

GRUPO 2: Park Way, Brasília, Jardim Botânico e Águas Claras.

GRUPO 3: Cruzeiro, Guará I e Vicente Pires.

GRUPO 4: Sobradinho I, Núcleo Bandeirante, Sobradinho II e Taguatinga.

GRUPO 5: Candangolândia, Gama, Riacho Fundo I e SAI.

GRUPO 6: Santa Maria, Ceilândia, Samambaia, Brazlândia, Planaltina, Riacho Fundo II, São Sebastião, Recanto das Emas e Paranoá.

GRUPO 7: Varjão, Itapoã e Estrutural.

OBS: A região da Fercal não existia em 2011, por isso não aparece na divisão.

Dados da renda domiciliar média mensal, do ZEE, Matriz Socioeconomica, 2014 dividiu os grupos de RAs segundo as classes de renda:

Os Grupos 1 e 2, de muito alta renda (acima de R\$2.300,00 *per capita*) somam 498.655 habitantes, ou seja, quase um quinto da população (19,51%) e 178.803 domicílios (22,8%).

Os Grupos seguintes, 3 e 4 (entre R\$1.300,00 e R\$ 2.100,00 *per capita*), somam quase um milhão de pessoas (994.568 habitantes), ou seja, 38,91% da população e 300.214 domicílios (38,24%).

No Grupo 6, temos mais de meio milhão de habitantes (total de 639.274), ou seja, um quarto da população sobrevivendo com renda *per capita* de R\$ 450,00 a R\$ 700,00 em 184.259 domicílios (23,50%).

No Grupo 7, temos um contingente 105.748 habitantes (4,14% da população) vivendo com renda *per capita* inferior a R\$ 450,00 em quase 30 mil domicílios (29.612), isto é, quase 4% dos domicílios-3,78%.

Fonte: ZEE – Matriz Socioeconomica – Documento Síntese/2014.

Entendeu-se que, a partir dessa contribuição, os órgãos da coordenação e a SEMOB deveriam complementar e aprofundar as análises para a construção coletiva das melhores alternativas locacionais e definição de atividades adequadas para essas localidades, no âmbito do ZEE, afim de subsidiar de maneira objetiva o Grupo de Trabalho de Subzonas do ZEE/DF. Essas alternativas não deverão comprometer o futuro do DF e do Entorno, sobretudo no que diz respeito a alternativas econômicas diferentes das atuais e à geração de novos empregos.

II.4. Proposta Locacional

Além dos princípios discutidos inicialmente, com referência à alocação de atividades econômicas no território, outros foram considerados, quais sejam:

- (i) integração entre as cidades do Distrito Federal, principalmente no sentido transversal às linhas de desejo atualmente existentes;
- (ii) dispersão das atividades econômicas dentro das cidades com população mais vulnerável, maximizando o potencial do trabalho como elemento de redução da pobreza;
- (iii) uso de espaços urbanos ainda não ocupados dotados de infraestrutura ou com infraestruturas projetadas, racionalizando e promovendo o uso social da cidade, e gerindo de forma planejada a expansão da zona urbana;
- (iv) promoção da ocupação ao longo dos principais eixos de transporte interurbanos e regional, promovendo um fortalecimento da rede urbana existente.

Após análise da matriz de fatores (Anexo 1) e demais estudos complementares, de imediato foi possível identificar cinco espaços (Figura 4), com possibilidades de abrigar as atividades propostas abaixo no programa da SEDS:

- (i) Centro Regional Metropolitano;
- (ii) Distrito Gama-Santa Maria;
- (iii) Área de Desenvolvimento Produtivo de Brazlândia;
- (iv) Área de Desenvolvimento Produtivo de Sobradinho;
- (v) Área de Desenvolvimento Produtivo de Planaltina.

A consolidação de cada um desses espaços dependerá da capacidade de suporte do território do DF, das soluções de deslocamento da produção, da disponibilidade de áreas, da projeção de novas atividades econômicas, das atividades que se pretende estimular no âmbito da política de desenvolvimento produtivo, da análise da proximidade com as cadeias produtivas no Entorno, dentre outras. Alguns instrumentos de política urbana, a exemplo da Operação Urbana Consorciada, poderão promover alterações no uso e ocupação do solo e no projeto urbanístico, fomentando novas possibilidades de implantação de atividades econômicas.

A área identificada como Centro Regional Metropolitano, apontado no PDOT 2009, está sendo indicada como uma das áreas prioritárias para a convergência de investimentos e das ações da gestão territorial. Também como alocação importante para investimentos apresenta-se o Distrito Gama / Santa Maria, onde deve-se promover a consolidação e ampliação do Polo JK.

O conceito utilizado foi o da FIESP, Guia Técnico para implantação de distritos industriais, 2013, pag 05: *“Distrito Industrial de um município pode ser compreendido com uma área definida pela administração pública local, como o melhor local para a instalação de indústrias, sejam elas micro, pequenas, médias ou grandes empresas. Esta área é planejada, destinada à ocupação exclusiva de indústrias, e, portanto, com toda a infraestrutura necessária à sua instalação. Assim o conceito de Distrito Industrial, é diferente dos utilizados para Área Industrial e Zona Industrial, isto porque, a Área Industrial refere-se ao surgimento espontâneo da indústria, sem o planejamento da área, como resultado do crescimento natural da economia local, podendo levar muitos anos para acontecer, ou até mesmo nunca acontecer. Já a Zona Industrial, trata apenas da área reservada para fins industriais, assegurada por instrumentos jurídicos, como a Lei de Uso do Solo ou o Plano Diretor do Município; sem garantir, porém uma efetiva atração das indústrias.”*

Atualmente, apenas o Polo JK apresenta características de polo, podendo se consolidar e ser ampliado como tal. As demais áreas serão tratadas apenas como *“áreas para o desenvolvimento de atividades produtivas”*, pois a sua consolidação como polo ou distrito irá depender das ações, dos procedimentos legais e dos investimentos necessários à viabilidade da política a ser implantada, além de condicionantes das demais políticas setoriais aqui analisadas.

A figura abaixo apresenta a proposta de alternativas locacionais no DF para os grupos de empreendimentos produtivos formulada pela SEGETH, de sorte a recepcionar a Política de Desenvolvimento Produtivo.

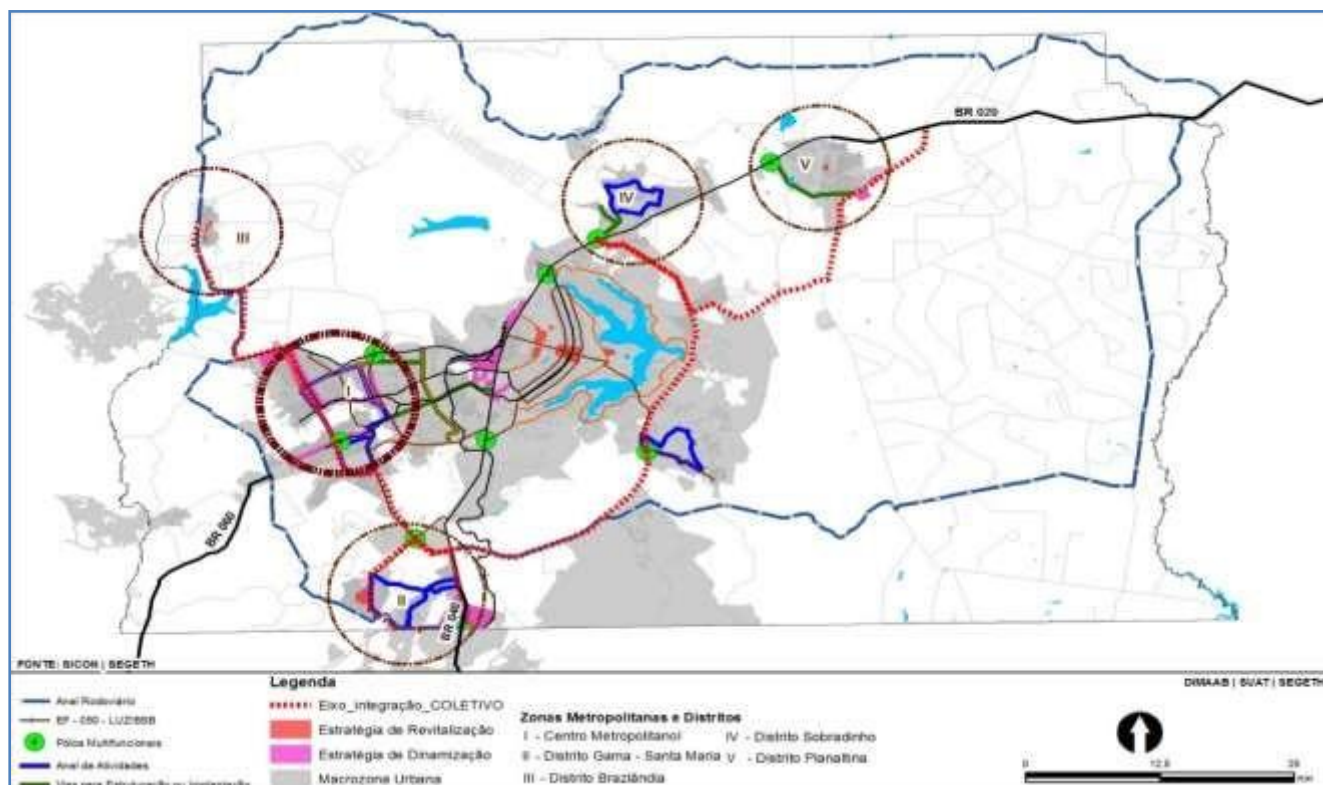


Figura 4 – Registro da proposta inicial da Segeth de alternativas locais para a Política de Desenvolvimento Produtivo.

OBS: Os círculos são apenas indicativos e não correspondem ao tamanho das áreas.

II.4.1 – Centro Regional Metropolitano

O Centro Regional Metropolitano está localizado no eixo oeste do Distrito Federal (Figura 4), e inclui as RAs de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Nesse território concentra-se 31,45% da população do Distrito Federal e, caso considerarmos a população do entorno, este território incorpora cerca de 1 milhão de habitantes (Tabela 3).

Tabela 3 – Dados populacionais do Centro Regional Metropolitano

Cidades	População	DF (%)	DF + Ent. (%)
Ceilândia	404.287	31,45	29,84
Samambaia	201.871		
Taguatinga	197.783		
Total DF	803.941		
Águas Lindas	146.939		
Stº. Antº. Descoberto	57.088		
Total Entorno	204.027		
TOTAL	1.007.968		

Desde os primeiros planos de ordenamento territorial, o eixo oeste vem se consolidando como zona urbana e eixo prioritário de expansão. O PDOT 1997 indicava o eixo oeste/sudoeste (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Guará,

Núcleo, Riacho Fundo, Gama, Santa Maria e Recanto das Emas) como aquele que deveria ser priorizado para ocupação urbana no DF e apontava a necessidade de estimular a consolidação de um centro regional, que articulasse as atividades na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, o que foi reforçado nos PDLs dessas cidades.

Essas tendências foram reafirmadas no PDOT 2009, por meio das estratégias de intervenção do espaço urbano ⁷, inseridas no campo “Regional” da matriz de análise. No Distrito do Centro Regional Metropolitano concentram-se o maior número das estratégias de dinamização - três áreas: Eixo Taguatinga-D2, Eixo Ceilândia-D1 e Interbairros-D4⁸. Além disso, da estratégia de estruturação viária do PDOT, identifica-se no eixo oeste/sudoeste, dois anéis de atividades interligados - o anel viário de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, e o Anel de Atividades Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II.

A Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos está voltada à configuração de novas centralidades que promovam o desenvolvimento urbano, econômico e social e induzam o crescimento local e regional. A estratégia busca distribuir e incentivar a instalação de atividades de grande envergadura de maneira mais equilibrada pelo território do Distrito Federal, colaborando para descentralizar a oferta de empregos e para reduzir a convergência de fluxos para o Plano Piloto.

A Estratégia de Estruturação Viária tem como objetivo principal promover tanto a articulação entre núcleos urbanos como a articulação das áreas residenciais dispersas com os núcleos urbanos próximos. Os Anéis de Atividades não devem ser compreendidos apenas como áreas de passagens e escoamento do fluxo viário, devendo ser estimulada em sua área lindeira a diversidade de usos, a partir da densidade de ocupação existente ou potencial.

Se considerarmos os demais campos da infraestrutura social e urbana da matriz, observa-se que a região apresenta uma condição de acessibilidade regional favorecida em razão das rodovias federais BR 060 e BR 070. Quanto à infraestrutura de mobilidade, a região apresenta rede de transporte público de alta capacidade instalada (metrô) e prevista (VLP). A região apresenta ampla cobertura de saneamento ambiental, a exceção da RA de Ceilândia, vide os indicadores de coleta de esgoto e de lixo (Tabela 4).

No que diz respeito à vulnerabilidade social, de acordo com a metodologia do estudo IPEA/2015, a área é considerada como de média vulnerabilidade, com Taguatinga sendo a exceção. No documento do ZEE da Matriz Socioeconômica/2014, Brazlândia, Ceilândia e Samambaia integram o Grupo 6, enquanto Taguatinga se destaca, se posicionando no Grupo 4.

Por fim, o perfil das atividades econômicas hoje instaladas é predominantemente comercial. O contingente populacional e a orientação ao crescimento indicada no PDOT 2009 apontam este quadrante como o de maior capacidade de se contrapor à centralidade do Plano Piloto. Nessa área, além de estímulo às atividades já instaladas, devem ser estimulados investimentos e o funcionamento de atividades de ensino, turismo de negócios, equipamentos culturais, museus, casas de espetáculo, que também podem representar um poderoso gerador de empregos.

⁷ I – dinamização de espaços urbanos; II – a revitalização de conjuntos urbanos; III – a estruturação viária; IV – a regularização fundiária; V – a oferta de áreas habitacionais; VI – a implantação de polos multifuncionais; VII – a integração ambiental do território.

⁸ O eixo interbairros passou a se denominar TransBrasília.

O Centro Regional Metropolitano possui certo grau de homogeneidade, com indicadores próximos relativos à:

Renda média domiciliar, se considerados os valores de 0 a 5 SM, destaca-se Taguatinga com 40,2%; Ceilândia com 69,0% e Samambaia com 72,1%;

Escolaridade, se considerada a população com ensino superior completo, tem-se: Taguatinga com 21, 7%; Ceilândia com 6,5% e Samambaia com 5,8%;

Taxa de desemprego, variando de média a alta/média, sendo Taguatinga com 4,1%; Ceilândia com 4,0% e Samambaia com 3,7%;

População que trabalha na própria RA: Taguatinga com 41,8%; Ceilândia com 33,2% e Samambaia com 28,2%;

Percentual de mulheres chefe de família: Taguatinga com 34,2%; Ceilândia com 34,2% e Samambaia com 31,1%.

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental ⁹
RA III	Taguatinga	D4 – Eixo Interbairros; D2 – Eixo Taguatinga; Anel I – Tag/Cei/Sam; PM 2 – Polo Multif. Tag.	BR-070, BR-060 e DF-001	metrô; ciclovia; VLP.	água 100%; esgoto 100%; lixo 100%.
RA IX	Ceilândia	D1 – Eixo Ceilândia; D2 – Eixo Taguatinga; Anel I – Tag/Cei/Sam.	BR-070 e DF-180	metrô; ciclovia.	água 99,8%; esgoto 79,8%; lixo 82,4%.
RA XII	Samambaia	D4 – Eixo Interbairros; Anel I - Tag/Cei/Sam; Anel II – Sam/Rec. Emas/R. Fundo II; PM 6 – Polo M. Samamb.	DF-180 e BR-060	metrô; ciclovia.	água 99,6%; esgoto 95%; lixo 95,8% ¹⁰ .
Regiões Administrativas	Atratividades		Fatores de Contexto		
	IVS_2010	Perfil Econômico	UHG – Corpos hídricos Classe 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
Taguatinga	0,235	comércio	Rio Melchior – Classe 4	APA Planalto Central	APM Currais, Pedra, Bananal
Ceilândia	0,340	comércio	Rio Melchior – Classe 4	APA Planalto Central	APM Currais
Samambaia	0,329	comércio	Rio Melchior – Classe 4	APA Planalto Central	

Tabela 4 – Matriz de fatores

⁹ Fonte: Leitura Territorial, Gemot/Diplu/Sedhab/2013 - dados PDADs 2011.

Essas cidades localizam-se no principal eixo de transporte público coletivo do Distrito Federal, concentrando um alto número de viagens, inclusive do Entorno. O número e destino de viagens internas diárias denota também a forte relação existente entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

A despeito de Taguatinga ser a segunda RA do DF em oferta de empregos, Ceilândia é a cidade mais populosa do DF, com uma baixa renda média domiciliar e baixo nível de escolaridade (69% tem renda de 0 a 5 SM e 6,5% tem ensino superior). O alto percentual de mulheres chefe de família (34,2%) e o contingente populacional que se desloca diariamente (67%) indicam o potencial existente nessa população para receber melhoria de serviços, aumento da oferta de emprego e renda, com utilização dos espaços urbanos ainda não ocupados dotados de infraestrutura e ocupação do eixo de transporte interurbano e regional.

Está submetida ao zoneamento da APA do Planalto Central e às diretrizes para as APMs Currais, Pedra, Bananal. O Rio Melchior está localizado em uma das áreas mais vulneráveis da bacia do rio Descoberto, carregada com os efluentes do aglomerado urbano de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. A capacidade de suporte das ETEs já foi ultrapassada e a carga de poluentes residuais pode comprometer a qualidade das águas das RAs da UPT Oeste.

O uso dos recursos hídricos deverá basear-se no enquadramento objeto da Resolução nº 2 do CRH /DF de 17/12/2014, que aprova o enquadramento dos corpos de água superficiais do DF em classes.

O setor primário tem importância significativa nesta UPT quando se observam os dados provenientes do Zoneamento Ecológico Econômico¹¹. Na Zona Rural de Ceilândia, estão presentes a agricultura familiar e não familiar, a produção de hortaliças, fruticultura, bovinocultura, suinocultura, ovinocultura, caprinocultura e avicultura.

