

O PDUI DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE

B

Relatório de Pesquisa



O PDUI DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE
B

Relatório de Pesquisa



Governo Federal

Ministério da Economia
Ministro Paulo Guedes

ipea

Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Carlos von Doellinger

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Manoel Rodrigues Junior

Diretora de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Flávia de Holanda Schmidt

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

José Ronaldo de Castro Souza Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Nilo Luiz Saccaro Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura

André Tortato Rauhen

Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Lenita Maria Turchi

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Ivan Tiago Machado Oliveira

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação (substituto)

João Cláudio Garcia Rodrigues Lima

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

O PDUI DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O processo de contratação, elaboração e implementação dos PDUIs, contemplando as soluções de governança do plano, a definição dos instrumentos, os arranjos de gestão e a solução de conflitos de uso e ocupação do solo

COMPONENTE
B

Relatório de Pesquisa



COORDENAÇÃO NACIONAL

Marco Aurélio Costa

Coordenador nacional do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) em Políticas Públicas e Desenvolvimento Territorial (INPuT).
Coordenador da Coordenação de Estudos em Desenvolvimento Urbano (Codur) da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea. *E-mail:* <marco.costa@ipea.gov.br>.

COORDENAÇÃO DO PROJETO GOVERNANÇA METROPOLITANA NO BRASIL

Marco Aurélio Costa

Coordenador nacional do INCT/INPuT. Coordenador da Codur/Dirur/Ipea. *E-mail:* <marco.costa@ipea.gov.br>.

Bárbara Oliveira Marguti

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

SUPERVISÃO TÉCNICA

Bárbara Oliveira Marguti

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

Luis Gustavo Vieira Martins

Pesquisador na Dirur/Ipea. *E-mail:* <gustavo.martins@ipea.gov.br>.

Lizandro Lui

Pesquisador do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dirur/Ipea. *E-mail:* <lizandro.lui@ipea.gov.br>.

Sara Rebello Tavares

Assistente de pesquisa III do projeto Governança Metropolitana no Brasil do Ipea. *E-mail:* <sara.tavares@ipea.gov.br>.

REVISÃO TÉCNICA

Bárbara Oliveira Marguti

Pesquisadora na Dirur/Ipea. *E-mail:* <barbara.marguti@ipea.gov.br>.

Sara Rebello Tavares

Assistente de pesquisa III do projeto Governança Metropolitana no Brasil do Ipea. *E-mail:* <sara.tavares@ipea.gov.br>.

AUTORIA

Luis Gustavo Vieira Martins

Pesquisador na Dirur/Ipea. *E-mail:* <gustavo.martins@ipea.gov.br>.

DOL: <https://dx.doi.org/10.38116/rp-rmriodejaneiro-comp-b>

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA NO CONTEXTO DA COOPERAÇÃO INTERFEDERATIVA – A ELABORAÇÃO DO PDUI DA RM DO RIO DE JANEIRO	9
3 A ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PDUI.....	24
4 O IMPASSE QUANTO AO FUTURO DO PDUI.....	25
5 A COMPATIBILIZAÇÃO DO PDUI COM OS PLANOS DIRETORES	26
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS.....	30
BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR	30

1 INTRODUÇÃO

Após dez anos de tramitação no Congresso, foi sancionado o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015), que estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas (RMs) e em aglomerações urbanas instituídas pelos estados, além de definir normas gerais e instrumentos de governança interfederativa, incluindo-se neste rol o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI).

O estatuto se traduz num esforço normativo de reconhecer o fenômeno metropolitano e buscar desenvolver um aparato normativo e institucional de estímulo ao enfrentamento de situações que ultrapassam os limites administrativos de um único território municipal, bem como buscar superar a quase apatia, letargia ou ciclotimia das iniciativas existentes desde o estabelecimento das RMs, em 1973, e das novas disposições sobre o tema na Constituição de 1988.

Nesse sentido, o estatuto aposta na obrigatoriedade da elaboração do PDUI como instrumento central do planejamento metropolitano, o qual deverá estabelecer, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano de cada RM ou aglomeração urbana.

No caso do estado do Rio de Janeiro, o debate em torno da criação do Estatuto da Metrópole e da gestão dos serviços de interesse comum contribuíram para a retomada das discussões sobre a questão metropolitana nos últimos anos, após várias iniciativas frustradas de retomada do tema, historicamente marcadas por um ciclo de descontinuidade, em virtude das mudanças de gestão e de prioridades políticas.¹

Entre as iniciativas mais recentes que visam à elaboração de um plano diretor para a metrópole fluminense, destaca-se a edição da Lei nº 5.192, de 15 de janeiro de 2008, que dispõe sobre a elaboração do Plano Diretor Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro e a criação de uma agência metropolitana ou de consórcios públicos para sua gestão.

O plano diretor teria abrangência decenal e deveria abordar os seguintes aspectos:

- instituição da gestão metropolitana consorciada;
- ambiental;
- uso de solo;
- saneamento ambiental – captação, tratamento, transporte e distribuição de água; coleta, tratamento e disposição final de esgotos sanitários; coleta, tratamento e disposição final de resíduos sólidos; e drenagem (macro e meso);
- urbanização;
- transportes – de passageiros e cargas;
- habitação;
- recursos hídricos;
- matrizes energética, de insumo-produto e industrial;
- educação pública;

1. Merece registro a dedicação de um número relativamente pequeno de pessoas dentro da administração estadual, municipal, das universidades e de alguns atores da sociedade, que ao longo de vários anos buscaram mobilizar outros agentes e envolver a direção política nesta temática, sem a qual, dificilmente a questão metropolitana teria retornado à agenda pública no Rio de Janeiro.

- saúde pública;
- segurança pública;
- sustentabilidade econômica, social e ambiental; e
- acessibilidade.²

Assim como em situações anteriores, esse plano não chegou a ser elaborado, bem como não se avançou na criação de arranjos institucionais de gestão metropolitana.

Certamente, o ambiente econômico favorável iniciado em meados da primeira década dos anos 2000 e a decisão do governo federal de retomar um ciclo de grandes investimentos em infraestrutura econômica e social no país, muitos deles relacionados à promoção da habitação e a ações de desenvolvimento urbano, criaram um solo fértil para a emergência da temática metropolitana. A continuidade administrativa também colaborou para este avanço, pois o mesmo arranjo político permaneceu por doze anos no poder no âmbito estadual.