Por fim, ressalta-se que qualquer proposta de desenvolvimento produtivo para esta área deve:

Considerar o potencial de transformação social da dinâmica econômica em espaços vulneráveis, reduzindo a desigualdade socioeconômica da população.

Promover a requalificação das áreas centrais dessas cidades e a inserção de atividades econômicas nas áreas não parceladas onde há infraestrutura.

Dar preferência às atividades com baixo potencial poluidor e baixo consumo de recursos ambientais.

II.4.2. – Distrito Gama / Santa Maria

O Distrito do Gama-Santa Maria está localizado no eixo sul do Distrito Federal e inclui as RAs do Gama e Santa Maria. Este território concentra 9,66% da população do Distrito Federal e, caso considerarmos a população do Entorno, incorpora cerca de 689.633 habitantes (Tabela 5).

Essa região é atendida pelo corredor sul de transporte coletivo. As linhas originadas nessas cidades são responsáveis por 12% das viagens geradas (PDTU e figura 7) e um dos principais eixos de ligação com o entorno sul do DF (cortada pela rodovia BR 040, que leva às cidades do entorno de Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental). É também servida pela DF 290, que ladeia as cidades do Novo Gama e Valparaíso de Goiás. Existem, na região, áreas para expansão urbana, ou seja, áreas na zona urbana estabelecida no PDOT, e ainda não parceladas.

¹¹ Análise das atividades econômicas e dos riscos ambientais, no espaço rural, por unidades hidrográficas - GT 04 - ZEE/DF - Estudos Econômicos.

Tabela 5 – População DF e Entorno

Centralidades	Cidades	População	DF (%)	DF + Ent. (%)
	Gama	127.475		
	Santa-Maria	119.444	9,66	
	Total DF	246.919		
Distrito Gama -Santa Maria	Cidade Ocidental	45.336		20,41
	Luziânia	172.720		
	Novo Gama	87.484		
	Valparaíso	137.174		
	Total Entorno	442.714		
	TOTAL	689.633		

Grande parte do seu território é urbano (64,56%), sendo que apenas 9,2% desta parcela é de parcelamentos consolidados¹². Inserem-se na parte norte de Santa Maria a APM do Córrego Alagado; uma pequena parte da APM do Ribeirão do Gama/Catetinho; a APA das bacias Gama e Cabeça de Veado e o Parque Ecológico Tororó. No território do Gama encontram-se a APA do Planalto Central, as APM Engenho das Lages, Crispim e Ponte de Terra.

Na região, localiza-se importante polo de desenvolvimento econômico – Polo JK, na divisa do DF com a Cidade Ocidental, às margens da BR-040, o qual encontra-se parcialmente consolidado e com possibilidade de expansão (a terceira etapa está em fase de projeto). A questão da infraestrutura no Polo JK necessita complementação no que diz respeito às redes de esgoto e de distribuição de energia elétrica.

Com relação às estratégias do PDOT, nessas duas cidades incidem: uma estratégia de dinamização, qual seja o Setor Central do Gama – R8; dois polos multifuncionais: o PM 1 – Polo Multifuncional Catetinho e o PM 8 – Polo Multifuncional Sul, uma estratégia de reestruturação viária: Anel de Atividades IV – Gama/Santa Maria e uma estratégia de Dinamização: Polo JK – D5.

Desde os primeiros planos de ordenamento territorial, o eixo sul vem se consolidando como zona urbana e eixo prioritário de expansão urbana. O PDOT 1997 indicava, como dito anteriormente, o eixo oeste/sudoeste (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Guará, Núcleo, Riacho Fundo, Gama, Santa Maria e Recanto das Emas) como aquele que deveria ser priorizado para ocupação urbana no DF (hoje correspondem às UPT: Oeste, Sul e Adjacente 2).

As linhas de desejo por transporte coletivo indicam o crescimento da demanda em direção ao eixo Sul, especialmente a partir de Taguatinga, mostrando um vetor sem ligação com o Plano Piloto, o que indica uma certa independência da polarização com o CUB.

Santa Maria possui uma das mais altas taxas de desemprego do DF (5,6%), sendo a mais alta da UPT Sul. Um percentual significativo de sua população trabalha em Brasília (42,6%) e na própria RA (26,3%), sendo que 27,5% trabalham na atividade de comércio e 10,6% em serviços gerais. A taxa de desemprego do Gama é de 4,3%. A população empregada trabalha em sua maioria na própria RA (41, %) e uma parte expressiva em Brasília (35,9%), sendo que 25,85% tem sua atividade em serviços gerais; 27,1% em comércio e 16,18% no serviço público (Dados PDAD 2011).

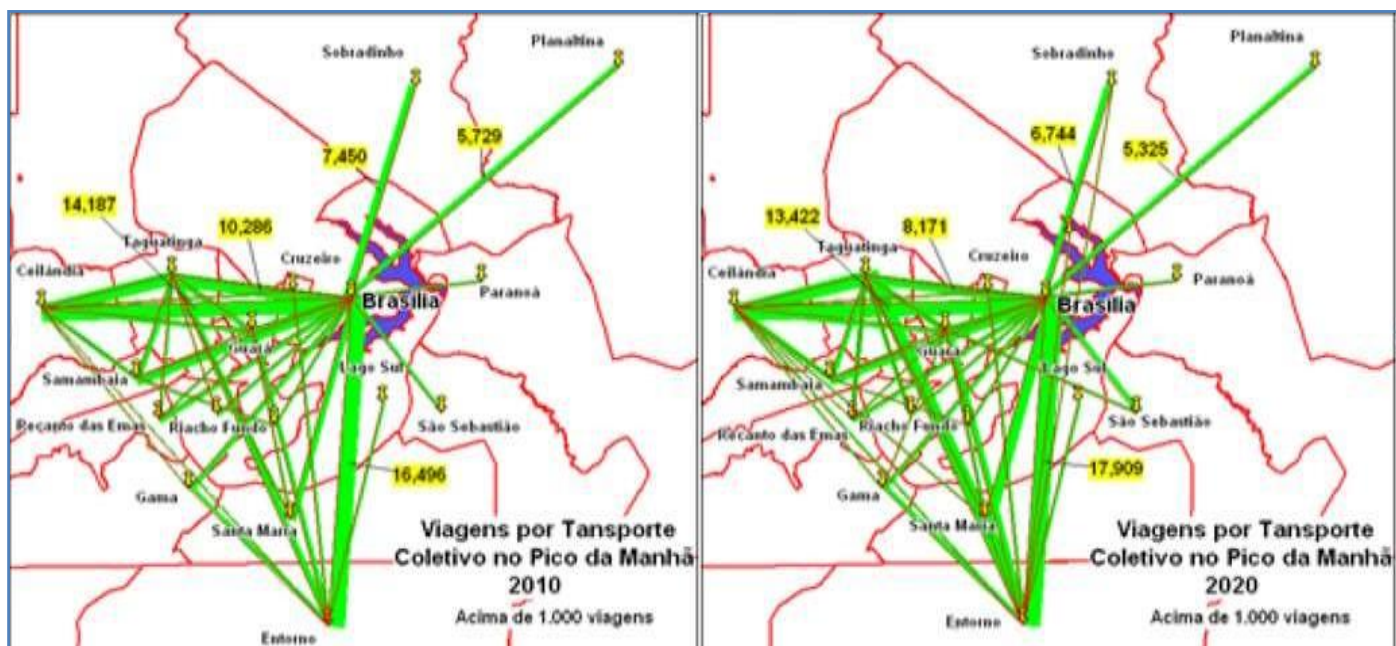


Figura 5 - Linhas de desejo (PDTU/2009)

Tabela 6 – Matriz de fatores

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental ¹³
RA XIII	Santa Maria	D5 – Pólo JK; Anel IV – Gama/Stª Mª; PM 8 – Pólo Multif. Sul	ferrovia; BR-040 e DF-290.	VLP; ciclovias	água 99,9%; esgoto 100%; lixo 100%
RA II	Gama	R8 – St. Central Gama; Anel IV – Gama/Stª Mª; PM 1 – Polo Multif. Catetinho	DF-480; DF-290 e BR-040.	VLP; ciclovias	água 95,6%; esgoto 95,4%; lixo 96,3%

Regiões Administrativas	Potencialidades		Fatores de Contexto		
	IVS 2010	Perfil Econômico	UHG – Corpos hídricos Classes 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
Santa Maria	0,353	comércio		APA Planalto Central	APM Alagado
Gama	0,295	comércio	Ribeirão Ponte Alta – Classe 4	APA Planalto Central	APM Eng. das Lages, Olhos D'Água, Crispim, Ponte de Terra, Alagado

¹³ Fonte: Leitura Territorial, Gemot/Diplu/Sedhab/2013 - dados PDADs 2011.

Quanto ao nível de escolaridade, 35% da população de Santa Maria possui ensino médio completo e 6,3% possui ensino superior completo. O Gama possui 30,7% que concluiu o ensino médio e 14% o ensino superior. Quanto à remuneração, 45,9% da população de Santa Maria possui Renda Domiciliar Mensal Média de até 3 SM. No Gama, 51% da população recebem até 5 SM (Dados PDAD 2011).

De um modo geral, pode-se dizer que a Unidade de Planejamento Territorial Sul- UPT Sul (formada por Gama, Santa Maria, Recanto das Emas e Riacho Fundo II) apresenta um dos mais baixos índices socioeconômicos do DF. Por outro lado, se é constatada a grande disparidade entre os índices de desenvolvimento entre o entorno e o DF, as cidades do entorno sul possuem índices melhores quando comparados às cidades do entorno oeste do DF.

Destaque-se que a população do entorno sul (Novo Gama, Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás, Luziânia e Cristalina) representa 52,2% da população da Área Metropolitana de Brasília – AMB¹⁴, ao passo que o entorno oeste (Águas Lindas, Stº Antº do Descoberto e Padre Bernardo representa apenas 27%. Quando somadas as populações das UPTs Oeste e Sul e respectivos municípios adjacentes no entorno, constatamos que o total da população é muito similar, sendo que no caso oeste 2/3 da população encontra-se dentro do DF e no caso sul a situação se inverte, com 2/3 da população residindo no entorno sul. Isto nos leva a concluir que a localização do Polo JK, no limite do DF, está correta e coerente.

O Documento do ZEE - Matriz Socioeconômica, 2014 que dividiu a população em 7 grupos, segundo o nível de renda, classificou o Gama como Grupo 5 e Santa Maria como Grupo 6. Apesar de ser uma cidade criada para abrigar um programa habitacional de baixa renda, Santa Maria rapidamente se desenvolveu e, em função de sua posição geográfica no território, tem apresentado um expressivo vigor comercial e de integração com as cidades vizinhas. A extensa área para expansão urbana, entre o núcleo consolidado e a BR-040, denominada Setor Meirelles, apesar de possuir restrições ao abastecimento de água, possui potencial para se consolidar, juntamente com o Polo JK, como uma nova polaridade de oferta de empregos e de geração de renda para o DF e seu entorno.

A proximidade com as cidades de Goiás, a existência de rodovias e de eixos de mobilidade, bem como a existência de grandes áreas para expansão urbana, aliada à vulnerabilidade social da população de Santa Maria e do Gama e das cidades próximas do entorno imediato, favorecem a implantação de equipamentos industriais e reforçam a sua necessidade. O Distrito deve se localizar nas bordas do DF e ser uma extensão do Polo JK, atendidos os requisitos de tamanho de lote e de investimentos em infraestrutura urbana. Há de se destacar também a implantação acima apontada de uma nova centralidade na região, com a implantação de atividades típicas de áreas centrais, além de centros de ensino e pesquisa.

II.4.3 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Brazlândia

A cidade de Brazlândia, distante 47 km de Brasília, embora integre a UPT Oeste, está fora do eixo prioritário de expansão, adensamento e dinamização, composto pelas demais cidades dessa UPT. Conta com 53,8 mil habitantes¹⁵, o que corresponde a menos de 2% da população do DF, preponderando população de baixa renda e baixa escolaridade.

Diferencia-se ainda das demais cidades desta UPT: paisagem e proximidade com o Lago Descoberto; sendo que 75,7% de seu território é rural e abriga 6 núcleos rurais. A área urbana é cercada por duas regiões de interesse ambiental – Floresta Nacional de Brasília – flonas. Inserem-se nesta RA as áreas de Proteção de Mananciais - APMs de Capão da Onça, Pedras, Barroco e Santa Maria, que também está sujeita aos zoneamentos da APA do Descoberto, da Cafuringa e do Planalto Central. Com relação ao último zoneamento, situa-se em Zona de Uso Sustentável – ZUS,

¹⁴ Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília, dezembro de 2014, Codeplan.

¹⁵ Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD-2011, Codeplan.

que são áreas com matrizes de ocupação do solo com predominância de produção rural, mas que contém importância especial para a conservação dos solos e da água.

Apresenta possibilidades reais de qualificação da atividade produtiva mediante verticalização da produção rural existente, com forte agregação de valor nos produtos. Tem, ademais, vocação para se constituir em polo turístico, onde deve-se promover o turismo ecológico sustentável. Existe projeto para o Complexo de Lazer de Brazlândia e Plano de Ocupação de Quiosques. Destaca-se pela produção de morangos e realiza, anualmente, a Festa do Morango, quando instala uma feira que atrai visitantes de todo o DF e Entorno. Abriga diversos paraísos naturais, como Chapada Imperial, Barra do Dia, Paraíso na Terra, Cachoeira de Mumunhas, Poço Azul.

Das estratégias de intervenção do espaço urbano constantes do PDOT 2009¹⁶, encontra-se a estratégia de revitalização – recuperação ambiental do Lago Veredinhas e do Parque Veredinhas. Na zona urbana está inserida área de regularização de interesse social.

Quanto à infraestrutura social urbana de transporte, não possui linha direta da cidade de transporte coletivo que a ligue com o entorno do DF. Conecta-se às demais cidades da UPT pela DF-180 e à cidade de Águas Lindas pela BR-70. Possui ciclovias parcialmente implantadas e transporte irregular fazendo a ligação com Águas Lindas. É amplamente servida de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo.

Brazlândia possui um alto percentual de população desempregada (5%), segundo dados da PDAD 2011, e um dos mais altos percentuais de população que trabalha na própria RA (45,6%), prioritariamente no setor de comércio. A Área de Desenvolvimento Econômico – ADE Setor de Oficinas está com nível de implantação consolidado, com perfil de ocupação misto.

Tabela 7 – Matriz de fatores

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental
RA IV	Brazlândia	R7 – Complexo de Lazer de Brazlândia	DF-180 e BR-070	ciclovias	água 99,8%; esgoto 90,3; lixo 100%.

Regiões Administrativas	Potencialidades		Fatores de Contexto		
	IVS 2010	Perfil Econômico	UHG – Corp. hídricos Classe 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
Brazlândia	0,352	comércio e serviços	não	APA Descoberto, Planalto Central e Cafuringa	APM Barrocão, Capão da Onça, Sta. Maria, Pedras

O Distrito de Brazlândia apresenta ainda os seguintes indicadores¹⁷: renda média domiciliar até 3 SM (46,2%) e população com ensino superior completo (6,7 %). O Documento do ZEE - Matriz Socioeconômica, 2014 que dividiu a população em 7 grupos, segundo o nível de renda, classificou Brazlândia como Grupo 6.

¹⁶ inseridas no campo “Regional” da “infraestrutura social Urbana”, da matriz de análise.

¹⁷ Fonte: Leitura Territorial, Gemot/Diplu/Sedhab/2013 - dados PDADs 2011.

Ao longo dos anos, a cidade tornou-se uma das maiores produtoras de hortifrutigranjeiros do DF. Dados da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Distrito Federal (Emater-DF) indicam que cerca de 2,8 mil propriedades rurais produzem 34% de tudo o que é consumido no Distrito Federal. O cultivo de morango é o carro-chefe. Brazlândia é a sétima maior produtora da fruta no país e a primeira da Região Centro-Oeste. Na zona rural de Brazlândia desenvolve-se a lavoura, pastagens, agricultura familiar e não familiar, hortalças, fruticultura, bovinocultura e suinocultura.

Consideradas, portanto, as condições da população local relativas à renda, escolaridade e à alta taxa de desemprego, tem-se que Brazlândia apresenta um índice de vulnerabilidade social que precisa ser atenuado com geração de emprego e investimentos, com qualificação da vocação rural mediante o fortalecimento das condições de produção agropecuária e da agroindústria, além do comércio e serviços na zona urbana. Acrescente-se o aproveitamento e incentivo ao potencial cênico da região para o turismo ecológico.

Devem ser priorizados empreendimentos de baixo impacto, com baixa taxa de ocupação e de impermeabilização do solo, além de cuidados rigorosos com o lançamento de efluentes.

II.4.4 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Sobradinho

Localizada na UPT Norte, Sobradinho está num dos importantes eixos de transporte – eixo norte e de ligação com os municípios do entorno do DF - Planaltina de Goiás e Formosa. Conta com 85,49 mil habitantes ¹⁸, preponderando população de média renda e média escolaridade.

Com 90,87% de sua área situada na macrozona rural, tem-se que da macrozona urbana a parcela urbanizável é de 19%¹⁹. A leste, estão localizados diversos condomínios em processo de regularização.

Possui 3 APMs – Corguinho, Mestre D’Armas e Bartolomeu Montante; 2 parques – Jequitibá e Parque Vivencial Ecológico; e está sujeita ao zoneamento das APAs do Bartolomeu e do Planalto Central.

Integra a estratégia de estruturação viária do PDOT 2009, a implantação de via que articule os condomínios, um Polo Multifuncional, além da configuração do Anel de Atividades de Sobradinho / Sobradinho II / Grande Colorado. Prevê-se para a RA novas áreas habitacionais e áreas de regularização, principalmente as de interesse específico, destinadas à média renda – ARINES.

No contingente de trabalhadores, 27,3% trabalham na administração pública e 22,5% trabalham no comércio. O número de empregos aumentou cerca de 10% de 2007 a 2010, mas a predominância de atividade permaneceu a mesma. Parte da economia se desenvolve no setor de turismo. As Áreas de Desenvolvimento Econômico e o Setor Industrial não estão consolidados. Existe pressão por mudança de uso para habitação.

A maior parte da população (60,5%) tem renda superior a 5 SM e grau de escolaridade médio e superior (43,6%), estando enquadrada como de renda e nível educacional médios. O Documento do ZEE - Matriz Socioeconômica, 2014 que dividiu a população em 7 grupos, segundo o nível de renda, classificou Sobradinho como Grupo 4.

¹⁸ Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD-2011, Codeplan.

¹⁹ Estudos Urbanos e Ambientais, Deura / Codeplan, 2015.

Tabela 8 – Matriz de Fatores

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental
RA V	Sobradinho	Anel III – Sobradinho/Sobr. II/ Gde. Colorado; PM 3 – Polo Multif. Grande Colorado	Rodovia norte	VLP; ciclovias	água 98,9%; esgoto 92,6%; lixo 100%.

Regiões Administrativas	Atratividades		Fatores de Contexto		
	IVS 2010	Perfil Econômico	UHG – Corpos Hídricos Classes 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
Sobradinho	0,285	comércio	Alto São Bartolomeu e Rib. Sobradinho – Classe 3	APA São Bartolomeu e Planalto Central	APM Torto, Contagem, Corguinho, Mestre D’Armas, São Bartolomeu, Cachoeirinha

Sobradinho tem boa oferta de postos de trabalho (44,7% trabalha na própria RA), sendo a 5ª RA que mais absorve mão de obra da própria cidade. Considerando o alto percentual de população que ainda se desloca de Sobradinho e de Sobradinho II para Brasília, além da polarização que a cidade exerce sobre Planaltina e Sobradinho II, podemos indicar a necessidade de reforço nos postos de trabalho de Sobradinho, hoje especialmente no setor terciário.

Para o tipo de atividade econômica a ser implantada, deve-se levar em consideração a significativa porção de zona rural e a sensibilidade ambiental da região, que varia de média a muito alta, de acordo com o mapa de sensibilidade ambiental integrada do ZEE DF, além do potencial turístico existente.

A proposta da SEDS indica os seguintes tipos de atividades para a região: Economia Criativa, Áudio visual, Animação, Rádio Cinema e TV, Games e TIC, Startups. No entanto, deve-se avaliar a não implantação do setor industrial e das ADES existentes, a pressão existente para ocupação por habitação, o perfil econômico para o comércio e a existência de um Polo de Cinema e Vídeo em deterioração. Deverão ser implantadas atividades que absorvam a mão-de-obra local e programas de capacitação.

Ainda cabe ressaltar que deve-se considerar a proximidade física e a possibilidade de integração viária com Paranoá e Itapoã, população com vulnerabilidade do GRUPO 7, da matriz Socioeconômica do ZEE.

II.4.5 – Área de Desenvolvimento Produtivo de Planaltina

Localizada na UPT Norte, Planaltina é a cidade mais antiga do DF e também a de maior extensão territorial²⁰ e localiza-se num dos importantes eixos de transporte – eixo norte e de ligação com os municípios do entorno do DF - Planaltina de Goiás e Formosa. Conta com 164.939 habitantes²¹, preponderando população de baixa renda e baixa escolaridade.

Com 90,40% de sua área situada na macrozona rural, com 2 núcleos rurais, é a RA com maior número de parcelamentos em processo de regularização e com 7 parcelamentos urbanos isolados em zona rural; e o macrozoneamento do PDOT indica uma Zona Urbana de Uso Controlado bem superior à Zona Urbana Consolidada.

²⁰Estudos Urbanos e Ambientais, Deura / Codeplan, 2015.

²¹ Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD-2011, Codeplan.

Dentre as estratégias do PDOT 2009, prevê-se a implantação futura do Polo Multifuncional Planaltina – PM 5; qualificação da DF 230 como alternativa viária ao tráfego pesado dirigido à Planaltina e à área rural da Bacia do Rio Preto; uma estratégia de revitalização - R6 - Eixo Histórico de Planaltina; uma estratégia de dinamização - implantação de dois Polos de Agronegócios; além de áreas de regularização de interesse social – ARIs. Está ainda em estudo, pela SEAGRI, a implantação de Assentamentos da Reforma Agrária, para atender a pequenos produtores rurais e agricultores familiares.

Do contingente de trabalhadores, destaca-se que 32,3% trabalham no comércio. Está entre as 7 RAs de menor renda no DF.

Cerca de 69% da população tem renda até 5 SM e 31% grau de escolaridade fundamental e médio.

Em relação à infraestrutura social urbana, especificamente ao saneamento ambiental, a cidade é quase totalmente servida de água e limpeza urbana, com deficiência na ligação à rede de esgotos.

Planaltina tem boa oferta de postos de trabalho - 45,4% trabalha na própria RA, sendo a sexta RA que mais absorve mão de obra na própria cidade. Considerando o alto percentual de população que ainda se desloca para Brasília -37,3%, o nível de renda e escolaridade da população, podemos indicar a necessidade de reforço nos postos de trabalho de Sobradinho/Planaltina. O Documento do ZEE - Matriz Socioeconômica, 2014 que dividiu a população em 7 grupos, segundo o nível de renda, classificou Planaltina como Grupo 6.

Tabela 9– Matriz de alternativas locais para empreendimentos produtivos no DF

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental
RA V	Planaltina	PM 5 – Polo Planaltina; Qualificação da DF-230; R6 – Eixo Histórico de Planaltina; Polos de Agronegócios.	BR-020	VLP; ciclovias	água 99,8%; esgoto 83,0%; lixo 99,9% ²² .

Regiões Administrativas	Atratividades		Fatores de Contexto		
	IVS 2010	Perfil Econômico	UHG – Corpos hídricos Classes 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
Planaltina	0,285	comércio	Alto São Bartolomeu – Classe 3	APA São Bartolomeu, lago Paranoá e Planalto Central	APM Mestre D’armas, Corginho, Fumal, Brejinho, Pipiripau, Quinze

Localizada na APA do São Bartolomeu e do Planalto Central, possui 6 APMs; 9 parques – Jequitibá e Parque Vivencial Ecológico; e possui 2 lagoas: Mestre D’Armas e Joaquim Medeiros. ¹ Essa configuração imprime singularidade à região. A proposta da SEDST indica os seguintes tipos de atividades para a região: agroindústria, alimentos, logística e eletroeletrônico. No entanto, deve-se considerar também o perfil econômico da população que trabalha especialmente no comércio. Deve-se levar em consideração a significativa porção de zona rural e a sensibilidade ambiental da região, além dos potenciais turístico e para o agronegócio existentes.

²² Leitura Territorial, GEMOT/Sedhab, 2012, com base na PDAD 2011.

II.5. Detalhamento das Áreas não parceladas para o Desenvolvimento Produtivo

Com o objetivo de contribuir na construção de alternativas de espacialização para a política de desenvolvimento produtivo, no âmbito do ZEE, a Segeth levantou as áreas urbanas, definidas no zoneamento do PDOT 2009, não parceladas, quer sejam de propriedade de particular ou de domínio da Terracap, que poderão ser destinadas ao desenvolvimento produtivo (Figura 6). São áreas localizadas nos limites das cidades ou inseridas na malha urbana, de forma que controle e oriente a expansão urbana, aproveitem a infraestrutura instalada e distribuam as atividades produtivas em todo o território, ao longo principalmente dos principais eixos de transporte. Para indicação dessas alternativas foram excluídas as Áreas de Interesse Ambiental, as Áreas de Regularização de Interesse Social – ARIS e as Áreas de Regularização de Interesse Específico – ARINEs previstas no PDOT/2009 e os parques recreativos e ecológicos. Foi ainda excluída toda a Zona de Contenção Urbana, por apresentar critérios específicos de parcelamento do solo incompatíveis com atividades de natureza industrial desvinculada da produção agropecuária, mas não de outros tipos de atividades produtivas.

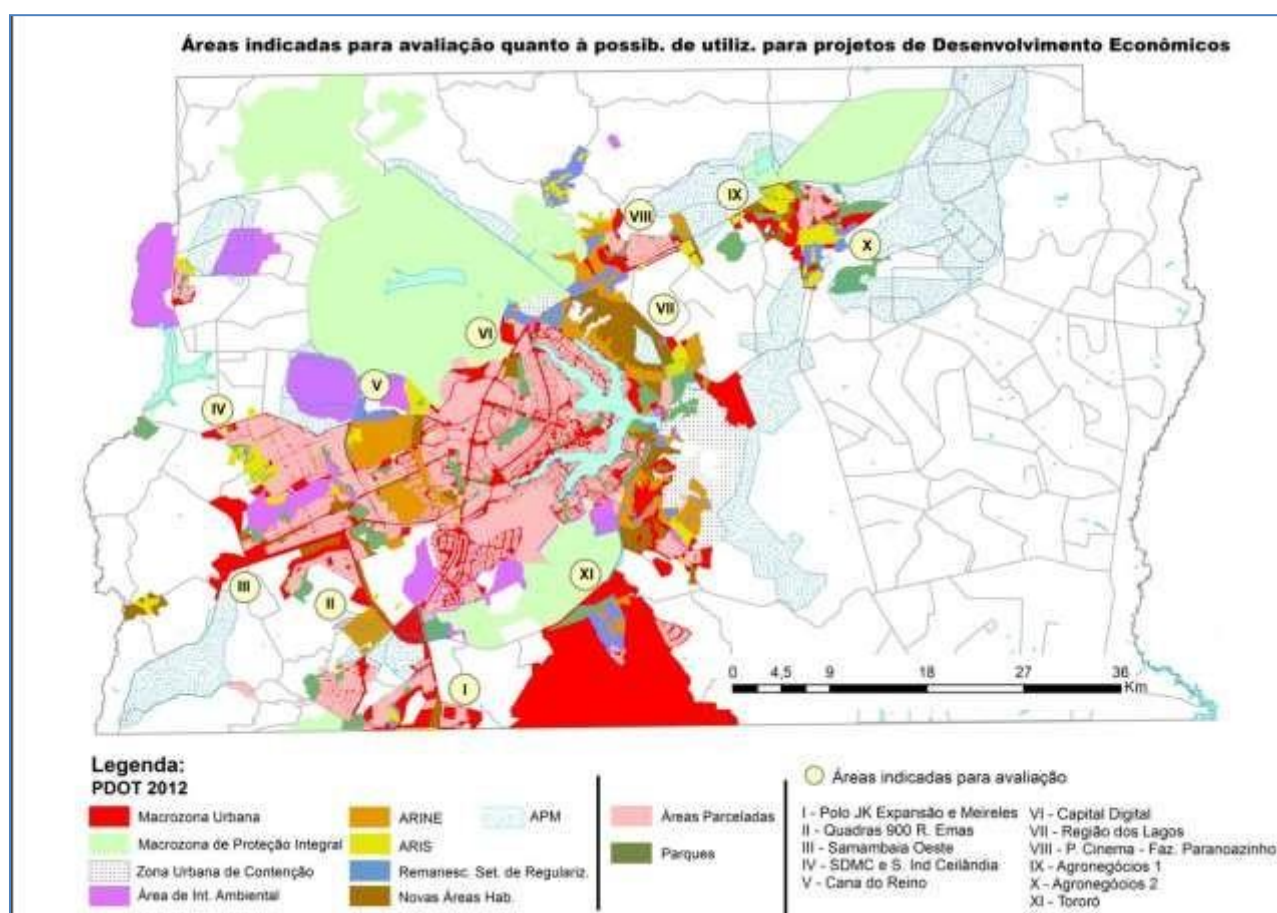


Figura 6 – Alternativas Locacionais de Áreas para Desenvolvimento Produtivo – Proposta Segeth.

Com relação às novas Áreas Habitacionais previstas no PDOT/2009, consideramos que, de acordo com a sua diretriz urbanística específica, poderão contemplar, em parte de sua poligonal, áreas destinadas ao desenvolvimento de atividades produtivas, inclusive prevendo-se lotes de maiores dimensões do que as hoje existentes.

Tem-se hoje, por princípio, que a política de desenvolvimento produtivo deva contemplar a diversificação da produção. No entanto, no Distrito Federal, os lotes já parcelados destinados a essas atividades são de pequena ou média dimensões, fruto de orientações de políticas de desenvolvimento econômico pretéritas, como o caso dos lotes para implantação das ADEs.

Dessa forma, para novos projetos de parcelamentos de terras de domínio da Terracap ou nas diretrizes urbanísticas destinadas aos parcelamentos particulares, a Segeth, a partir das discussões do ZEE, irá incorporar a esses novos projetos e às diretrizes urbanísticas, lotes ou módulos com dimensões que possam ser lembrados. Terá por finalidade, atender à demanda do setor secundário por lotes industriais de grandes dimensões.

O ZEE deve apontar a necessidade de criação de um sistema de gestão integrada das novas áreas destinadas a atividades produtivas do setor secundário e terciário, sob responsabilidade da SEDS, que inclua um novo modelo de concessão dos lotes, e a participação da SEGETH, das concessionárias de serviços públicos, dos entes do licenciamento ambiental no debate da definição e distribuição das atividades no território e na aplicação dos recursos, de forma a evitar o desvirtuamento do uso proposto e otimizar a utilização dos espaços e recursos disponíveis.

Os novos polos propostos pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável, nas bordas do DF ou mais próximos às suas cidades, no que tange à política de desenvolvimento urbano, deve avançar em seus desenhos e formulações articulados com a revisão do PDOT. Isso deverá se basear na compatibilização com as diretrizes a serem emanadas pelo ZEE.

Na ótica da política de desenvolvimento urbano, a proposta de novas áreas de desenvolvimento produtivo, deve estabelecer critérios seletivos e deverá primordialmente:

- (i) distribuir essas atividades junto às populações do DF mais vulneráveis socialmente;
- (ii) protagonizar uma política integrada com os municípios goianos da área metropolitana;
- (iii) respeitar as demandas do DF, sua inserção do cenário econômico regional, nacional e mundial, os potenciais existentes e as oportunidades sob a ótica governamental e da sociedade;
- (iv) aproveitar a infraestrutura existente;
- (v) preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade.

A construção da política de desenvolvimento econômico e a definição de suas estratégias devem considerar as limitações ambientais de suporte do território e estar articuladas às macrodiretrizes do planejamento territorial e urbano, além de considerar os investimentos futuros no setor de transportes, na busca de soluções para o deslocamento da população e o escoamento da produção; e com o setor energético e de infraestrutura de água, esgotos e drenagem, de forma a sanar as limitações hoje existentes.

O Estado deverá se antecipar à migração invariavelmente provocada pela instalação de polos econômicos, que atrai mão-de-obra de baixa qualificação e população demandante de áreas habitacionais em seu entorno. Dessa forma, a implantação de uma nova área com características de polo deverá ter investimentos convergentes para a viabilização da área e evitar a especulação da terra. Além das questões acima mencionadas, o Estado deverá atuar para que a política governamental, nos diversos setores disponibilize: um processo de licenciamento de atividades econômicas de forma ágil, incentivos fiscais e tributários atraentes, qualificação de mão-de-obra local, dentre outros.

III - Condicionantes da Política de Mobilidade

III.1. Contextualização

A abordagem desses condicionantes teve por objetivo corroborar com a definição de diretrizes a serem implementadas na área de mobilidade com fulcro nas informações de sustentabilidade socioambiental trazidas pelo ZEE, nas propostas de descentralização e criação de novas centralidades voltadas ao desenvolvimento econômico apresentadas pela SEDS, e ainda, na proposta trazida pela SEGETH, com vista ao incremento de 5 (cinco) áreas e polos para alocação de atividades econômicas, considerando as recomendações consolidadas no PDOT.

III.2. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF

Recentemente, a Companhia do Metropolitano realizou licitação para contratação de serviços técnicos especializados visando à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF, designado PDTT. Para subsidiar o PDTT/DF foi contratado ainda, a elaboração e execução da Pesquisa de Mobilidade Urbana do DF – PMU/DF que integrará o Plano e que irá corroborar na atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF.

A Secretaria de Estado de Mobilidade - SEMOB com a atualização do PDTU/DF e a elaboração do PDTT/DF pretende avaliar a política de mobilidade com o objetivo de contribuir para habilitar o DF e os municípios do Entorno do DF ao crescimento econômico e produtivo, considerando a descentralização das atividades e a promoção/criação de novas centralidades, o que deverá implicar na redução gradativa dos deslocamentos e no incremento de novas alternativas de circulação e de serviços/empregos.

As diretrizes de mobilidade voltadas às propostas de novas áreas de desenvolvimento econômico, tem **como princípios a utilização de espaços urbanos ainda não ocupados dotados de infraestrutura e à ocupação dos principais eixos de transporte**, entre outros, pretende atender aos seguintes objetivos gerais:

- ✓ Facilitar o desenvolvimento econômico do DF.
- ✓ Apoiar o crescimento sustentável das cidades.
- ✓ Colaborar para o alcance de todo o potencial produtivo das novas centralidades propostas.
- ✓ Permitir maior integração física e econômica do DF.
- ✓ Implantar uma grande rede de transporte integrada, intermodal e sustentável.
- ✓ Proporcionar à população de Brasília e dos municípios do Entorno, melhoria da qualidade de vida, segurança e inclusão social com um sistema de transporte que atenda a essas expectativas.
- ✓ Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres e ciclistas com inclusão de proposições adequadas às características de Brasília e dos novos centros econômicos.