A ideia de retomar o planejamento e elaborar um plano para a metrópole fluminense é retomada em 2011, por meio da criação do Comitê Executivo de Estratégias Metropolitanas.³ O comitê era coordenado pelo vice-governador do estado, com a participação dos titulares das seguintes secretarias: Secretaria de Estado de Obras (Seobras); Secretaria de Estado da Casa Civil – Casa Civil; Secretaria de Estado de Transportes (Setrans); Secretaria de Estado do Ambiente (SEA); Secretaria de Estado de Habitação (SEH); Secretaria de Estado de Fazenda (Sefaz); Secretaria de Estado de Assistência Social e Direitos Humanos (SEASDH); e Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (Seplag).

São criados grupos de trabalho (GTs) pelo comitê, no intuito de definir estratégias para: *i*) identificar as funções públicas de interesse comum (FPICs); *ii*) identificar programas e/ou ações de interesse da RM do Rio de Janeiro contidos no plano plurianual (PPA); e *iii*) criar um sistema de informações para essa região metropolitana.

Após dois anos de atuação, o comitê produziu uma série de debates, gerando um acúmulo de informações e interações fundamentais para o início da nova etapa de elaboração de um plano metropolitano e a institucionalização de um órgão gestor metropolitano.

Esse comitê deu origem à criação da Câmara Metropolitana de Integração Governamental da Casa Civil do Governo do Estado, em 2014, gerenciada pelo Grupo Executivo da Região Metropolitana, um órgão colegiado formado pelo governador do estado e pelos 21 prefeitos dos municípios que compunham a RM do Rio de Janeiro.

Ao longo desse período, as perspectivas de investimento na região geradas pela implantação de grandes empreendimentos de impacto metropolitano – como o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), o Porto Centro Atlântico do Complexo Industrial da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) e o Arco Metropolitano –, assim como os investimentos no setor naval e na cadeia de petróleo e gás, contribuíram para impulsionar o planejamento territorial como forma de integrar ações e potencializar os efeitos dos empreendimentos em curso. O resultado da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 1.842,⁴ cujo acórdão do Superior Tribunal

2. Nova redação dada pela Lei nº 6432/2013.

3. Decreto Estadual nº 42.832, de 31 de janeiro de 2011.

4. Com o final do julgamento quanto ao mérito da matéria, o Plenário julgou parcialmente procedente a ADI para declarar a inconstitucionalidade da expressão “a ser submetido à Assembleia Legislativa” constante no inciso I do artigo 5º; a inconstitucionalidade do artigo 4º, do parágrafo 1º do artigo 5º; dos incisos I, II, IV e V do artigo 6º; do artigo 7º; artigo 10; e do parágrafo 2º do artigo 11 da Lei Complementar nº 87 de 1997 do Estado do Rio de Janeiro; e dos artigos 11 a 21 da Lei nº 2.869 de 1997. Ficou registrado o pedido de vista do ministro Luiz Fux quanto à questão da modulação. As Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 1826, 1843 e 1906 também foram analisadas

Federal (STF) foi divulgado em 2013, teve um importante papel nesse processo, uma vez que trouxe maior clareza para a prestação dos serviços de natureza metropolitana. De um lado, resstou o entendimento de que a função pública do saneamento básico extrapola o interesse local e passa a ter natureza de interesse comum no caso de instituição de RMs, aglomerações urbanas e microrregiões. De outro, se entendeu que seria considerada inconstitucional a transferência do poder concedente de funções e serviços públicos de interesse comum ao estado-membro, confirmando-se a tese de que a gestão de tais serviços deveria ser definida em regime de coparticipação entre os entes, razão pela qual se faria necessário algum instrumento ou instância institucional de decisão compartilhada.

Essa decisão reforçou o interesse político pelo tema, quando, a partir de então, foram intensificados os esforços para organizar os trabalhos de criação de uma agência metropolitana e de elaboração do PDUI, tendo sido elaborado e encaminhado à Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 10, de 8 de setembro de 2015, que trata da institucionalização da RM do Rio de Janeiro.

2 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA NO CONTEXTO DA COOPERAÇÃO INTERFEDERATIVA – A ELABORAÇÃO DO PDUI DA RM DO RIO DE JANEIRO

Em relação aos relatórios anteriores realizados no âmbito da pesquisa, dois aspectos devem ser ressaltados, sendo o primeiro a conclusão do PDUI, ou, mais precisamente, a conclusão do plano contratado, questão que será tratada mais à frente. A segunda novidade foi a sanção da Lei Complementar (LC) nº 184, de 27 de dezembro de 2018 (originada do PLC nº 10/2015), que cria a nova RM e estabelece seus mecanismos de gestão.

O PDUI da RM do Rio de Janeiro é uma iniciativa do governo do estado, que atende também pelo título “Modelar a Metrópole”.⁵ O plano encontra amparo legal, ainda, na Lei Estadual nº 5.192/2008, que instou o estado a preparar um plano diretor metropolitano, mas já inspirada pela elaboração do PLC nº 10/2015, em relação ao qual se esperava uma rápida tramitação legislativa, o que de fato não veio a ocorrer.

O PDUI foi financiado pelo governo do estado no âmbito do Acordo de Empréstimo 8327-BR,⁶ contratado com o Banco Mundial, Fortalecimento da Gestão do Setor Público e do Desenvolvimento Territorial Integrado – Rio Metrópole – Progestão II, no seu componente 1, Fortalecimento da gestão metropolitana, projeto (a) Fortalecimento da estrutura de governança metropolitana, sob responsabilidade da Unidade Gerenciadora de Projetos (UGP) da Seobras.⁷

Em setembro de 2015, foi anunciado o vencedor da concorrência internacional para elaboração do PDUI,⁸ o Consórcio Quanta-Lerner, formado pelas empresas Quanta Consultoria e Jaime Lerner Arquitetos Associados.⁹

em conjunto com a ADI 1842, em razão da existência de conexão entre os temas tratados nesses processos.

5. Informações sobre a elaboração do PDUI e seus produtos podem ser acessados nesta página: <<https://bit.ly/38EvT8C>>.

6. Acordo de Empréstimo LOAN 8327-BR. O financiamento de US\$ 48 milhões contemplava diversos projetos em várias secretarias do estado. O PDUI foi elaborado no âmbito do Componente 1: Fortalecimento da gestão metropolitana. Disponível em: <<https://bit.ly/2TAJucP>>.

7. Disponível em: <<https://bit.ly/332Kbid>>. No âmbito do projeto internacional foi estabelecido como indicador de resultado: “Plano Metropolitano Integrado, apresentado à Assembleia Estadual para aprovação”; e como indicador intermediário: “O Fundo Metropolitano é criado e entra em funcionamento”. Ambos os indicadores não puderam ser alcançados à tempo, devido à impossibilidade de renovação do contrato de empréstimo.

8. Concorrência Internacional do tipo SBQC – Seleção Baseada na Qualidade e no Custo, conforme SDP 001/2014, contratação por Preço/ Empreitada Global.

9. Informações sobre as empresas vencedoras podem ser obtidas nos endereços <<http://bit.ly/2wFI5Zt>>; e <<http://bit.ly/2VVTQWb>>.

A elaboração do plano foi afetada pela severa crise financeira do governo estadual, que levou, inclusive, os recursos do financiamento a serem arrestados pela justiça, comprometendo a continuidade do contrato com o Banco Mundial, que não pode ser prorrogado conforme previsto.

Apesar das dificuldades financeiras, o contrato assinado com o consórcio teve continuidade; entretanto, esteve submetido a um fluxo irregular de recursos, atrasos de pagamento, interrupções momentâneas de trabalho ou redução no ritmo de produção, tendo tido parcelas pagas ainda no âmbito do financiamento com o Banco Mundial e outras quitadas posteriormente, com recursos próprios do governo do estado.

Foi possível levantar que o custo total de elaboração do PDUI foi de R\$ 7,7 milhões, informação que pode ser útil para as RMs que ainda não elaboraram seus planos terem um valor de referência.¹⁰ O plano contratado foi finalizado em 2018, tendo sido entregues os dezenove produtos acordados.

O Modelar a Metrópole se organizou em torno de seis eixos estruturantes da metrópole: *i*) expansão econômica; *ii*) patrimônio natural e cultural; *iii*) mobilidade; *iv*) habitação e equipamentos sociais; *v*) saneamento e meio ambiente; e *vi*) reconfiguração espacial.

Entre os principais estudos de planejamento envolvendo impacto territorial utilizados como referência para a elaboração do PDUI, podemos destacar:

- Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU);
- Zoneamento Ecológico e Econômico (ZEE);
- Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM);
- Plano Estadual de Habitação de Interesse Social (PEHIS);
- Programa de Saneamento Ambiental dos Municípios do Entorno da Baía de Guanabara (PSAM);
- Planos diretores municipais;
- Plano Estadual de Logística de Cargas; e
- Documentos e estudos realizados pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan).

Um aspecto importante a ser debatido foi o processo de escuta na formulação do plano, que utilizou subsídios colhidos nas oficinas realizadas em várias fases do projeto, em alguns municípios. O processo se iniciou em 2016, com a realização de oficinas para definição do diagnóstico e da visão de futuro, com representantes dos poderes públicos municipais e de integrantes da sociedade civil, instituições acadêmicas, empresariado e organizações de classe, a partir dos seis eixos temáticos do plano – aos quais se incorporou posteriormente o eixo da gestão pública –, que serviram como insumos para a elaboração do diagnóstico e da visão de futuro para a RM.¹¹

Em 2017 e 2018, foram criados grupos de discussão para tratar de cada eixo, e depois grupos de discussão de integração dos eixos, consolidando os cenários e, na sequência, as propostas de ações prioritárias constantes no plano.

10. Contrato 002/2015, de que trata o processo estadual E-15/001/691/2015.

11. Quanta Consultoria. Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

Em síntese, foram definidas três instâncias de participação, de natureza institucional, na discussão do plano: o Conselho Geral Consultivo do Plano Metropolitano, o Comitê Municipalista Metropolitano e o Comitê Estadual Metropolitano.

O Conselho do Plano Metropolitano foi formado por 172 representantes de organizações de classe, empresariais e da sociedade civil, instituições acadêmicas, lideranças e profissionais reconhecidos pela sua atuação na região. De natureza mais continuada e de caráter validador das propostas, se reuniu quatro vezes, sendo a primeira no lançamento do plano, a segunda para conhecer o diagnóstico e validar a visão de futuro, a terceira para aprovar os cenários e a quarta para validar as propostas de ações prioritárias do plano.

Também participaram das discussões o Comitê Municipalista Metropolitano – composto por representantes indicados pelos 21 municípios da metrópole e o qual realizou seis encontros – e o Comitê Estratégico Estadual, que reunia 23 membros do governo estadual e se reuniu em seis ocasiões.

Além desses formatos, ainda ocorreram diversas oficinas regionais e temáticas, grupos de discussão e reuniões por segmento, que colhiam as contribuições de uma rede de atores envolvidos diretamente com os temas estruturantes do plano: reconfiguração espacial e centralidades, saneamento e resiliência ambiental, habitação e equipamentos sociais, mobilidade, valorização do patrimônio ambiental e cultural, expansão econômica e gestão pública. Todos os municípios foram contemplados em pelo menos uma atividade.

Outro marco importante no processo de participação foi a realização da I Conferência da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, realizada em Niterói, em 26 de maio de 2018, quando foram votadas as ações prioritárias do plano metropolitano e eleitos os 18 representantes da sociedade civil e movimentos sociais para compor o Fórum de Acompanhamento do Plano Metropolitano.¹² Esta conferência foi precedida por dez pré-conferências regionalizadas, com a presença de mais de seiscentos participantes e a escolha dos 160 delegados e delegadas que participaram da primeira conferência.

O tema da participação em planos dessa escala e envergadura sempre estará sujeito a polêmicas quanto à sua abrangência, às suas instâncias e à sua profundidade, e em relação a este PDUI não seria diferente, dado que, relativamente ao conjunto de municípios e ao de população atingidos, apesar dos esforços, houve pouca participação. A crise financeira do estado também contribuiu para que várias reuniões não pudessem ter sido realizadas.

Desde o anúncio do vencedor da concorrência, em setembro de 2015, até sua conclusão, em 21 de junho de 2018, a elaboração do plano teve um cronograma de dois anos e nove meses, conforme pode ser visualizado nas seções a seguir, onde foram destacadas suas principais etapas.

2.1 Cronograma de atividades principais

Exercício de 2015

- Setembro 2015: lançamento do projeto e anúncio do vencedor da concorrência internacional para elaboração do plano.