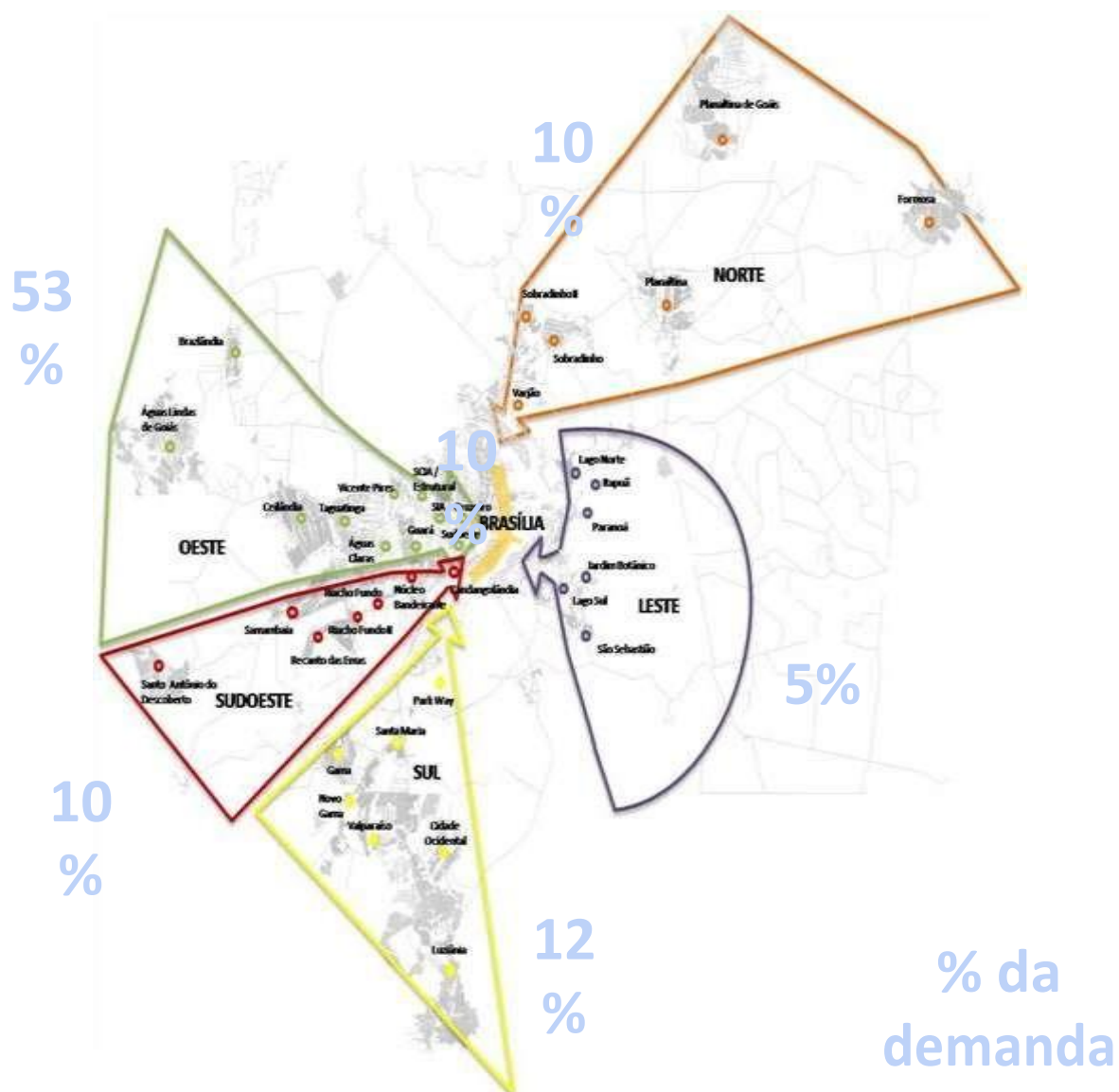


Figura 7: Localização da demanda de passageiros do Transporte Público Coletivo de Brasília

Fonte: PDTU/DF, 2010

Considerando os principais Eixos de Transporte de Brasília, a figura 7 acima apresenta o percentual de demanda concentrado em cada um deles, conforme apontado no PDTU/DF e demonstra que o Eixo Oeste e Sul são os que apresentam os maiores interesses e necessidades de deslocamento da população usuária, comparativamente aos demais.

III.3. Diretrizes da Política de Mobilidade

São diretrizes de mobilidade para a sustentação da proposta de áreas de desenvolvimento econômico— Figura 8:

- Promover interligações de Transporte Público de Passageiros de Alta Capacidade (BRT, METRÔ etc.), entre os municípios do entorno e as novas centralidades propostas, de forma a atender amplamente os desejos de

viagens da população para os centros de desenvolvimento produtivo, com a utilização de eixos de transportes, que contribuirão para a descompressão do principal corredor viário do DF (EPIA) e para a redução do tráfego veicular no Plano Piloto de Brasília.

- Implementar a interligação de Transporte Público de Passageiros de Alta Capacidade entre as novas centralidades localizadas nos vetores Oeste, Sul, Sudeste, Leste e as ferrovias propostas e em fase de estudo pela ANTT. O Eixo Sudeste se destaca pelo representativo movimento de passageiros (18,1 milhões em 2014) e de cargas no Aeroporto Internacional de Brasília, com previsão futura para transformação em centro de conexões (HUB) para cargas e turismo.
- Fortalecer as operações de Integração do transporte metroviário com os demais modais urbanos nas zonas e distritos propostos, de forma a ampliar e facilitar o acesso a esse sistema de alta capacidade, e reduzir os tempos das viagens entre essas novas centralidades urbanas.
- Promover o Transporte de Passageiros de Média e Baixa Capacidade (VLT, Ônibus, etc.) para o atendimento das demandas por transporte interno às zonas e distritos propostos, observando-se a apropriada readequação das linhas alimentadoras/distribuidoras do Serviço Básico, e a criação de novos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC/DF.
- Expandir e modernizar as infraestruturas e os equipamentos voltados para o transporte não motorizado (calçadas, bicicletários/paraciclos, ciclovias, etc.), no entorno imediato das estações metroferroviárias e rodoviárias, de forma a estimular que os deslocamentos de curta e média distância sejam realizados a pé e/ou em bicicleta.
- Promover a implantação de bolsões de estacionamentos de veículos, no formato *Park and Ride*, integrados às linhas de Transporte de Alta Capacidade que conectam as áreas e distritos propostos, com o intuito de minimizar a circulação de automóveis nas áreas centrais das cidades.
- Promover a interligação viária entre as novas centralidades propostas, com vistas ao desenvolvimento sustentável e à mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos nas cidades.
- Promover o desenvolvimento e implantação de política voltada ao transporte de cargas, mediante o controle do uso e da operação da infraestrutura viária, concedendo prioridades e restrições.
- Promover a reserva de áreas no território de Brasília para a expansão e implantação do transporte de alta capacidade.

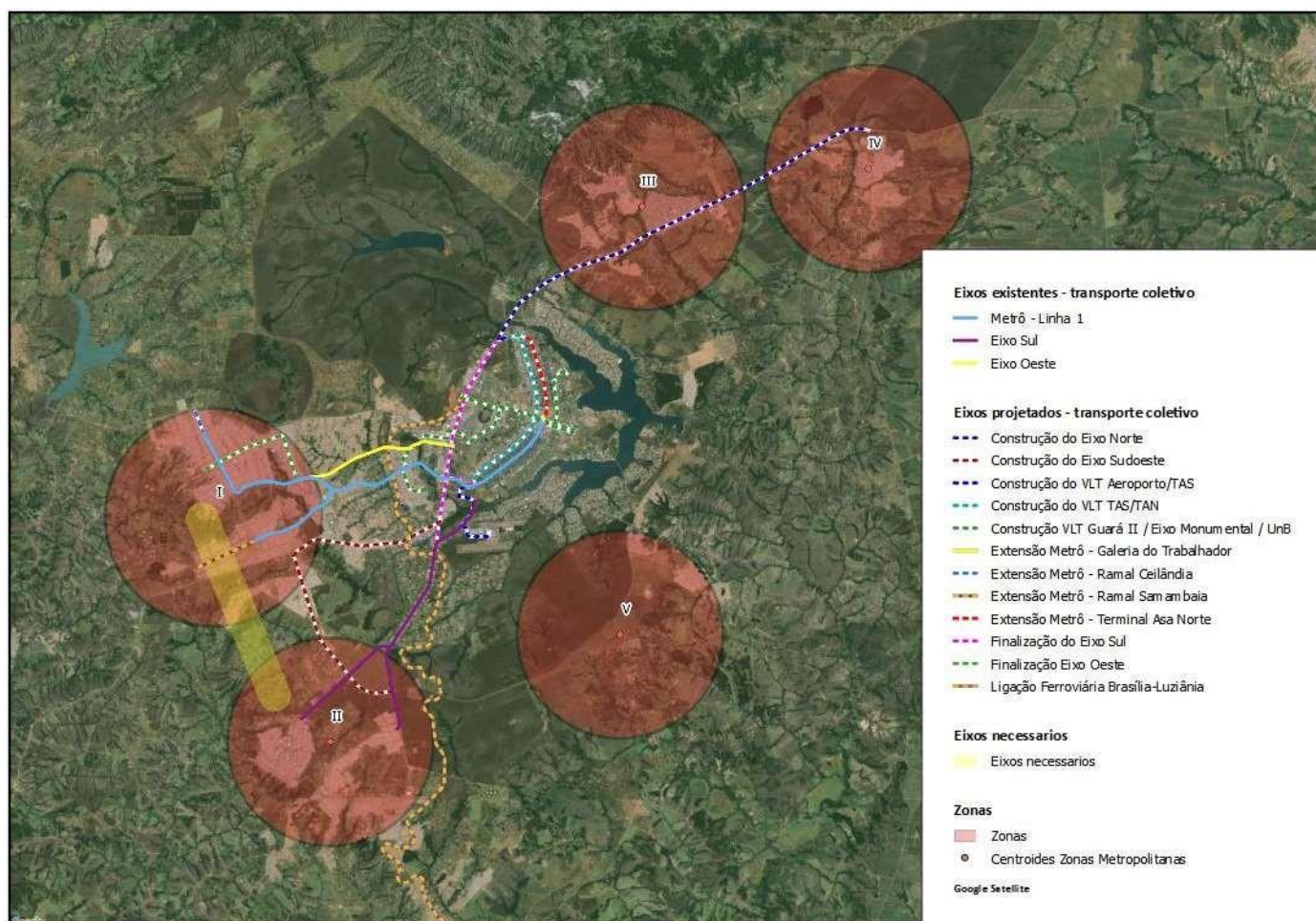


Figura 8: Proposta de eixo de integração e de implantação de transporte de massa para as áreas de atividade econômica proposta pela SEGETH e SEDST

III.4. Diretrizes para os Municípios do Entorno do DF

Em 1998, o Governo Federal criou a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno—RIDE com a preocupação de estabelecer uma base jurídica para atuação conjunta entre o DF e os estados limítrofes (Goiás e Minas Gerais). A RIDE é constituída pelo Distrito Federal e pelos municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí, Buritis e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais.

As RIDEs se distinguem das regiões metropolitanas pelo fato de serem instituídas pela União, uma vez que envolvem municípios de mais de uma unidade federativa.

Hoje, pode-se admitir a existência de uma aglomeração urbana com proporção e dinâmica metropolitana, que possui forte relação de interdependência, formada pelo Distrito Federal e 12 municípios do estado de Goiás.

Os eixos de Transporte propostos no PDTU/DF definem uma rede de transporte coletivo integrada com os 8 (oito) municípios do entorno imediato, conforme demonstra o mapa 1, abaixo. São eles: Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Planaltina, Luziânia e Formosa. A ocupação territorial dessas localidades surgiu como resultado da concentração populacional de fluxos migratórios, que teve início com a construção da capital, somados aos habitantes tradicionais das cidades de Luziânia, Planaltina, Formosa e Brazlândia.

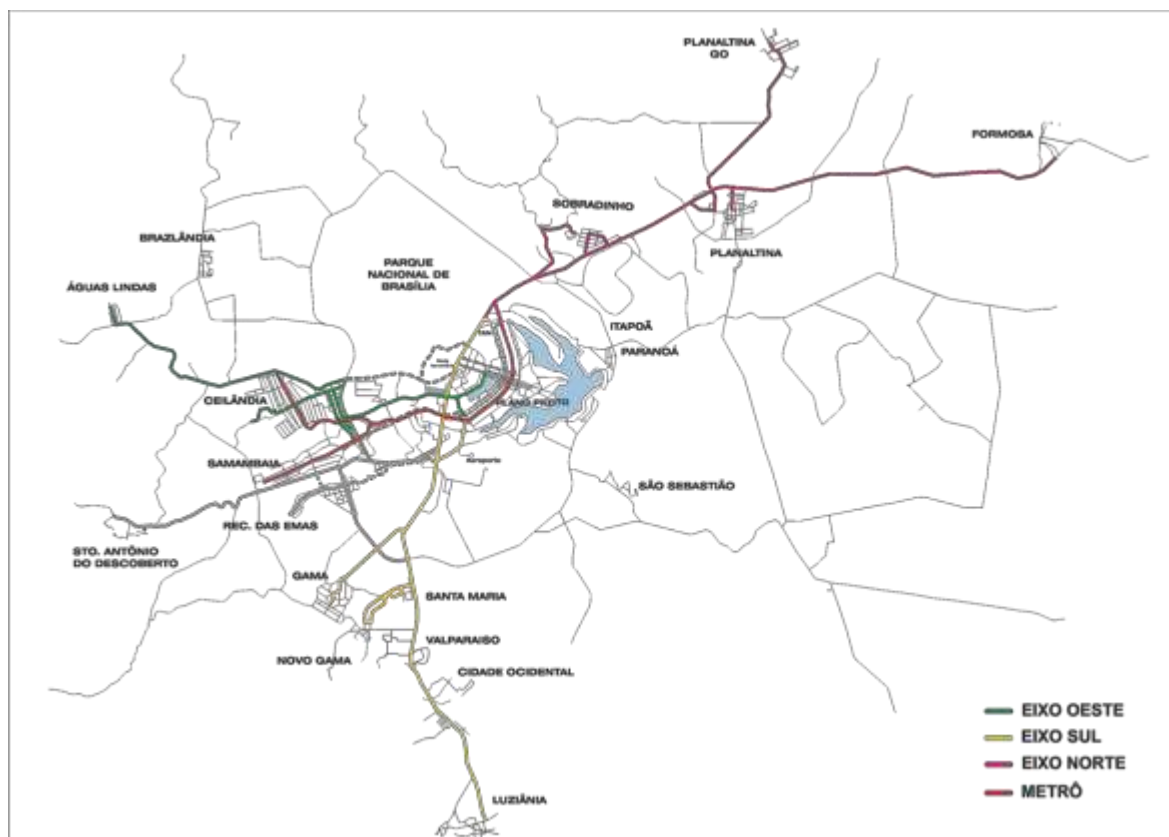


Figura 9: Fonte PDTU/DF - Rede de transporte coletivo integrada com os 8 (oito) municípios do entorno imediato

As diretrizes de mobilidade para os municípios do Entorno imediato deverão basear-se, entre outros indicadores, na situação socioeconômica, no nível de desemprego, na qualificação profissional e no nível de educação da população considerada economicamente ativa das cidades vizinhas.

Os municípios do Entorno têm baixo desempenho econômico, social, tecnológico e fiscal. A fragilidade da base produtiva desses municípios deixa a População Economicamente Ativa - PEA à margem do mercado de trabalho; enquanto o DF apresenta forte concentração de emprego e renda.²³

Somam mais de 30 anos da existência de programas e ações sobre a região geoeconômica de Brasília e os 15 anos da criação da RIDE não foram suficientes para encontrar uma forma de gestão que pudesse desenvolver economicamente a região. Sem institucionalidade adequada e base de financiamento compatível, esse território é encarado mais como uma fonte de problemas para o Distrito Federal do que de potencial para desenvolvimento integrado ao DF.²⁴

Quer sejam os 10 municípios elencados no IBGE (REGIC 1993/2000) e IBRASE/SEBRAE (2008), os 8 municípios indicados no PDTU ou os 12 municípios definidos na pesquisa CODEPLAN (2013), todos os indicadores apontam a necessidade de uma agenda emergencial que incida no Entorno. Esses municípios mais próximos ao DF apresentam situação de maior dependência em relação ao DF, de exclusão das oportunidades de trabalho, educação, e de precariedade no uso e ocupação de seu território.

Com algumas exceções, em Luziânia será instalado um mega empreendimento na cidade goiana, o Alvorada Power Center (em construção). Quando concluído será o maior Shopping Center da América Latina, ultrapassando em Área Bruta Locável (ABL) o Centro Comercial Leste Aricanduva em São Paulo (atualmente o maior da América Latina).

²³ Azevedo, Heloisa e Alves, Adriana Melo. Rides –por que criá-las? Belo Horizonte, Revista Geografias – UFMG, julho dezembro de 2010.

²⁴ Id. ibid Azevedo, Heloisa e Alves, Adriana Melo, BH, 2010.

As empresas Mirante Luziânia Empreendimentos Imobiliários S/A e São Tiago Empreendimentos Imobiliários e Participações Ltda. são as responsáveis pela implantação do Centro Comercial.

Outra cidade que se desponta é Alexânia, onde diariamente, a Secretaria de Indústria e Comércio recebe a visita de empresários dos mais diversos setores da economia. Dentre os novos negócios implantados em Alexânia está o recém-inaugurado *Outlet Premium* Brasília, o primeiro *outlet* da região, e a Schincariol - atual Brasil Kirin- que percebeu na cidade fatores únicos para a instalação de uma fábrica de cerveja: clima agradável, topografia superior a 900 metros e água abundante e pura.

Anápolis é o quinto maior PIB do Centro Oeste (atrás de Brasília, Goiânia, Campo Grande e Cuiabá), sendo ainda a 53ª maior economia industrial do país, segundo dados do IBGE. A cidade se firmou como polo industrial, com destaque para o ramo farmacêutico a partir da instalação do Distrito Agroindustrial em 1976. Anápolis foi apontada pela revista *Veja* em 2010 como uma das Vinte Cidades Brasileiras do Futuro em razão de seu grande potencial logístico. A cidade é cortada pelas rodovias federais BR-153, BR-060 e BR-414, pelas rodovias estaduais GO-222, GO-437 e GO-330 e pela Ferrovia Centro-Atlântica, sendo ponto inicial da Ferrovia Norte Sul, que está sendo integrada à FCA.

A ocorrência de investimentos em cidades que compõem a RIDE irá proporcionar a redução da pressão que Brasília sofre com o tráfego do transporte de carga e com a demanda da população das cidades vizinhas em busca de emprego, saúde, educação etc. Vem ao encontro das políticas voltadas à integração dos municípios do Entorno com as regiões administrativas de Brasília e cria-se um vetor de desenvolvimento nos municípios lindeiros.

A seguir é apresentado um mapa esquemático dos principais eixos de mobilidade e logística que se prolongam de Brasília até as principais cidades dos municípios do Entorno. Circundando e interligando essas cidades encontra-se um anel viário, onde será necessária a complementação e melhoria de algumas rodovias, totalizando 700km de intervenção. O anel proposto está em torno de 100km de distância do Plano Piloto de Brasília.