12. Posteriormente, o governo do estado desconsiderou as indicações para o Conselho Consultivo, apresentando uma nova listagem de representantes.

Exercício de 2016

- Janeiro de 2016: Comitê de Estratégia Metropolitana Estadual – reunião com representantes das secretarias e agências estaduais, dia 26. Planejamento, coleta preliminar de dados e estruturação da equipe.
- Fevereiro de 2016: Comitê Estratégico Municipal – encontro com representantes dos 21 municípios da RM, dia 17.
- Março de 2016: Conselho Consultivo do Plano Metropolitano – posse do conselho, composto por 172 conselheiros, no Palácio Guanabara, no dia 22. Coleta e análise de dados, estudos, programas e projetos.
- Abril de 2016: oficinas – realizadas as oficinas de organizações de classe, na sede do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro (12), e de organizações empresariais, na sede da Associação Comercial do Rio de Janeiro (14).
- Maio de 2016: oficinas de segmentos e temáticas – representantes da academia, associações de classe, concessionárias, sociedade civil, empresários e Poder Executivo debatem em oficinas de segmento no anexo do Palácio Guanabara, no dia 24. Acontecem as oficinas temáticas (economia, patrimônio natural e cultural, habitação, saneamento, mobilidade e centralidades) na sede do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), no Rio de Janeiro, no dia 31.
- Junho de 2016: oficinas regionais e na Alerj – em Niterói, no dia 7, encontro sobre a baía de Guanabara; em Nova Iguaçu, no dia 21, sobre a Baixada; em São Gonçalo, no dia 22, sobre o leste fluminense; em Itaguaí, no dia 27, sobre o sudoeste metropolitano; e em Duque de Caxias, no dia 28, sobre o Arco Metropolitano. Na Alerj, no dia 29, apresentação do plano no Fórum de Desenvolvimento.
- Julho de 2016: oficinas regionais e reuniões dos comitês – oficinas em Nilópolis (6), São Gonçalo (14) e na capital (20), voltadas ao setor cultural. Finalização do documento preliminar de Diagnóstico e Visão de Futuro. Reunião do Comitê Estratégico Estadual, do Comitê Municipalista Metropolitano e do Conselho do Plano Metropolitano para debater a proposta.
- Agosto de 2016 – Diagnóstico e Visão de Futuro – Apresentação do documento final de Diagnóstico e Visão de Futuro.
- Setembro de 2016 – Estratégia – Aprofundamento do Diagnóstico e definição da estratégia de desenvolvimento.
- Outubro de 2016 – Lançamento da Fase de Diagnóstico e Visão de Futuro e Oficina Territorial em Guapimirim – Evento, dia 24, na sala Cecília Meireles, para apresentação oficial desta fase do Plano. Oficina territorial de Guapimirim, Magé e Cachoeiras de Macacu para debater a integração entre municípios.
- Novembro de 2016 – Oficinas Territoriais, de Segmento e Grupos de Discussão – Oficina Territorial em Maricá, dia 3, reunindo Niterói, Maricá, Rio Bonito e Tanguá sobre desenvolvimento sustentável. Dia 16, oficina com Belford Roxo, Duque de Caxias, Mesquita, São João de Meriti e Nilópolis. No dia 18, Oficina de Segmento com Universidades Grupos de Discussão, entre os dias 21 e 25 sobre os eixos estruturantes.
- Dezembro de 2016 – Integração Territorial e Grupo De Discussão – GD de integração e apresentação das macrozonas.

Exercício de 2017

- Janeiro 2017 – Mobilização e Engajamento dos Novos Prefeitos – Os atores municipais foram convidados para integrar os Grupos de Discussão para analisar e debater as propostas apresentadas em 2016 para cada eixo de trabalho.

- Fevereiro 2017 – Definição dos Cenários.
- Março 2017 – Definição dos Cenários – Os participantes dos Grupos de Discussão se integraram aos Grupos de Discussão Regionais divididos conforme as macrorregiões de planejamento e definiram o cenário ideal para a construção dos Programas de Ações Prioritárias (PAPs).
- Abril 2017 – Elaboração do Plano de Ação – Proposição das ações e subações dos PAPs.
- Maio 2017 – Oficinas Temáticas – Série de eventos em parceria com a Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ), realizados no decorrer dos meses de maio, junho e julho contando com a presença de representantes de diferentes setores sociais.
- Junho 2017 – Oficinas Temáticas – Série de eventos em parceria com a Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ), realizados no decorrer dos meses de maio, junho e julho contando com a presença de representantes de diferentes setores sociais.
- Julho 2017 – Oficinas Temáticas – Série de eventos em parceria com a Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ), realizados no decorrer dos meses de maio, junho e julho contando com a presença de representantes de diferentes setores sociais.
- Outubro 2017 – Consolidação do Plano de Ação Prioritário – O resultado dessas reuniões permitiu o aprofundamento da elaboração dos PAPs e o amadurecimento das propostas.

Exercício de 2018

- Março 2018 – Retomada do Processo Participativo – foram realizados vários eventos importantes, como a reunião integrada dos Comitês de Estratégia Municipal e Estadual, com o objetivo de debater a versão final dos PAPs e as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs), a reunião de integração dos Grupos de Discussão e uma do Conselho Consultivo, com a mesma pauta.
- Abril 2018 – Pré-Conferências – Para consagrar a opinião da sociedade civil sobre as efetivas prioridades de cada PAP e consolidar a consciência de cidadão metropolitano, foram realizadas dez pré-conferências durante os meses de abril e maio para identificar cinco prioridades e eleger 15 delegados para participar da I Conferência Metropolitana.
- Maio 2018 – 1ª Conferência Metropolitana – Os 150 representantes da sociedade eleitos indicaram as doze prioridades da Região Metropolitana até 2040 e elegeram os integrantes do futuro Fórum de Acompanhamento do Plano. Ao final, 18 delegados representantes da Academia, de Entidades de Classe, de Movimentos Sociais e da Sociedade Civil foram eleitos entre os presentes para compor o Fórum que irá acompanhar a execução do PDUI/RM do Rio de Janeiro.
- Junho 2018 – Entrega da Versão Final do PDUI/RM do Rio de Janeiro – O Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi oficialmente entregue no dia 21 de junho, com a presença do Governador e de autoridades dos municípios da RM do Rio de Janeiro e do Governo do Estado, além de representantes da sociedade civil, da academia, das organizações de classe, da iniciativa privada e da imprensa.

2.2 O diagnóstico levantado pelo plano metropolitano

Num sentido mais amplo, destaca-se que a RM do Rio de Janeiro tem perdido peso econômico em relação às demais áreas do estado, mas ainda concentra 64% do produto interno bruto (PIB) estadual. Verifica-se uma redução na dinâmica populacional da metrópole, que apresenta redução nas taxas de crescimento demográfico. Ao compararmos a RM do Rio de Janeiro com as demais do país, verifica-se que a cidade do Rio de Janeiro concentra espacialmente o maior número de oportunidades econômicas entre todas as RMs brasileiras, concentrando três quartos do PIB metropolitano, conformando um núcleo hipertrofiado. Dela deriva uma rede de transportes radial com intenso fluxo em direção à metrópole e uma concentração de serviços urbanos no seu núcleo, sendo a metrópole que mais consome tempo dos seus moradores em relação às demais.

Verifica-se uma significativa expansão da mancha urbana metropolitana, notadamente não planejada e marcada por vazios urbanos e ocupações indiscriminadas e espontâneas, propiciando o surgimento de favelas, loteamentos periféricos e outras formas de assentamentos precários e informais, crescentemente localizados em áreas cada vez mais distantes e desequipadas, o que acentua a natureza precária das ocupações e dificulta o atendimento e o fornecimento de serviços urbanos e de transporte coletivo.

As desigualdades econômica, social e de acesso a serviços são marcantes e, ao mesmo tempo que revelam carências sistêmicas em comum, expõem formas mais específicas de iniquidade nos níveis intramunicipais e locais, apontando para a existência de um território significativamente heterogêneo, marcado por ilhas de carência extrema e espaços de alto padrão econômico e de serviços.

A crise econômica e a crise fiscal têm colocado enormes desafios às gestões local e estadual, que viram sua capacidade de investimento comprometida. Há grandes diferenciais nas capacidades de gestão municipal, assim como na capacidade de arrecadação e investimento, o que se torna um grande desafio para a gestão metropolitana, particularmente porque não se verifica uma cultura implantada de cooperação entre os municípios.

O diagnóstico, segundo os eixos estratégicos adotados pelo PDUI, pode ser visualizado a seguir.

2.2.1 Eixo reconfiguração espacial e centralidades urbanas

- Espreadimento da mancha urbana, com acelerada expansão da periferia.
- Infraestrutura radial de transportes, privilégios ao transporte individual motorizado.
- Carências de infraestrutura urbana, principalmente na periferia metropolitana.
- Forte concentração de empregos e renda na região central e litorânea (Centro, Barra da Tijuca e Niterói).
- Diferentes lógicas de ordenamento territorial adotadas por municípios contíguos.
- Áreas ambientalmente frágeis ainda desprotegidas, sem amparo da legislação.
- Diversas cavas resultantes da extração de areia com impactos negativos no meio ambiente.
- Necessidade de ampliação de fontes de recursos hídricos para o abastecimento da população.
- Fragilidade dos mecanismos municipais de controle do uso e da ocupação do solo, contribuindo para a expansão das ocupações informais.

- Descompasso entre leis complementares de uso e ocupação do solo e planos diretores; e planos diretores defasados em relação aos prazos legais.
- Ausência de planejamento que oriente o crescimento urbano da RM e os investimentos em infraestrutura.
- Desarticulação do planejamento e gestão de transportes entre estado e municípios, o que contribui para a falta de integração física, operacional e tarifária.

2.2.2 Eixo expansão econômica

- Desequilíbrio e concentração na capital de riquezas, empregos, equipamentos, comércio, logística, saneamento, urbanização e equipamentos.
- Baixo aproveitamento de ativos econômicos estratégicos, em especial as baías da Sepetiba e Guanabara e o aeroporto Galeão.
- Crise fiscal e econômica e dependência do petróleo – há espaço para novas instalações nos diversos municípios.
- Subutilização do potencial de logística, em especial nos portos de Itaguaí, Rio de Janeiro, Maricá e Niterói e Arco Metropolitano.
- Subutilização das oportunidades relativas ao complexo da saúde, com potencial no corredor tecnológico já existente e no Complexo de Guaratiba.
- Inovações abaixo do potencial e pouca interação academia/empresariado.
- Baixa qualificação da mão de obra.
- Turismo concentrado na capital e subaproveitado.
- Potencial desperdiçado em relação à economia criativa, com setores subutilizados.
- Potencial agropecuário subutilizado em diversos municípios da RM.

2.2.3 Eixo valorização do patrimônio natural e cultural

- Falta de reconhecimento do patrimônio material e imaterial (exceto Rio de Janeiro e Niterói).
- Atraso em relação à aplicação de leis de tombamento, à delimitação de áreas de amortecimento de bens tombados e ao registro de bens imateriais.
- Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC) não está em constante atualização, falta georreferenciamento.
- Necessidade de mitigar problemas relacionados ao aquecimento global.
- Pouca conscientização da população sobre o valor do patrimônio cultural.

2.2.4 Eixo mobilidade

- Tempo de deslocamento excessivo (especialmente para o transporte público).
- Desigualdade intrarregional: municípios periféricos muito dependentes dos mais centrais (Rio de Janeiro e Niterói) e pouco conectados entre si.
- Ciclo vicioso que precisa ser rompido: em função da oferta de empregos e de melhores serviços públicos, as demandas de transporte são majoritariamente para o Centro do Rio de Janeiro.
- Privilégios para o transporte individual, que se torna mais rápido que o coletivo.

- Cobrança excessiva ao usuário de transporte público, necessidade de mais formas de financiamento para o sistema.
- Irracionalidade na distribuição territorial e de horários nas linhas de ônibus (e consequente sobrecarga).
- Ausência de integração institucional: gestão interna, transparência e controle social, integração entre municipalidades e integração metropolitana.
- Necessárias soluções para o desenvolvimento de transportes mais sustentáveis em relação ao meio ambiente.