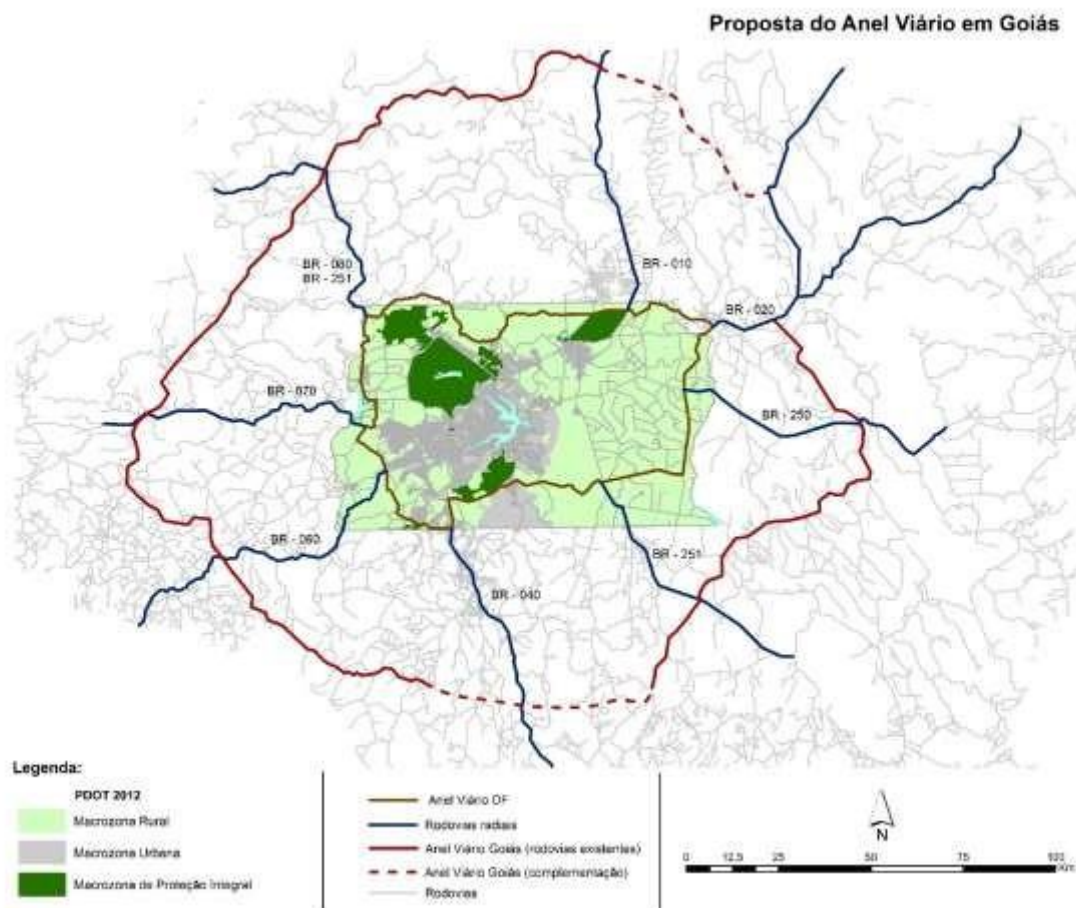


Figura 10: Proposta anel rodoviário em Goiás. ²⁵

²⁵ Desenho e proposta do consultor técnico Eng. **Dalmo** Rebello Silveira, 2016.

IV - Insumos para Construção da Proposta Final de Alocação de Empreendimentos Produtivos

IV.1. Análise pelos órgãos das áreas inicialmente propostas pela SEDS

Com base nos pressupostos das políticas aqui tratadas, foi construída uma tabela de análise sobre os polos produtivos, inicialmente propostos pela SEDS, à luz dos condicionantes: i) da política de desenvolvimento territorial; ii) da política agrícola e de abastecimento²⁶; iii) da política de mobilidade.

Dessa forma, partiu-se de um conjunto de informações organizados na tabela para a busca por convergência ao nível da Coordenação Geral Técnica. A tabela Análise das Áreas de Desenvolvimento Produtivo apresentadas pela Seds (Anexo VII.3) anexa sistematiza as informações e aponta a natureza da área de desenvolvimento produtivo requerida.

Por fim, entendemos que as políticas de desenvolvimento produtivo, a política de desenvolvimento urbano, a política agrícola e de abastecimento e a política de mobilidade devam buscar compatibilizar suas ações de planejamento ajustadas à gestão do território na construção da política produtiva. Para isso, é essencial a manutenção de debate constante e uma ação integrada baseada no compartilhamento de informações, dos instrumentos que estimulam e orientam a ocupação do território, e na ação conjunta para viabilidade de novas atividades produtivas.

Destaca-se que, como dito no início do documento, que a construção da proposta até o item VI reflete o trabalho fechado em março de 2016. Portanto, quando a natureza das atividades eram de N1 a N3, somente, e quando as áreas de desenvolvimento produtivo – ADP ainda não haviam sido equacionadas da forma que foram apresentadas na Audiência Pública de março de 2017, o que pode ser visto como Anexo do ZEE, em “Consulta Pública”, na página do ZEE.

IV.2. Tipos de Empreendimentos Produtivos em relação à Alocação Territorial

À luz dos conteúdos desenvolvidos, observou-se consenso entre os órgãos em relação à necessidade de desconcentração da oferta de emprego e renda na RA-I Plano Piloto (Brasília), de modo a assegurar a articulação dos esforços governamentais na busca por, sempre que possível, ofertar os empregos mais próximos aos locais de moradia, reduzindo-se os deslocamentos pendulares diários.

Em que pese os consensos em relação à desconcentração de atividades, houve diferentes interpretações sobre os tipos ou naturezas dessas atividades. As áreas que puderem ser alocadas dentro da mancha urbana, respeitando as definições de segmentos econômicos identificados na matriz de ênfase, poderiam atender de imediato à demanda por empregos de suas respectivas regiões administrativas, com o aproveitamento imediato da infraestrutura já implantada.

Acrescente-se a importância de manter e potencializar as atividades econômicas já existentes, dentro de uma estratégia de curto prazo. A potencialização das atividades industriais, de comércio e serviços hoje já presentes no território do DF poderá, senão reverter, ao menos minorar o ambiente recessivo projetado para os próximos anos.

Por exemplo, as atividades de serviços que hoje já tem um papel significativo no valor adicionado bruto do DF²⁷ deverão ser dinamizadas dentro das estratégias de distritos, nas bordas ou ao longo do tecido urbano, de forma a ampliar a sua geração de empregos. Trata-se de atividades relacionadas a transporte e armazenagem, alojamento e

²⁶ Tratada nas demais políticas sem se constituir em capítulo específico, por decisão da SEAGRI, trazida pelo representante na coordenação do ZEE.

²⁷ Codeplan. Produto Interno Bruto do Distrito Federal – 2010-2013.

alimentação, serviços financeiros e imobiliários; além de atividades científicas e técnicas, educação e saúde - pública e privada, pesquisa e desenvolvimento, arte e cultura.

Todavia, seria preciso definir outras áreas, fora da mancha urbana definida no PDOT vigente, que permitissem a alocação de *clusters* específicos, que demandariam condições logísticas e de infraestrutura ainda não presentes. A definição espacial dos polos destinados à implantação de empreendimentos industriais levou em conta a estratégia de descentralizar também o desenvolvimento produtivo do DF para as bordas do território, com vistas a promover o desenvolvimento econômico dos demais municípios da RIDE, notadamente aqueles que fazem fronteira com o DF.

Os tipos de atividades produtivas e sua localização foram classificadas como:

IV.2.1. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 1 – Na mancha urbana atual, dentro das RAs, com forte integração com a vida urbana e os diferentes usos. Aproveitam a infraestrutura instalada e distribuem as atividades produtivas em todo o território, ao longo principalmente dos principais eixos de transporte

Essas áreas encontram-se localizadas e dispersas na Zona Urbana das cidades do DF (ver figura 6), e podem acolher as atividades coerentes com o perfil de sua população e a capacidade de suporte do território.

IV.2.2. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 2 – Dentro de RAs, porém requerem áreas maiores e situam-se, na maior parte das vezes, contíguas às rodovias, nos limites da mancha urbana.

IV.2.3. Áreas de Desenvolvimento Produtivo de Natureza 3 – Em novas áreas, fora da mancha urbana vigente, demandam a criação de polos ou distritos, apresentam pouca ou nenhuma compatibilidade com outros usos urbanos, necessidade de arranjos de governança específicos, necessidade de implantação de infraestrutura e de alteração do PDOT para serem implantadas. Entende-se que as novas áreas devam ser objeto de estudos conjuntos entre órgãos tais como a SEGETH, SEDS, SEMOB e TERRACAP, quanto à melhor localização, forma de cessão das áreas, implantação futura de infraestrutura, adequação das dimensões de lotes, do sistema viário e das rodovias de acesso, etc.

Na proposta apresentada pela Secretaria de Economia e Desenvolvimento Sustentável, constam, fora da mancha urbana, os polos abaixo descritos para instalação de indústrias, considerando os pressupostos da Política de Desenvolvimento Produtivo. Esses não aparecem contemplados no mapa – Figura 11, uma vez que requerem um estudo mais aprofundado sobre a localização no âmbito dos condicionantes do meio físico e socioeconômico, a consubstanciar-se na etapa de definição das subzonas e diretrizes de ocupação²⁸. Quanto ao Polo Industrial e o Polo Integrador de Defesa Nacional, na região de Planaltina, a coordenação definiu que a localização inicialmente proposta pela SEDS deverá ser objeto dos estudos do grupo das subzonas. O mapa da mesma forma, está sem indicação precisa da localização da área de desenvolvimento produtivo de Brazlândia. Em relação ao Polo de Entretenimento, entende-

²⁸ **Polo Industrial na região de Planaltina** integrado com o futuro Aeroporto de Cargas – Nessa localização deu-se prioridade para instalação dos seguintes setores: Agroindústria; Alimentício, Eletroeletrônico, Logístico e Tecnológico. A indicação de tais setores vinculados a esse polo levou em consideração a tipologia de produtos que utiliza, principalmente o modal aéreo, devido ao alto valor agregado, como os produtos com tecnologia embarcada e à proximidade da distribuição de produtos alimentícios, não “comoditizados”, com potencial exportador, como no caso das frutas produzidas no norte de Goiás e oeste baiano.

Polo Integrador de Defesa Nacional – O Ministério da Defesa, em conversas com a SEDS, demonstrou o interesse em atrair para o DF indústrias de alta tecnologia que produzem equipamentos de ponta utilizados pelas forças armadas e de segurança. As empresas desse segmento, além de gerar empregos de alta qualificação, exportam seus produtos para vários países. Essas características trazem grande vantagem competitiva para o DF, por ser uma Unidade com pouca disponibilidade de área e pela intensidade em tecnologia e conhecimento.

se, salvo melhor localização fruto do estudo detalhado na etapa das subzonas, que sua melhor localização seria na região da DF – 140, em área de propriedade particular.²⁹

V – Proposta Final de Alocação Territorial de Empreendimentos Produtivos no DF

A natureza dos empreendimentos produtivos possibilitou o exercício prático de alocação no território, o que gerou um novo mapa (Figura 11), a ser considerado no exercício de definição de subzonas.

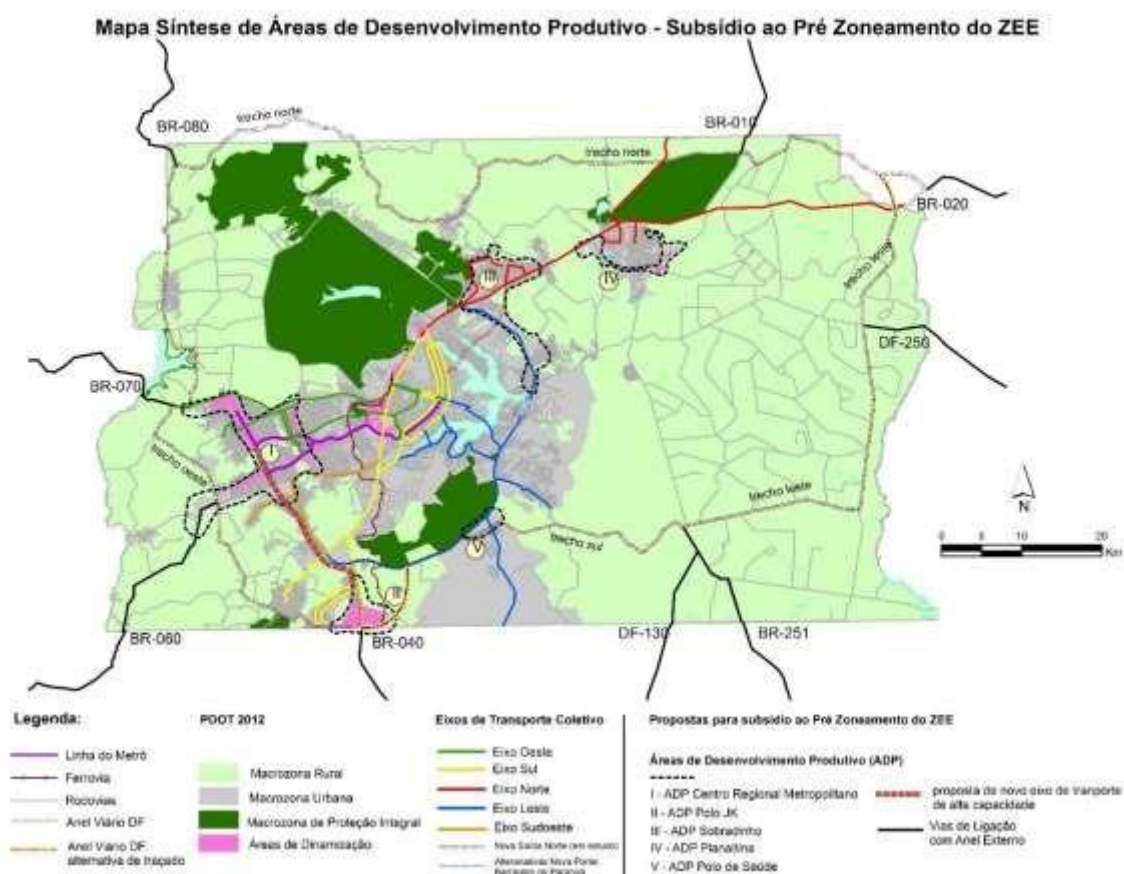


Figura 11. Fonte: Gab/Suat/Segeth, 2015.

Como as lições emanadas sobre a alocação territorial podem gerar diretrizes para as zonas ou podem levar a constituição de subzonas específicas, o presente documento será disponibilizado ao Grupo de Trabalho de Subzonas do ZEE-DF, onde a discussão será acolhida e aprofundada, de modo a assegurar harmonia na construção de cada uma das unidades territoriais do ZEE-DF (subzonas em ambas as zonas do ZEE/DF).

²⁹ **Polo de Entretenimento** – a ideia de atrair a indústria do entretenimento para o DF foi concebida pela análise das seguintes vantagens presentes: a) O setor de entretenimento merece destaque ao se considerar a situação privilegiada do Distrito Federal em relação às demais unidades da Federação; b) Sob a ótica global, os Estados Unidos possuem o mercado mais internacionalizado e rentável da indústria de entretenimento mundial. As atividades com maior participação nesse segmento são a cinematográfica, a fonográfica, os parques temáticos, a televisão e o esporte; c) Todos os anos, a classe média brasileira é atraída para os principais destinos turísticos americanos em busca de entretenimento e aquisição de produtos importados. Esse movimento custa anualmente ao Brasil milhões de dólares em divisas. Em função do impacto da crise mundial na economia americana e do crescimento da classe média brasileira, surgem, então, na economia nacional, grandes oportunidades de investimentos neste segmento.

A classificação dos tipos de empreendimentos propostos em cada um dos polos e áreas de desenvolvimento produtivo constante da PDP/DF levará ao exercício de alocação territorial, quando for o caso, pela natureza dos empreendimentos nas diferentes porções do território, durante a definição das subzonas.

Ressalta-se, que os estudos das áreas e dos polos de desenvolvimento produtivo não contou com número de população possível para adensamento e expansão de áreas, provenientes de previsão ou estimativa das concessionárias de serviços públicos quanto à capacidade de suporte e abastecimento.

V.1. Propostas com possíveis rebatimentos no pré-zoneamento

Do documento depreende-se as seguintes propostas que deverão ser levadas em consideração no pré-zoneamento:

a) **Descentralização do desenvolvimento produtivo** no Distrito Federal de maneira a promover a desconcentração de empregos na área tombada de Brasília, e ao mesmo tempo, contemplar a implantação de empreendimentos âncoras com capacidade de transbordo das cadeias produtivas para a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE).

b) **Fortalecimento e qualificação do Centro Metropolitano (Taguatinga, Ceilândia e Samambaia) – ADP I da figura 11**, e outras centralidades já existentes nas cidades do DF, com ênfase no eixo Sul/Sudoeste do DF.

c) **Integração entre as cidades do Distrito Federal**, principalmente no sentido transversal às linhas de desejo de viagens atualmente existentes e promoção da ocupação ao longo dos principais eixos de transporte interurbanos e regional, com fortalecimento da rede urbana existente.

d) **Dispersão das atividades produtivas dentro das cidades com população mais vulnerável** e uso de espaços urbanos ainda não ocupados dotados de infraestrutura ou com infraestruturas projetadas.

e) **Previsão de lotes maiores a oeste de Samambaia**, com atividades de logística, de natureza 2.