2.2.5 Eixo habitação e equipamentos sociais

- Elevado *deficit* habitacional quantitativo, com cerca de 400 mil unidades habitacionais (10% dos 4 milhões de domicílios).
- Aproximadamente 520 mil domicílios em aglomerados subnormais já identificados.
- Cerca de 700 mil unidades habitacionais com algum tipo de inadequação (infraestrutura, fundiária, outras).
- Mais de 1 milhão de domicílios estão em ruas sem identificação e/ou sem bueiro/boca de lobo; 665 mil em vias sem pavimentação; e cerca de 284 mil com esgoto a céu aberto.
- Ampliação da mancha urbana, cerca de 30 km² por ano.
- Produção de moradia social recente não integrada à dinâmica urbana, suas oportunidades de trabalho, serviços públicos e infraestrutura.
- Demanda por simplificação de normas, procedimentos e assistência técnica para produção habitacional.
- Ausência ou descontinuidade nas fontes de financiamento para políticas habitacionais.
- Ausência de planejamento para situações específicas: idosos, imóveis históricos, moradia no centro etc.
- Ausência de programas governamentais que aproveitem o grande potencial representado pela autoconstrução habitacional das famílias, financiando-a, orientando-a e racionalizando-a.

2.2.6 Eixo saneamento e resiliência ambiental

- Oitenta e sete por cento dos domicílios da RM contam com abastecimento de água por rede geral e 10%, com poço ou nascente.
- O abastecimento de água por rede geral é muito baixo (até 40% dos domicílios) em municípios da periferia, como Maricá, Itaboraí, Magé e Baixada Fluminense.
- Perdas de água acima de 30% em média, chegando a 50% em municípios da Baixada Fluminense.
- Fragilidade da segurança hídrica, dependência excessiva de rio Paraíba do Sul, reserva reduzida.
- Elevado consumo de água *per capita* e desigualdade na distribuição de água disponível.
- Oitenta e três por cento dos domicílios da RM contam com coleta de esgoto por rede de esgoto ou pluvial e 7% usa fossa.
- Trinta e oito vírgula seis por cento da população metropolitana não é atendida por rede de coleta de esgoto e outros 31,4% tem rede de coleta, mas sem tratamento.
- Cobertura da coleta de resíduos sólidos urbanos alcança índices maiores que 90%.

- Lixões de Belford Roxo, Guapimirim, Cachoeiras de Macacu, Itaboraí, Tanguá, Rio Bonito e Maricá não apresentam processos de remediação.
- Somente sete municípios metropolitanos (Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu e Rio de Janeiro) possuem coleta seletiva.
- Há concentração de inundações no Rio de Janeiro (canais do Mangue e do Cunha), Baixada Fluminense (rios Iguaçu-Sarapuá, Estrela e canal de Magé) e São Gonçalo (rios Alcântara, Imboáçu e Guaxindiba).
- A infraestrutura de macrodrenagem existente não é suficiente para evitar as inundações.
- Os municípios a leste da baía de Guanabara apresentam índices baixos de atendimento por microdrenagem.
- As mudanças climáticas trazem como riscos a intensificação de eventos extremos e o avanço dos oceanos (especialmente na Baixada).

2.2.7 Eixo gestão pública

- Ausência de governança metropolitana formal, com participação de municípios e sociedade.
- Inexistência de arranjos para atuação conjunta (consórcios intermunicipais, interfederativos, outros).
- Municípios e estado agem para atender a interesses próprios, em vez de atuar em conjunto pela RM do Rio de Janeiro.
- Falta de eficiência e transparência na gestão pública, gastos sem planejamento ou base técnica.
- Baixa qualificação do funcionalismo público (especialmente em municípios menores).
- Quadro fiscal do estado e dos municípios não permite a realização de investimentos necessários.
- Municípios com grande dependência das transferências intergovernamentais; e necessidade de ampliação de receitas.
- Arrecadação própria dos municípios insuficiente (melhoria dos cadastros imobiliários/multifinalitários).
- Necessidade de fundo metropolitano e parcerias para captação de recursos.
- Ausência de articulação de plano diretor, planos setoriais e outros e instrumentos de planejamento.

2.3 Planejamento territorial da metrópole

O macrozoneamento está previsto no Estatuto da Metrópole, traduzido na definição de grandes porções territoriais formadas a partir de características urbanísticas, ambientais, sociais e regionais comuns, considerando dois grandes propósitos: o primeiro consiste em identificar as áreas com propósitos comuns da região metropolitana, com vistas à pactuação de um padrão de uso e ocupação do solo para toda a RM, de acordo com sua função predominante proposta no plano.

Numa segunda dimensão, o macrozoneamento busca, ainda, atender às premissas e aos pontos-chave do plano, entre os quais: a promoção de uma polinucleação urbana; a contenção do espraiamento urbano; o adensamento de áreas urbanas nas centralidades e nos

eixos de mobilidade; a qualificação de áreas urbanas com maior precariedade de infraestrutura e equipamentos sociais; a preservação das áreas ambientais; o desenvolvimento rural e agroecológico; e a promoção do desenvolvimento econômico.

O macrozoneamento apresentado constitui uma proposta de ordenamento do território a ser consensuada com os municípios integrantes da RM do Rio de Janeiro, de modo a orientar as revisões dos planos diretores municipais a partir das diretrizes de interesse comum. Ressalta-se que os municípios, por orientação do Estatuto da Metrópole, deverão adequar os seus instrumentos de planejamento aos interesses e às funções comuns metropolitanas.

A proposta de macrozoneamento definida pelo plano constitui parte da estratégia de reconfiguração espacial da metrópole, que contempla diferentes escalas e dimensões de planejamento: a proposta de reconfiguração espacial (PRE), o programa de ações prioritárias, as macrorregiões de planejamento (MDPs), o macrozoneamento metropolitano (MZ) e as zonas de interesse metropolitano (ZIMs).

Na PRE estão presentes os elementos conceituais e as referências orientadoras para configuração territorial em cada escala do Plano. Estas referências podem ser assim sintetizadas:

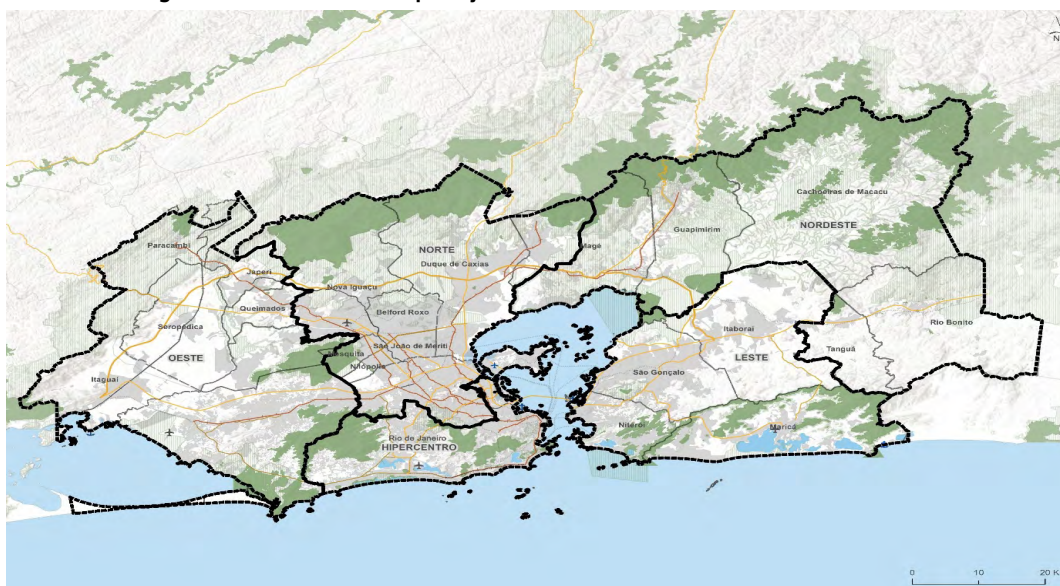
- conter o espraiamento da mancha urbana, buscando a aproximação entre moradia e trabalho, serviços e equipamentos públicos e população;
- adensar, qualificar e diversificar a ocupação urbana;
- formatar uma estrutura policêntrica, fortalecer as centralidades secundárias, terciárias e de estruturação do território e orientar a ocupação ao longo do Arco Metropolitano;
- valorizar o meio ambiente, preservando os ambientes de fragilidade ambiental e as atividades rurais da metrópole;
- qualificar os espaços já urbanizados carentes de infraestrutura e estimular a ocupação de vazios urbanos em áreas urbanas consolidadas;
- implantar áreas de atividades econômicas e industriais; e
- valorizar a orla da baía de Guanabara, entre outros.

2.3.1 As macrorregiões, ou macrozonas, de planejamento

As macrorregiões de planejamento definem territórios de planejamento a partir de características de grandes áreas regionais, consistindo na síntese espacial dos diagnósticos do plano, constituindo a base territorial de referência para a construção dos cenários e da visão de futuro do PDUI, utilizados como suporte inicial, visando aos demais macrozoneamentos. Foram definidas cinco grandes áreas de planejamento, segundo suas características e potencialidades:

- Macrozona de Planejamento Oeste: logística, polos e zonas de processamento industrial;
- Macrozona de Planejamento Norte: adensamento, compactação, integração e qualificação urbana;
- Macrozona de Planejamento dos Hipercentros: pesquisa, inovação, tecnologia e serviços complexos;
- Macrozona de Planejamento Nordeste: desenvolvimento rural, segurança hídrica e alimentar; e
- Macrozona de Planejamento Leste: centro de serviços urbanos do leste metropolitano e cadeia petroquímica.

MAPA 1
Macrorregiões, ou macrozonas, de planejamento



Fonte: Consórcio Quanta-Lerner (2018b).

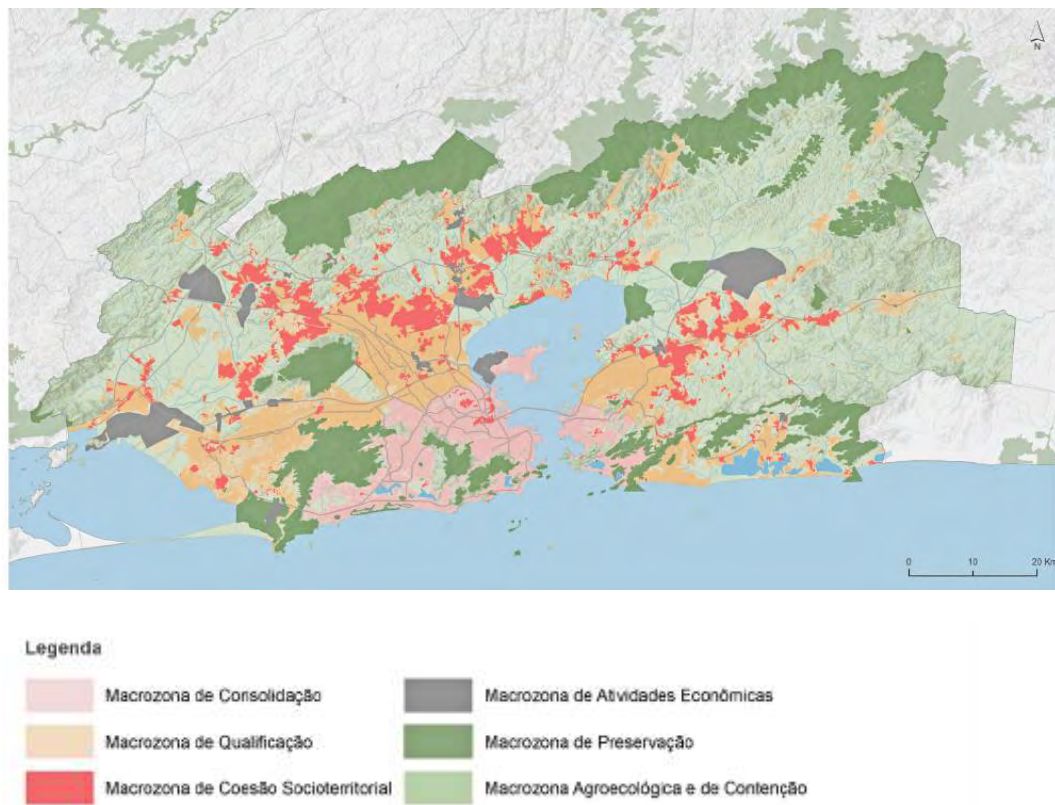
2.3.2 O macrozoneamento metropolitano

O macrozoneamento metropolitano consiste no instrumento urbanístico demandado pelo Estatuto da Metrópole, que estabelece os elementos orientadores do ordenamento territorial metropolitano, contendo seus principais eixos de expansão e consolidação. Foram definidas as seguintes macrozonas, com suas respectivas características.