As atividades do tipo 3 nessa região, como proposto pela SEDS, não consta do mapa (figura 11) em função da necessidade de compatibilização com condicionantes ambientais e com a disponibilidade de área urbana pelo zoneamento vigente, e será tratada no GT das subzonas.

f) **O Distrito Gama / Santa Maria - ADP II - Polo JK, da figura 11** apresenta-se como alocação também prioritária para investimentos de natureza 2 e 3 respectivamente, onde se pretende a consolidação e ampliação do Polo JK. Necessita de melhoria da rede de energia, abastecimento d'água e acessibilidade viária e demais indicações da Tabela 10.

g) **Brazlândia apresenta um índice de vulnerabilidade social que precisa ser atenuado com geração de emprego** e com o aproveitamento da produção rural para a agroindústria, o comércio e serviços na zona urbana, além do aproveitamento e incentivo ao turismo ecológico. Para instalação de atividades do tipo 3 nessa região, como proposto pela SEDS, devem ser observadas as restrições ambientais existentes, quando da ampliação da ocupação e na destinação nos tipos de atividades, que devem ser dispersos no território, com baixa taxa de ocupação e de impermeabilização do solo, além de cuidados rigorosos com o lançamento de efluentes.

As atividades do tipo 3 nessa região, como proposto pela SEDS, referente à ADP de Brazlândia, não consta do mapa (figura 11) em função da necessidade de compatibilização do zoneamento da APA do Descoberto, e será tratada no GT das subzonas.

h) **A proposta da SEDS para Sobradinho de um polo de Economia Criativa**, Áudio visual, Animação, Rádio Cinema e TV, Games e TIC, Startups, de natureza 3 deve contemplar a qualificação da mão de obra para as novas

atividades propostas. Deve-se avaliar a existência de um Polo de Cinema e Vídeo em deterioração. Deverão ser incrementadas outras atividades de natureza 1 e 2, que contemplem o perfil econômico da população – **ADP III Sobradinho, da figura 11**. Ressalta-se que está programada pela SEAGRI a implantação de Assentamento da Reforma Agrária, para produtores rurais e agricultores familiares na região.

i) Este estudo, no item II – Condicionantes da Política de Desenvolvimento Territorial, demonstra a necessidade de **reforço nos postos de trabalho na área urbana de Planaltina, com atividades de natureza 2, ao longo da DF – 230 – ADP IV, Planaltina, na figura 11**. A proposta da SEDS, com base na matriz de ênfase, indica os seguintes tipos de atividades – natureza 3, para a região de Planaltina: agroindústria, alimentos, logística e eletroeletrônico. Deve-se considerar também o perfil da população, promovendo a sua qualificação. É significativa a porção de zona rural e a alta sensibilidade ambiental da região, além do potencial turístico. Está em estudo, pela SEAGRI, a implantação de Assentamentos da Reforma Agrária, para atender a pequenos produtores rurais e agricultores familiares.

A implantação de uma nova área com características de polo – natureza 3, conforme proposto pela SEDES para atividades de agroindústria, alimentos, logística e eletroeletrônico, deverá ser aprofundada por estudos adicionais, bem como ter investimentos convergentes para a viabilização da área com a destinação pretendida, de forma a evitar a especulação da terra e a utilização por usos não planejados. O polo de defesa, também proposto pela SEDES na RA Planaltina, depende de maturação temporal e análise de implicações pelas diversas áreas setoriais, não encontrando respaldo no PDOT 2009.

A mancha indicativa referente ao Polo Industrial e ao Polo de Defesa de Planaltina, propostos pela SEDES, não constam do mapa (figura 11). Serão tratados no GT das subzonas.

j) **O Polo de Saúde**, proposto pela SEDS, tem anuência dos órgãos quanto à localização e tipos de atividades; e se implantado, deve-se priorizar a implantação do eixo leste de transportes e observar os cuidados quanto à zona tampão da Reserva da Biosfera – **ADP V – Polo de Saúde, da figura 11**.

k) **O Polo de Entretenimento**, proposto inicialmente pela SEDS, não teve a anuência dos órgãos quanto à localização, tendo sido sugerido que ocorra na região da DF – 140. Por se tratar de uma região com áreas de particulares, também não consta da figura 11.

l) **As áreas prioritárias de desenvolvimento produtivo voltadas ao agronegócio, propostas pela SEAGRI**, poderão ocorrer em toda a zona rural, mas serão priorizadas nas regiões do Rio Preto e do PADF, e também não foram espacializadas na figura 11.

Finalmente, com relação a todas as áreas e polos, tem-se que essas atividades elencadas no ponto de intersecção das duas variáveis – Oportunidade de Desenvolvimento e Atratividade de Investimentos – precisariam sofrer um processo em que se observe a sua real adequação à capacidade ecológica de suporte do território, asseguradas na elaboração das diretrizes para as subzonas, em estudos adicionais empreendidos pelo poder público distrital, e por ocasião do processo dos atos autorizativos de licenciamento ambiental e outorga, passando pelo CONAM e CONPLAN.

As discussões, desde então, orientaram-se para uma construção que discipline o olhar convergente dos instrumentos de planejamento tais como planos diretores (PDOT, PDTU, etc), planos de manejo de UCs e dos instrumentos de gestão (licenciamento ambiental e outorga), de tal sorte que os desdobramentos do ZEE/DF estejam orientados para possibilitar a análise crítica da intensidade e tipologia de recursos naturais às atividades produtivas

por um lado, e por outro, a intensidade de poluição gerada por estas atividades (seja na forma de resíduos sólidos, efluentes líquidos e emissões gasosas). Os esforços buscam assegurar alinhamento entre instrumentos, aparando eventuais comandos contrários e arestas atualmente existentes para as porções do território.

A observância da capacidade de suporte, desde o início deste esforço governamental na construção deste documento, possibilitaria foco na identificação de segmentos de negócios mais promissores para o DF, considerando-se as características muito peculiares deste território. Deste feito, estudos específicos deverão indicar quais atividades dentro de cada segmento teriam melhores condições de ancoragem para o desenvolvimento no DF; considerando-se os insumos naturais necessários, os níveis de poluição intrínsecos de cada tipologia de atividade (incluindo-se as melhores tecnologias) e as possibilidades reais de redução dos níveis de desemprego no DF, com políticas específicas de educação e qualificação profissional para a efetiva inclusão socioprodutiva.

O presente documento, que compõe o conjunto de documentos das Questões Estruturantes do Caderno do Pré-Zoneamento, será disponibilizado ao Grupo de Trabalho de Pré-Zoneamento (Subzonas) de forma a contribuir com a etapa final do pré-zoneamento do ZEE/DF.

VI – Atualização da Audiência Pública de Março de 2017

VI.1. Das naturezas das atividades produtivas

Na elaboração do zoneamento e definição de diretrizes, para a zona voltada aos serviços ecossistêmicos surgiu a necessidade de incentivar atividades da economia da conservação. Este tipo de atividade não se constituiria numa Área de Desenvolvimento Produtivo, mas estaria disseminada no território naquelas subzonas com vocação e mais restritivas ambientalmente. Então, surgiu a necessidade de formulação de uma nova natureza de atividade, que passou a ser identificada como N 1, que associasse a atividade econômica à manutenção do capital natural e aos serviços ecossistêmicos a ele vinculados, por meio da produção, distribuição e consumo de bens e serviços com a utilização sustentável dos recursos naturais, garantindo sua renovação e a autossustentação dos ecossistemas.

As atividades produtivas ligadas ao setor agrícola, não contempladas na classificação anterior passaram a se constituir em Natureza de Atividade N 2, contemplando atividades do setor primário da economia e do setor secundário, voltadas à industrialização de produtos agrícolas, de forma a contemplar a proposta da SEAGRI de instalação de 2 polos agroindustriais na região do Rio Preto e do PADF.

As antigas Atividades Produtivas de Natureza 1 (N1) permaneceram como atividades do setor terciário da economia e secundário de pequeno porte, não-segregadas dos demais usos, respeitados a legislação de ordenamento territorial e de expansão, o desenvolvimento urbano e a capacidade de suporte ecológica do território, passando a ser denominadas Atividades Produtivas de Natureza 3 (N3). A introdução do secundário de pequeno porte visa estabelecer correspondência com a legislação de uso e ocupação do solo, que permite atividades industriais de pequeno porte na malha urbana, por exemplo padarias e outros.

As antigas Atividades Produtivas de Natureza 2 passaram a ser denominadas de Natureza N4 sem alterações conceituais.

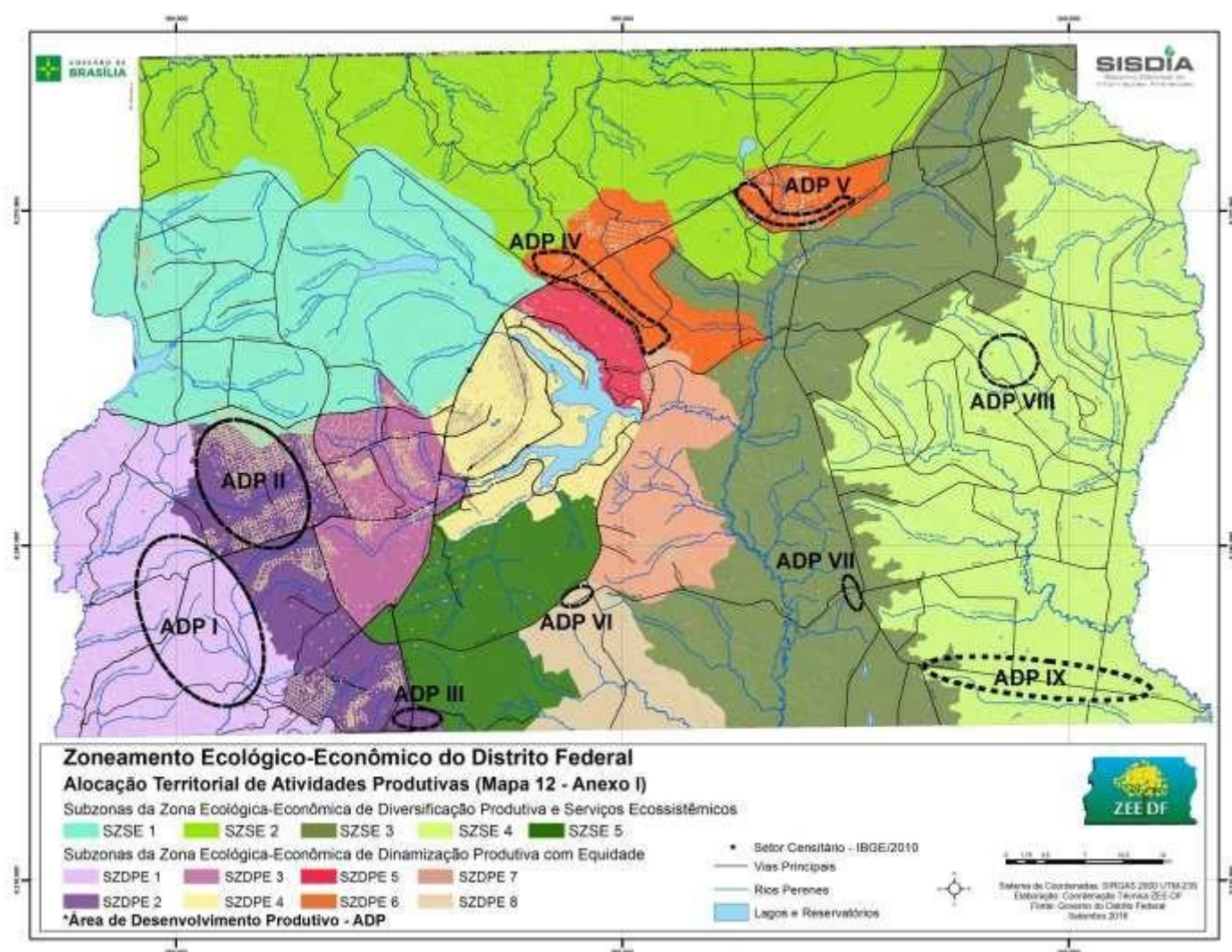
As antigas Atividades Produtivas de Natureza 3 (N3) passaram a ser denominadas N5 com a inclusão de atividades complementares do setor terciário da economia, respeitados a legislação de ordenamento territorial e de expansão, o desenvolvimento urbano e a capacidade de suporte ecológica do território.

Dessa forma, a classificação de naturezas de atividades produtivas destina-se à organização dos sistemas produtivos no território, articulando-os com outros o uso institucional e residencial, observadas a capacidade de

suporte ecológica, a paisagem, a preservação dos serviços ecossistêmicos, bem como a prevenção e mitigação de riscos ecológicos no território, a legislação de ordenamento territorial e de uso e ocupação do solo.

VI.2. Das Áreas de Desenvolvimento Produtivo

As ADP propostas neste documento foram posteriormente discutidas em diversas instâncias, de maneira que na Audiência Pública foram apresentadas as propostas emanadas das discussões, conforme mapa abaixo:



Foram propostas nove Áreas de Desenvolvimento Produtivo– ADP, apontadas no Mapa 12 anexo ao projeto de lei, e na Tabela Única, ambos integrantes do Anexo I do ZEE.

I – ADP I (Região Sul-Sudoeste) – destinada à implantação de infraestrutura de importância regional-nacional para a circulação de pessoas, cargas e mercadorias, por meio da integração de modais de transportes rodoviário, ferroviário e aeroviário, na região sudoeste do Distrito Federal e à implantação de Atividades Produtivas de Natureza N5;

II – ADP II (Centro Regional) – destinada ao fortalecimento da nova centralidade econômica no eixo Ceilândia-Taguatinga-Samambaia, com geração de emprego e renda, principalmente de natureza N3 e N4;

III – ADP III (Sul) – destinada à diversificação e dinamização das Atividades Produtivas de Natureza N5 para a geração de emprego e renda na região sul do Distrito Federal;

IV – ADP IV (Norte-Nordeste) – destinada à diversificação e dinamização das Atividades Produtivas de Naturezas N4 e N5 para a geração de emprego e renda na região norte-nordeste do Distrito Federal;

V – ADP V (Nordeste) – destinada a dotar o Distrito Federal com infraestrutura para instituição de um portal turístico da região norte, potencializando Atividades Produtivas de Natureza N1 e a implantação de Atividades Produtivas de Natureza N4 vinculadas ao setor primário da economia, inclusive à pequena produção agropecuária;

VI – ADP VI (Centro Sul) – destinada a assegurar a geração de emprego e renda associada à produção de tecnologia e conhecimento, pesquisa e desenvolvimento por meio de Atividades Produtivas de Natureza N3 e N5, pouco intensiva em uso de recursos naturais e emissão de poluentes no novo eixo de desenvolvimento urbano localizado na região da rodovia DF-140;

VII – ADP VII (Centro Leste) – destinada à agregação de valor à produção agropecuária existente por meio da promoção de Atividades Produtivas de Natureza N5 vinculadas a Atividades Produtivas de Natureza N2;

VIII – ADP VIII (Leste) – destinada à integração de atividades agropecuárias existentes na região por meio da modernização das atividades vinculadas às Atividades Produtivas de Natureza N2 e N5.

IX – ADP IX (Sudoeste) – destinada à instituir infraestrutura para industrialização, preferencialmente da produção e industrialização agropecuária regional distrital e dos municípios da região nordeste, leste e sudeste da RIDE/DF.

As alterações se referem a:

- Separação em duas ADP da originalmente denominada Centro Regional Metropolitano, destacando a área caracterizada pela plataforma de modais de transportes;

- manutenção da ADP III na região sul do DF, com adequação da poligonal indicativa;

- adequação das poligonais e natureza das atividades das ADP de Sobradinho, Serrinha e de Planaltina;

- a antiga ADP V apontada na figura 11, que passou a ADP VI no mapa ilustrativo deste item, teve incorporada uma diretriz de uso adequada às restrições ambientais e aos cuidados quanto à zona tampão da Reserva da Biosfera, além de não ser mais restritiva à atividade de saúde;

- as atuais ADP VII, VIII e IX foram destinadas à integração de atividades agropecuárias existentes na região por meio da modernização das atividades vinculadas às Atividades Produtivas de Natureza N2 e N5;

- estudo mais aprofundado sobre a localização no âmbito dos condicionantes do meio físico e socioeconômico, ocorrido na etapa de definição das subzonas e diretrizes de ocupação, rejeitou o Polo Industrial e o Polo Integrador de Defesa Nacional, na região de Planaltina, bem como o de Brazlândia, apontados inicialmente pela SEDs, com concordância da mesma.

VII. Anexos

VII. 1 – Matriz de Fatores - Metodologia Segeth (A matriz foi complementada pela análise de mapas e gráficos do diagnóstico socioeconômico realizado para o ZEE/DF em 2014 e estudos SEGETH e CODEPLAN – 2015).

Sigla	Regiões Administrativas	Infraestrutura Social Urbana			
		Regional	Transporte	Mobilidade	Saneamento Ambiental
RA I	Plano Piloto (Brasília)	R1 - Setores Centrais de Brasília; R2 - W3; R5 - Vila Planalto; R3 - Setor de Indústrias Gráficas; R4 - Setores de Garagens Oficiais e de Administração Municipal; D6 - Pólo Cidade Digital; D4 - Eixo Interbairros; D3 - Eixo EPIA; PM 3 - Pólo Multifuncional Grande Colorado; PM 9 - Pólo Multifuncional do Torto	Ferrovia; rodovia norte/sul-sudoeste	Metrô; ciclovia	água 99,7; esgoto 99,8; lixo 99,9
RA II	Gama	R8 - Setor Central do Gama; Anel IV - Gama - Santa Maria; PM 1 - Pólo Multifuncional Catetinho	Rodovia sul	VLP; ciclovia	água 95,6; esgoto 95,4; lixo 96,3
RA III	Taguatinga	D4 - Eixo Interbairros; D2 - Eixo Taguatinga; Anel I - Ceilândia - Taguatinga - Samambaia; PM 2 - Pólo Multifuncional Taguatinga	Rodovia sudoeste	Metrô; ciclovia; VLP	água 100; esgoto 100; lixo 100
RA IV	Brazlândia	R7 - Complexo de Lazer de Brazlândia	Rodovia noroeste	ciclovia	água 99,8; esgoto 90,3; lixo 100
RA V	Sobradinho	Anel III - Sobradinho - Sobradinho II - Grande Colorado; PM 3 - Pólo Multifuncional Grande Colorado	Rodovia norte	VLP; ciclovia	água 98,9; esgoto 92,6; lixo 100
RA VI	Planaltina	R6 - Eixo Histórico de Planaltina; D7 - Pólo de Agronegócios; PM 5 - Pólo Multifuncional Planaltina	Rodovia norte	VLP; ciclovia	água 99,8; esgoto 83; lixo 99,9
RA VII	Paranoá		Rodovia norte/sudeste	ciclovia	água 99,7; esgoto 99,4; lixo 94,4
RA VIII	Núcleo Bandeirante	PM 4 - Pólo Multifuncional Metropolitana	Ferrovia	ciclovia	água 100; esgoto 100; lixo 100
RA IX	Ceilândia	D1 - Eixo Ceilândia; D2 - Eixo Taguatinga; Anel I - Ceilândia - Taguatinga - Samambaia	Rodovia sudoeste	Metrô; ciclovia	água 99,8; esgoto 79,8; lixo 82,4
RA X	Guará	D4 - Eixo Interbairros; D3 - Eixo EPIA	Ferrovia; rodovia norte/sul-sudoeste	Metrô; VLP; ciclovia	água 100; esgoto 99,8; lixo 100
RA XI	Cruzeiro		rodovia norte/sul-sudoeste	ciclovia	água 100; esgoto 100; lixo 100
RA XII	Samambaia	D4 - Eixo Interbairros; Anel I - Ceilândia - Taguatinga - Samambaia; Anel II - Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II; PM 6 - Pólo Multifuncional Samambaia	rodovia sudoeste	Metrô; ciclovia	água 99,6; esgoto 95; lixo 95,8
RA XIII	Santa Maria	D5 - Pólo JK; Anel IV - Gama - Santa Maria; PM 8 - Pólo Multifuncional Sul	Ferrovia; rodovia sul	VLP; ciclovia	água 99,9; esgoto 100; lixo 100

RA XIV	São Sebastião	Anel V - Jardim Botânico; PM 7 - Pólo Multifuncional São Sebastião	rodovia sudeste	ciclovía	água 98,4; esgoto 97,4; lixo 100
RA XV	Recanto das Emas	Anel II - Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II	rodovia sul-sudoeste	ciclovía	água 99,8; esgoto 99,9; lixo 99,9
RA XVI	Lago Sul	PM 7 - Pólo Multifuncional São Sebastião	rodovia sul-sudeste	ciclovía	água 100; esgoto 77,6; lixo 100
RA XVII	Riacho Fundo		rodovia sudoeste		água 100; esgoto 96,6; lixo 100
RA XVIII	Lago Norte	PM 3 - Pólo Multifuncional Grande Colorado; PM 9 - Pólo Multifuncional do Torto	rodovia norte	ciclovía	água 97; esgoto 86,3; lixo 100
RA XIX	Candangolândia	PM 4 - Pólo Multifuncional Metropolitana	rodovia sul		água 100; esgoto 99,6; lixo 100
RA XX	Águas Claras	D4 - Eixo Interbairros; D2 - Eixo Taguatinga	rodovia sudoeste	Metrô; ciclovía	água 98,8; esgoto 85,5; lixo 99,7
RA XXI	Riacho Fundo II	Anel II - Samambaia - Recanto das Emas - Riacho Fundo II; PM 1 - Pólo Multifuncional Catetinho	rodovia sudoeste	ciclovía	água 99,2; esgoto 98,2; lixo 100
RA XXII	Sudoeste/Octog onal		rodovia norte/sul-sudoeste	ciclovía	água 100; esgoto 100; lixo 100
RA XXIII	Varjão		rodovia norte		água 99,7; esgoto 99,7; lixo 99,7
RA XXIV	Park Way	D4 - Eixo Interbairros; PM 1 - Pólo Multifuncional Catetinho	Ferrovia; Rodovia sul- sudoeste	VLP	água 98,3; esgoto 4,2; lixo 90,4
RA XXV	SCIA		rodovia sudoeste		água 99; esgoto 80,1; lixo 98,2
RA XXVI	Sobradinho II	Anel III - Sobradinho - Sobradinho II - Grande Colorado	rodovia norte	ciclovía	água 80,2; esgoto 30,8; lixo 95
RA XXVII	Jardim Botânico	Anel V - Jardim Botânico; PM 7 - Pólo Multifuncional São Sebastião	rodovia sudeste		água 89,7; esgoto 4,1; lixo 70,6
RA XXVIII	Itapoã		Rodovia norte/sudeste		água 99,7; esgoto 99,7; lixo 99,7
RA XXIX	SAI	D3 - Eixo EPIA	Ferrovia; rodovia norte/sul- sudoeste		água 100; esgoto 97,6; lixo 100
RA XXX	Vicente Pires	PM 2 - Pólo Multifuncional Taguatinga	rodovia sudeste		água 95,1; esgoto 6,6; lixo 75,4
RA XXXI	Fercal		rodovia norte		água 86,7; esgoto 6,9; lixo 98,2

Sigla	Regiões Administrativas	Atratividades		Fatores de Contexto		
		IVS_2010	Vocação	UHG - Corpos hídricos Classe 3 e 4	Zoneamento Ambiental	APM
RA I	Plano Piloto (Brasília)	0,071	05_06 ADMINISTRACAO	Lago Paranoá - Classe 3	apa lago paranoa	apm paranoazinho
RA II	Gama	0,295	04 'COMERCIO'	Ribeirão Ponte Alta - Classe 4	apa planalto central	apm eng das lages, olho d'água, crispim, pte de terra, alagado,
RA III	Taguatinga	0,235	04 'COMERCIO'	Rio Melchior - Classe 4	apa planalto central	apm currais, pedra, bananal,
RA IV	Brazlândia	0,352	18 'SERVIÇOS GERAIS'		apa descoberto, planalto central, cafuringa	apm barrocão, capao da onça, sta maria, pedras
RA V	Sobradinho	0,285	04 'COMERCIO'	Alto São Bartolomeu e Rib. Sobradinho - Classe 3	apa são bartolomeu e planalto central	apm torto, contagem, corginho, mestre damas, são bartolomeu, cachoeirinha
RA VI	Planaltina	0,359	04 'COMERCIO'	Alto São Bartolomeu - Classe 3	apa sb, pl. c., lago par.	apm mestre damas, corginho, fumaça, brejinho, pipiripal, quinze
RA VII	Paranoá	0,299	04 'COMERCIO'		apa planalto central, lago paranoa	apm cachoeirinha, são bartolomeu
RA VIII	Núcleo Bandeirante	0,224	04 'COMERCIO'		apa planalto central	apm ribeirão do gama
RA IX	Ceilândia	0,34	04 'COMERCIO'	Rio Melchior - Classe 4	apa planalto central	apm currais
RA X	Guará	0,157	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XI	Cruzeiro	0,103	05_06 ADMINISTRACAO	Lago Paranoá - Classe 3		
RA XII	Samambaia	0,329	04 'COMERCIO'	Rio Melchior - Classe 4	apa planalto central	
RA XIII	Santa Maria	0,353	04 'COMERCIO'		apa planalto central	apm alagado
RA XIV	São Sebastião	0,387	04 'COMERCIO'	Ribeirão Papuda - Classe 3	apa planalto central e são Bartolomeu	apm gama cabeça de veado, são bartolomeu
RA XV	Recanto das Emas	0,366	04 'COMERCIO'	Ribeirão Ponte Alta - Classe 4	apa planalto central	apm eng. das lages
RA XVI	Lago Sul	0,055	11_servicos	Lago Paranoá - Classe 3	apa planalto central	apm gama cabeça de veado, são bartolomeu
RA XVII	Riacho Fundo	0,239	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XVIII	Lago Norte	0,23	11_servicos		apa planalto central	apm taquari, cachoeirinha
RA XIX	Candangolândia	0,275	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XX	Águas Claras	0,263	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XXI	Riacho Fundo II	0,34	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XXII	Sudoeste/Octogonal	0,049	11_servicos			
RA XXIII	Varjão	0,372	04 'COMERCIO'		apa planalto central, lago paranoa	
RA XXIV	Park Way	0,223	11_servicos		apa planalto central	
RA XXV	SCIA	0,422	18 'SERVIÇOS GERAIS'		apa planalto central	
RA XXVI	Sobradinho II	0,308	11_servicos	Ribeirão Sobradinho - Classe 3	apa planalto central, cafuringa	
RA XXVII	Jardim Botânico	0,294	11_servicos	Ribeirão Papuda - Classe 3	apa são bartolomeu	apm gama cabeça de veado
RA XXVIII	Itapoã	0,075	11_servicos	Ribeirão Sobradinho - Classe 3	apa são bartolomeu	apm cachoeirinha
RA XXIX	SAI	0,242	04 'COMERCIO'	Lago Paranoá - Classe 3		
RA XXX	Vicente Pires	0,189	04 'COMERCIO'		apa planalto central	
RA XXXI	Fercal		18 'SERVIÇOS GERAIS'		apa planalto central, cafuringa	

VII.2 – Matriz de Fatores - Metodologia Segeth – complementação Semob

Mobilidade	
RA I Brasília	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico - BRT e semiurbano) Ferroviário (metrô) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé / bicicleta)
RA II Gama	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico - BRT e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé / bicicleta)
RA III Taguatinga	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Ferroviário (metrô) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA IV Brazlândia	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico, rural e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA V Sobradinho	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico, rural e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA VI Planaltina	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico, rural e semiurbano) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé)
RA VII Paranoá	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA VIII N.Bandeirante	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA IX Ceilândia	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Ferroviário (metrô) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
	Modos de Transporte:

RA X Guará	Rodoviário (serviço básico) Ferroviário (metrô) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XI Cruzeiro	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé)
RA XII Samambaia	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Ferroviário (metrô) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XIII Santa Maria	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico - BRT, semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XIV São Sebastião	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XV Recanto Emas	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)

RA XVI Lago Sul	Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XVII Riacho Fundo I	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA XVIII Lago Norte	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XIX Candangolândia	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA XX Águas Claras	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Ferroviário (metrô) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XXI Riacho Fundo II	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA XXII Sudoeste/Octog.	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum e UBER)
RA XXIII Varjão	Não Motorizados (a pé/bicicleta) Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e rural) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)

RA XXIV ParkWay	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico - BRT, rural e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XXV SCIA	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé)
RA XXVI Sobradinho II	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA XXVII Jardim Botânico	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e semiurbano) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XXVIII Itapoã	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé/bicicleta)
RA XXIX SAI	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum e UBER) Não Motorizados (a pé)
RA XXX Vicente Pires	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)
RA XXXI Fercal	Modos de Transporte: Rodoviário (serviço básico e rural) Taxis (comum, UBER e mototaxi) Não Motorizados (a pé)

VII. 3 – Análise das Áreas de Desenvolvimento Produtivo apresentadas pela Seds

Análise das propostas de Áreas e Polos de Desenvolvimento apresentados pela SEDEST							
	Polos Propostos	RA	Localização, Dimensões e Atividades	Concordância Segeth/Seagri	Dúvidas/divergências	Ação e medidas	Ações e medidas de mobilidade
Polo 1	Polo JK	Santa Maria	Localização: Saída Sul BR 040 Dimensões: 15 km2 Setores industriais priorizados: Alimentício, Bebidas, Calçados, Farmacêutica, Têxtil.	Parcial: anuência com relação à priorização, especialmente nas áreas que já integram a zona urbana do PDOT.	Localização - Deslocado em relação a proposta da Segeth. Alertamos que a área da marinha, em negociação, encontra-se em zona rural, o que demanda estudos de viabilidade para alteração do zoneamento do PDOT e incorporação de diretrizes no ZEE.	Ampliação da rede de energia, abastecimento d'água; reparcelamento; revisão do projeto da terceira etapa; e elaboração do projeto da área de expansão. Revisão de diretrizes urbanísticas para a área do Meireles de propriedade da Terracap.	Melhoria da acessibilidade viária. Considerar a implantação de novas ligações viárias. Estudo do modal ferroviário compatibilizado com a matriz de transporte do DF. PDTU/DF recomenda a implantação de uma rede única de transporte coletivo com os municípios da área metropolitana imediata.
Polo 2	Aeroporto de Cargas	Planaltina	Dimensões: 30 km2 Setores industriais priorizados: Agroindústria, Alimentício, Eletroeletrônico, Logístico, Tecnologia.	Parcial: O plano Diretor de Ordenamento Territorial estabelece no Art. 53. Inciso V – estudar a viabilidade urbanística, ambiental, econômica e social para destinação de área para implantação de novo aeródromo, preferencialmente na Região Administrativa de Planaltina – RA VI.	Rever a localização. Do ponto de vista urbanístico está localizado em área com limitações de disponibilidade hídrica, além de trazer expansão de atividades urbanas em zona rural produtiva, fora do eixo de expansão urbana consolidado historicamente nos instrumentos de planejamento territorial. SEAGRI: Incentivo à implantação de Polos Agroindustriais nas áreas do Rio Preto e PAD-DF. Não está vinculado a qualquer eixo de transporte coletivo de massa existente ou projetado, demandando, dessa forma, investimentos em mobilidade, equipamentos e infraestrutura urbana.	A localização proposta demanda alteração do zoneamento do PDOT. Sugerimos considerar a Área Metropolitana como alternativa locacional, além dos instrumentos de gestão interfederativa na aplicação dos recursos, distribuição das receitas e paridade fiscal.	PDTU/DF recomenda a implantação de um corredor de transporte coletivo para o Eixo Norte, ligando as RA's de Brasília, Sobradinho e Planaltina e futuramente, o prolongamento até os municípios vizinhos de Planaltina de Goiás e Formosa. Tendo em vista as limitações ambientais previstas para a área, o Polo Aeroporto de Cargas deve ser considerado como um projeto de longo prazo e deve ainda, considerar os projetos de ocupação e expansão do Aeroporto JK em estudo pela Inframérica.

Polo 3	Polo Integrador de Defesa Nacional	Planaltina	Dimensões: 20 Km2 Setores industriais priorizados: Defesa, Tecnologia.	Parcial: anuência com relação às atividades, com restrições quanto à localização proposta	Não existe infraestrutura instalada e valem as mesmas observações do item anterior quanto aos aspectos urbanísticos. Existe alternativa locacional na área denominada Região dos Lagos, na DF - 001, nas proximidades dos núcleos urbanos do Paranoá e Itapoã.	Necessita revisão das diretrizes urbanísticas emitidas e compatibilização com o projeto da Parceria Público Privada - PPP da saída norte do DF.	Sem comentários. Inexistência de projetos de mobilidade para o Polo proposto.
Polo 4	Polo de Entretenimento	Brazlândia	Dimensões: 70 Km2 Setores priorizados: Parques temáticos – intensivo em preservação, Esportes alternativos, Cidade do Conhecimento (La Villette), Zona de Livre Comércio, Outlets, Hotelaria.	Parcial: anuência com relação às atividades e restrições quanto à localização proposta.	Localização deveria ser repensada. A região de Brazlândia tem restrições ambientais e vocação para receber um polo de ecoturismo e agronegócios. Titularidade - as terras são particulares. Demanda alteração do zoneamento do PDOT para receber as atividades típicas da zona urbana, pois os parques temáticos estão atrelados a estabelecimentos hoteleiros e comerciais.	Como alternativa locacional existe a região da DF- 140, que apresenta como problemas a necessidade de readequação das diretrizes urbanísticas e a situação fundiária, onde as terras são predominantemente particulares.	Nada previsto no PDTU/DF. Entende-se que a área é de preservação ambiental ocupada por pequenos e médios produtores rurais e que a preservação dos espaços vocacionados às atividades rurais no DF deve ser perseguida. Proposta de implantação de indústria e serviços de beneficiamento da produção local.
Polo 5	Polo Chapadinha	Brazlândia	Dimensões: 30 Km2 Setores industriais priorizados: Agroindústria, Alimentício, Moveleiro.	sim: anuência quanto à localização e atividades	necessita maiores esclarecimentos quanto à indústria moveleira e suas cadeias produtivas.	A ambiência poderia ser compartilhada entre as zonas urbana e rural.	Nada previsto no PDTU/DF. Anuência com relação à proposta de implantação de indústria e serviços de beneficiamento da produção local.

Polo 6	Polo Engenho da Laje	Samambaia	Dimensões: 5 Km2 Setores industriais priorizados: Automotivo, Bebidas, Cerâmico, Insumos agrícolas.	Parcial: anuência com relação à priorização do eixo oeste, especialmente ao longo das rodovias BR - 060 e DF - 280. Obs: já existe na região a previsão de projeto para o polo atacadista.	Titularidade e extensão territorial. O zoneamento atual não prevê o quantitativo de áreas necessário à implantação do polo. Existem pendências fundiárias em relação à propriedade da Terracap. Implica em alteração do zoneamento do PDOT e incorporação de diretrizes no ZEE. Envolve compatibilização com as questões relativas à sensibilidade ambiental e possíveis conflitos com atividade rural existente.	Implantação do projeto do Polo Atacadista; verificação da possibilidade de se realizar estudos com vistas ao aproveitamento da área da antiga colônia agrícola Veredão.	PDTU/DF recomenda a implantação de um corredor de transporte coletivo para o Eixo Sudoeste, ligando as RA's do Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo I e II, Recanto das Emas e o município vizinho de Santo Antônio do Descoberto. O Polo Atacadista previsto no PDOT irá proporcionar que o fluxo e volume de veículos de carga proveniente da BR-060, seja reduzido dentro do DF.
Polo 7	Polo de Saúde	São Sebastião	Dimensões: 3 Km2 Setores priorizados: Hospitais de alta complexidade, Clínicas e laboratórios especializados, Universidade de Saúde, Centro de treinamento em saúde	Sim: anuência quanto à localização e atividades	A área proposta, de propriedade da Terracap, estava indicada para implantação do Centro Financeiro. Como restrições apresenta proximidade com a zona tampão da Reserva da Biosfera, que indica cuidados especiais quanto às diretrizes urbanísticas e o licenciamento ambiental.	Demanda articulação institucional entre os órgãos envolvidos para definição precisa das atividades.	PDTU/DF finaliza a construção de um corredor de transporte coletivo para o Eixo Leste. Com a proposta de implantação de um Polo de Saúde nesse Eixo a implantação do corredor deverá ser priorizada.
Polo 8	Polo Multimídia	Sobradinho	Dimensões: 3 Km2 Setores priorizados: Economia Criativa, Áudio visual, Animação, Rádio cinema e TV, Games e TIC, Startups	Parcial: anuência quanto às atividades proposta, no entanto, propomos maior diversificação de usos para atender a população com menor grau de qualificação. Deve estar condicionado a uma solução de acessibilidade e mobilidade urbana.	As atividades propostas não estão de acordo com a qualificação da mão de obra local. SEAGRI: Programada a implantação de assentamento da Reforma Agrária, para produtores rurais e agricultores familiares.	Implantação de programas de qualificação de mão de obra e projetos de mobilidade urbana	PDTU/DF define a construção de um corredor de transporte coletivo para o Eixo Norte. O Polo Multimídia proposto há anos, não deu resultado. Verificar qual é a vocação da RA de Sobradinho, considerando o perfil socioeconômico da população local.

OBS: O quantitativo de áreas demandado para implantação dos polos propostos não encontra correspondência na disponibilidade de áreas para parcelamento na zona urbana. Para que estas propostas sejam incorporadas às diretrizes do ZEE e futuramente à revisão do PDOT, necessita-se de justificativas quanto aos condicionantes que embasaram a definição desses quantitativos. Algumas das atividades propostas, que não demandem segregação em relação ao uso habitacional, podem acontecer junto à malha urbana. Como exemplos podemos citar a área destinada ao Polo Catital Digital, a ADE de Planaltina, e a área oeste de Samambaia. Citamos, ainda, as áreas denominadas Região dos Lagos e Cana do Reino, que demandam alteração de diretrizes urbanísticas.

Obs2: Verificar a estratégia das ações de Governo, ou seja, antes de iniciar a implementação de novos empreendimentos (distritos) é importante concluir os já existentes, como também apoiar as atividades existentes, melhorando sua cadeia produtiva, novos incentivos fiscais, etc. Definir prioridade para implementação dos polos de desenvolvimento produtivo, priorizando os já implantados ou com processo de implantação e com infraestrutura viária existente, conforme recomenda o PDOT.

VII. 4 – Áreas de Desenvolvimento Produtivo apresentadas na Audiência Pública (Anexo 1 do PL ZEE, Tabela única)

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP I – Região Sul-Sudoeste	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 1 • Referência de Unidades Hidrográficas: Rio Melchior (UH-36), Baixo Rio Descoberto (UH-5), Ribeirão Engenho das Lages (UH-19), Rio Ponte Alta (UH-25) • Referência de vias: correspondentes às rodovias DF-180, DF-280, DF-290 e BR-060 • Área compreendida: atualmente área rural (segundo PDOT/2009) • Áreas de influência: todo o Distrito Federal e a área metropolitana da RIDE/DF, particularmente os municípios limítrofes na porção sul-sudoeste (Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Luziânia)	• Territorial: centralidade geográfica envolvendo as Regiões Administrativas mais populosas e o eixo Brasília-Anápolis-Goiânia (eixo este com previsão de dez milhões de pessoas em 2030) • Social: atendimento à população de Alta Vulnerabilidade Social (Grupo 6) da subzona SZDPE 2 (Zona ZEEDPE) e dos municípios limítrofes ao sudoeste e sul do Distrito Federal	• Dotar a Capital Federal com infraestrutura de importância estratégica regional e nacional para a circulação de pessoas (mobilidade) e de cargas e mercadorias no eixo Brasília-Anápolis-Goiânia, consolidando o Distrito Federal na forma de um pólo de integração de modais de transportes (rodoviário, ferroviário e aeroviário); • Possibilitar o escoamento da produção e o fluxo de mercadorias advindas das atividades produtivas de naturezas N2, N3, N4 e N5 do Distrito Federal e da RIDE/DF; • Desconcentrar os postos de trabalho do Plano Piloto, ao sentido do corredor Brasília-Anápolis-Goiânia, com a diversificação de atividades produtivas; • Fortalecer a nova centralidade regional no Distrito Federal (Subzona 2 da ZEEDPE), com redução dos deslocamentos humanos e a qualificação das atividades econômicas. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPE 1: N1 e N2 Natureza proposta para esta ADP: N5 – atividades vinculadas à infraestrutura de transporte de pessoas (mobilidade), cargas e mercadorias nos modais rodoviário, ferroviário e aeroviário

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP II – Centro Regional	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 2 • Referência de Unidades Hidrográficas: Ribeirão das Pedras (UH-16), Rio Melchior (UH-36), Rio Ponte Alta (UH-25) • Referência de vias: correspondentes aos anéis de atividades e eixos de dinamização do PDOT/2009, e ao longo da linha do metrô • Áreas compreendidas: Núcleos Urbanos das Regiões Administrativas de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia • Áreas de influência: todo o Distrito Federal e alguns municípios da área metropolitana da RIDE/DF (Cocalzinho de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Alexânia)	• Territorial: centralidade regional com predominância de atividades produtivas de naturezas N3 e N4, asseguradas atividades produtivas de naturezas N1 e N2 • Social: atendimento à população de Alta Vulnerabilidade Social (Grupo 6) da subzona SZDPE 2 (Zona ZEEDPE) • Observância à consolidação do sistema de áreas verdes permeáveis intraurbanas e à implantação de módulo de monitoramento da qualidade do ar	• Gerar emprego e renda com a diversificação de atividades produtivas no tecido urbano, dinamizando as atividades produtivas de natureza N3; • Promover a inclusão socioeconômica da população jovem, mediante qualificação profissional; • Fortalecer a nova centralidade regional no Distrito Federal, com redução dos deslocamentos humanos; • Assegurar a interligação entre os centros das cidades, constituindo um novo centro regional, servido, inclusive, de nova linha de transporte de massa; • Requalificar as áreas urbanas em suas áreas centrais. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPE 2: N1, N2, N3 e N4 Natureza proposta para esta ADP: N3 e N4

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP III – Sul (Polo JK)	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 2 • Referência de Unidades Hidrográficas: Ribeirão Santa Maria (UH-39) e Ribeirão Saia Velha (UH-27) • Referência de vias: correspondentes às rodovias BR-040, BR-050 e DF-495 • Área compreendida: Região Administrativa de Santa Maria • Áreas de influência: todo o Distrito Federal, particularmente as Regiões Administrativas do Gama e de Santa Maria, e municípios da área metropolitana da RIDE/DF na porção sul (Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Luziânia)	• Territorial: centralidade regional com predominância de atividades produtivas de natureza N4 e N5, asseguradas atividades produtivas de naturezas N1 e N2 • Social: atendimento à população de Alta e Média Vulnerabilidade Social (Grupos 6 e 5) da subzona SZDPE 2 (Zona ZEEDPE) • Observância à consolidação do sistema de áreas verdes permeáveis intraurbanas	• Gerar emprego e renda com a diversificação e dinamização de atividades produtivas de natureza N5 na fronteira sul do Distrito Federal; • Reduzir os deslocamentos humanos dos municípios da RIDE/DF em direção à parte central do Distrito Federal e diminuir a pressão pela demanda habitacional, gerando empregos a fronteira sul do DF; • Assegurar qualificação profissional da força de trabalho do Distrito Federal e dos municípios da RIDE/DF; • Fortalecer a integração do Distrito Federal com os municípios e a força de trabalho da RIDE/DF; • Promover a inclusão socioeconômica da população jovem, mediante qualificação profissional; • Assegurar infraestrutura para as atividades econômicas localizadas na porção sul do Distrito Federal. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPE 2: N1, N2, N3 e N4 Natureza proposta para esta ADP: N5

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP IV – Norte (Sobradinho)	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 6 • Referência de Unidade Hidrográfica: Ribeirão Sobradinho (UH-30) • Referência de vias: rodovias BR-010, DF-001, DF-150 e DF-440 • Áreas compreendidas: Núcleos Urbanos das Regiões Administrativas de Sobradinho I e Sobradinho II • Áreas de influência: Regiões Administrativas de Planaltina, Paranoá, Itapoã e Fercal, além do município de Planaltina de Goiás (localizado na RIDE/DF)	• Territorial: viabilizar a implantação de atividades produtivas de naturezas N4 e N5 • Social: atendimento à população de Alta e Média Vulnerabilidade Social (Grupos 7, 6 e 4) da subzona SZDPE 6 (Zona ZEEDPE) • Observância ao cumprimento do enquadramento das águas superficiais na Unidade Hidrográfica do Ribeirão Sobradinho (UH-30). • Observância à garantia da maximização de infiltração de águas pluviais e à proteção dos tributários do Rio São Bartolomeu e do Lago Paranoá. • Observância ao aproveitamento e à valorização da paisagem existente	• Geração de emprego e renda com a diversificação de atividades produtivas no tecido urbano, viabilizando a implantação de atividades produtivas de naturezas N4 e N5; • Criar um centro de empregos na região norte do Distrito Federal, descentralizando a hegemonia do Plano Piloto e do eixo sudoeste; • Inclusão socioeconômica da população jovem, mediante qualificação profissional; • Fortalecer a centralidade da região, com redução dos deslocamentos humanos para o Plano Piloto; • Reforçar as ligações viárias e o transporte de média e alta capacidade. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPE 6: N1, N2, N3 e N4 Naturezas propostas para esta ADP: N4 e N5

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP V – Nordeste (Planaltina)	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 6 • Referência de Unidades Hidrográficas: Alto Rio São Bartolomeu (UH-4) e Rio Pipiripau (UH-38) • Referência de vias: rodovias BR-010, BR-030, DF-230 e DF-345 • Área compreendida: Núcleo Urbano da Região Administrativa de Planaltina • Áreas de influência: Regiões Administrativas de Planaltina, Sobradinho I, Sobradinho II, Paranoá, Itapoã e Fercal, além dos municípios de Planaltina de Goiás e Formosa (localizados na RIDE/DF)	• Territorial: viabilizar a implantação de atividades produtivas de naturezas N1 e N4 • Social: atendimento à população de Alta e Média Vulnerabilidade Social (Grupos 7, 6 e 4) da subzona SZDPE 6 (Zona ZEEDPE) • Observância ao cumprimento do enquadramento das águas superficiais na Unidade Hidrográfica do Alto Rio São Bartolomeu • Observância ao aproveitamento e à valorização da paisagem existente.	• Geração de emprego e renda, viabilizando a implantação de atividades produtivas de natureza N4 vinculadas à atividade rural e a atividades produtivas de natureza N2 nas atividades econômicas que dão suporte à produção agropecuária, inclusive pequena produção; • Requalificar Planaltina como centralidade voltada para a Economia da Conservação, com vistas ao estabelecimento de um portal turístico na região norte do Distrito Federal, com a geração de emprego e renda a partir de atividades produtivas de natureza N1; • Implantar infraestrutura para viabilizar as atividades produtivas de naturezas N4 e N2, bem como as atividades produtivas de natureza N1 voltadas ao turismo rural e de aventura; • Contribuir para a inclusão socioeconômica da população jovem, mediante qualificação profissional; • Reforçar as ligações viárias e o transporte de média e alta capacidade. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPE 6: N1, N2 e N3 Naturezas propostas para esta ADP: N4 e N1

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP VI – Centro Sul (Tororó)	Zona: ZEEDPE Subzona: SZDPE 8 • Referência de Unidades Hidrográficas: Alto Rio São Bartolomeu (UH-4) e Rio Pipiripau (UH-38) • Referência de vias: rodovias DF-001 e DF-251 • Área compreendida: Região Administrativa de São Sebastião • Áreas de influência: Regiões Administrativas de São Sebastião, Jardim Botânico e Santa Maria, além dos municípios de Cidade Ocidental e Luziânia (localizados no RIDE/DF)	• Territorial: viabilizar a implantação de atividades produtivas de natureza N5 • Social: atendimento à população de Alta e Média Vulnerabilidade Social (Grupos 7 e 6) da subzona SZDPE 8 (Zona ZEEDPE) • Observância à proximidade da Estação Ecológica Jardim Botânico de Brasília (EEJBB) e demais unidades da Reserva da Biosfera do Cerrado • Observância ao aproveitamento e à valorização da paisagem existente	• Geração de emprego e renda com a diversificação de atividades produtivas no novo eixo urbano advindo da rodovia DF-140, viabilizando a implantação de atividades produtivas de natureza N5; • Contribuir para a inclusão socioeconômica da população jovem, mediante qualificação profissional; • Reforçar as ligações viárias e o transporte de média e alta capacidade. Naturezas de Atividades Produtivas existentes da subzona SZDPE 8: N1, N2 e N3 Natureza proposta para esta ADP: N5

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP VII – Centro Leste (Agroindústria do PAD-DF)	Zona: ZEEDSE Subzona: SZDPSE 3 • Referência de Unidades Hidrográficas: Baixo Rio São Bartolomeu (UH-6) e Alto Rio Jardim (UH-35) • Referência de vias: rodovias DF-130, DF-151 e DF-270 • Área compreendida: Região Administrativa de São Sebastião (núcleos rurais e empreendimentos agrícolas no quadrante sudeste do Distrito Federal) • Áreas de influência: PAD-DF, núcleos rurais do Preto, Jardim, Tabatinga, São Sebastião, Vargem Bonita, Região Administrativa do Paranoá e áreas produtoras da RIDE/DF (municípios de Unai/MG, Cristalina/GO e Cidade Ocidental/GO)	• Territorial: fortalecimento das cadeias produtivas agropecuárias para manutenção da atividade rural na Bacia do Rio Preto • Social: atendimento à população rural da região • Observância aos desafios do uso da água devido aos riscos de escassez hídrica	• Gerar empregos qualificados e renda setorial, bem como aumentar a arrecadação de impostos; • Promover atividades agroindustriais de maior valor agregado; • Melhor o transporte público rural e reduzir os deslocamentos humanos; • Fomentar a implantação de infraestrutura e aparelhos públicos (rodovias, transporte, iluminação pública, energia elétrica, água, esgotamento sanitário, rede de comunicação, dentre outros); • Diversificar as atividades rurais, contribuindo para a retenção da população rural e garantia de melhor qualidade de vida; • Incentivar a inovação tecnológica na atividade agropecuária; • Promover a capacitação de produtores rurais. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPSE 3: N2 Natureza proposta para esta ADP: N5

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP VIII – Leste (Agroindústria da Bacia do Rio Preto)	Zona: ZEEDSE Subzona: SZDPSE 4 Referência de Unidade Hidrográfica: Ribeirão Extrema (UH-20) Referência de vias: rodovias DF-310 e DF-320 Áreas compreendidas: áreas de empreendimentos e cooperativas de produtores (flores, plantas ornamentais entre outros) Áreas de influência: área produtiva rural da Bacia do Rio Preto e áreas urbanas de das Regiões Administrativas de Planaltina, Sobradinho I, São Sebastião e Plano Piloto	Territorial: fortalecimento das cadeias produtivas agropecuárias para manutenção da atividade rural na região Social: atendimento à população rural da região - Observância aos desafios do uso da água devido aos riscos de escassez hídrica	- Modernizar as atividades agropecuárias, assegurados a sustentabilidade, o uso racional de recursos naturais e a adoção de alta tecnologia com promoção de inovação; - Fortalecer as cadeias produtivas e agregar valor à produção, com vistas ao atendimento do mercado com substituição de importação; - Alavancar o desenvolvimento rural, com integração das atividades consolidadas na região; - Promover a capacitação de produtores rurais. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPSE 4: N2 Natureza proposta para esta ADP: N5

Área de Desenvolvimento Produtivo (ADP)	Localização e Áreas de Influência	Importância Estratégica e Contexto da Subzona	Objetivos
ADP IX – Sudeste	Zona: ZEEDSE Subzona: SZDPSE 4 Referência de Unidades Hidrográficas: Rio São Bernardo (UH-8), Baixo Rio Jardim (UH-22) e Alto Rio Preto (UH-3) Referência de vias: rodovias DF-285, DF-120 e DF-100 Áreas compreendidas: áreas de empreendimentos e cooperativas da Bacia do Rio Preto Áreas de influência: área produtiva rural da Bacia do Rio Preto e áreas produtoras da região leste da RIDE/DF	Territorial: verticalização da produção associada às cadeias produtivas agropecuárias existentes no Distrito Federal e na RIDE/DF Social: atendimento à população rural da região - Observância aos desafios do uso da água devido aos riscos de escassez hídrica	- Agregar valor à produção mediante a implantação de atividades produtivas de natureza N5 associadas a atividades agropecuárias, assegurados a sustentabilidade, o uso racional de recursos naturais e a adoção de alta tecnologia com promoção de inovação; - Criar emprego e renda para fixação da população rural; - Capturar valor com o processamento industrial da produção agropecuária dos municípios leste da RIDE/DF; - Alavancar o desenvolvimento rural, com integração das atividades consolidadas na região. Naturezas de Atividades Produtivas existentes na subzona SZDPSE 4: N2 e N5 Natureza proposta para esta ADP: N5

VIII. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. CODEPLAN, “Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília)”. CODEPLAN, dezembro de 2014.
2. IBRAM, Nota Técnica nº 001/2014. Subcomissão de uso do solo. Brasília 2060 – Plano Estratégico e Estrutural para o DF.
3. http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo_referencia/Termo_de_Referencia_Mapeament_da_Vulnerabilidade_Social.pdf
4. Resolução nº2, de 17 de dezembro de 2014, do Conselho de Recursos Hídricos do DF.
5. IPEA, Atlas da Vulnerabilidade social nos municípios brasileiros. Brasília: IPEA, 2015.
6. Sedhab, “Leitura Territorial”. Brasília: Gemot/Diplu/Sedhab, 2013.
7. Sedhab, “Plano Diretor de Ordenamento Territorial”, Lei 803, de 25 de abril de 2009. Brasília: Segeth, 2009.
8. ZEE – DF, “Análise das atividades econômicas e dos riscos ambientais, no espaço rural, por unidades hidrográficas” - GT 04 - ZEE/DF - Estudos Econômicos.
9. ZEE - DF, “Matriz Socioeconômica do ZEE/DF”, GT 04, 2014.
10. CODEPLAN, Estudos Urbanos e Ambientais. Brasília: Deura / Codeplan, 2015.
11. CODEPLAN, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD. Brasília: Codeplan, 2011.
12. Azevedo, Heloisa e Alves, Adriana Melo. Rides – por que criá-las? Belo Horizonte: Revista Geografias-UFMG, julho-dezembro de 2010.