- 1) Macrozona de preservação: caracterizada pelo conjunto das áreas de proteção integral do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), são áreas de grande valor ambiental a serem integralmente protegidas. Nestas unidades de conservação, serão permitidos os usos indicados na legislação do setor e nos respectivos planos de manejo.
- 2) Macrozona de consolidação: é composta pelas áreas mais adensadas, do ponto de vista habitacional, e/ou com maior concentração de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos. Considera-se que já alcançou um grau básico de urbanização, mas que ainda requer qualificação urbanística em algumas regiões, com especial atenção aos aglomerados subnormais.
- 3) Macrozona de qualificação: caracteriza-se por apresentar infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos incompletos, podendo ainda haver deficiência de comércio e serviços. Nessa macrozona, pretende-se estimular a ocupação qualificada do território, ampliando a urbanização existente e as oportunidades de emprego.
- 4) Macrozona agroecológica e de contenção: predominantemente composta por áreas urbanas de baixíssima densidade, áreas rurais, áreas de transição próximo a unidades de conservação ambiental e outras áreas onde se pretende desestimular e até mesmo restringir a ocupação urbana. As áreas rurais terão uso predominante voltado às atividades relacionadas com a produção rural, tais como agricultura, pecuária e silvicultura, bem como a atividades complementares, como o turismo rural e a agroindústria.
- 5) Macrozona de atividades econômicas: são aquelas caracterizadas por apresentarem predominantemente usos industriais e de serviços de médio e grande porte, instalações de logística e outras estruturas econômicas de maior vulto, que são reconhecidas como importantes para a RM.

- 6) Macrozona de coesão socioterritorial: foi definida levando em consideração os piores níveis de três importantes indicadores compostos (Índice de Vulnerabilidade Social, Tipologia Intraurbana e Índice de Desenvolvimento Humano), com o objetivo de identificar as áreas mais vulneráveis nos aspectos socioterritoriais na região metropolitana.

MAPA 2

Mapa do macrozoneamento metropolitano

Fonte: Consórcio Quanta-Lerner (2018b).

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

2.3.3 Zonas de Interesse Metropolitano

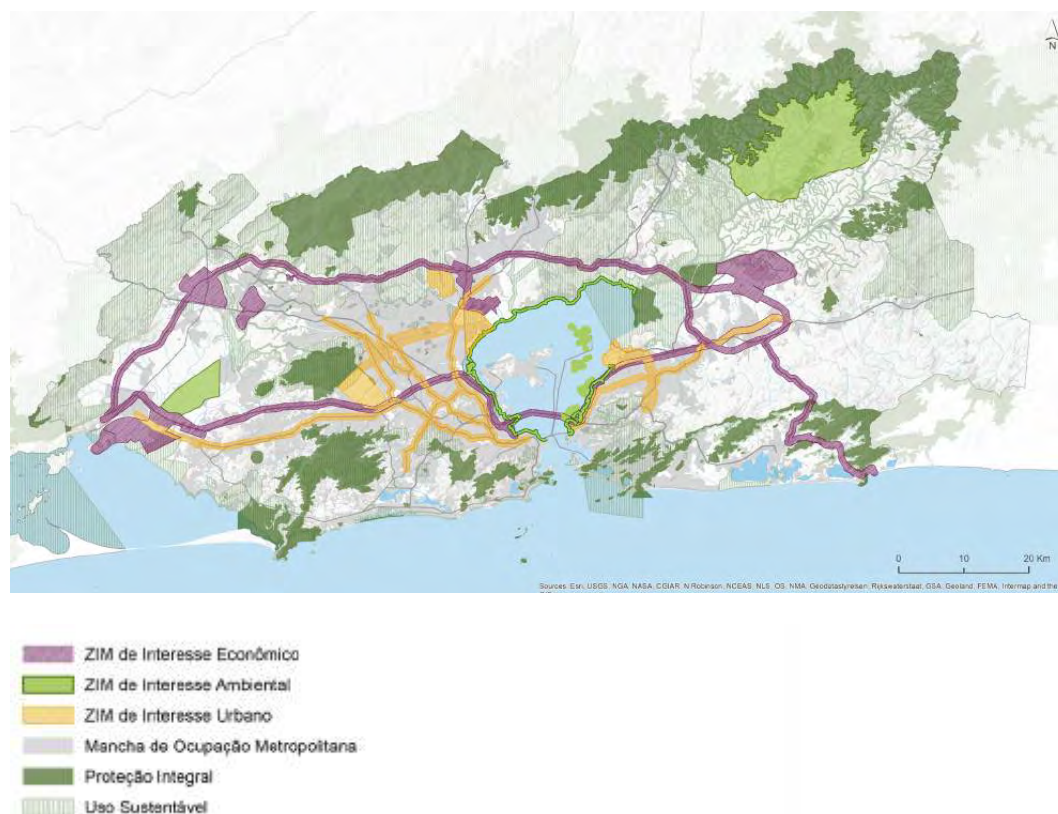
As Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs) apontam os territórios onde o interesse metropolitano deveria prevalecer sobre as proposições locais, a partir do qual poderia ser adotado um zoneamento urbanístico específico comum aos municípios envolvidos, o que demandaria a pactuação com os atores municipais visando à incorporação destas zonas nos planos diretores locais.

As ZIMs são classificadas em ambientais, urbanas, econômicas e sociais, segundo as suas características mais relevantes, estando a elas associadas iniciativas, programas e ações integrados a serem promovidos pelo órgão metropolitano, em parceria com os municípios, para cada território. As ZIMs pressupõem uma decisão comum sobre o uso do território, possibilitando a aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade e da Metrópole, de forma articulada com os municípios.

Foram definidas 25 ZIMs, agrupadas em seis categorias, que podem ser visualizadas no mapa 3. A saber:

- ZIM A1 – Cavas de Seropédica;
- ZIM A2 – Manancial Guapiaçú;
- ZIM A3 – Sistema insular da baía de Guanabara;
- ZIM A4 – Orla da baía de Guanabara;
- ZIM A5 – Margem dos rios para implantação de cinturão sanitário;
- ZIM A6 – Lagoas e suas margens para implantação de cinturão sanitário;
- ZIM E1 – Arco Metropolitano;
- ZIM E2 – Avenida Brasil/rodovia Mário Covas;
- ZIM E3 – Zona de Interesse Econômico Itaguaí/Santa Cruz;
- ZIM E4 – Zona de Interesse Econômico Seropédica;
- ZIM E5 – Zona de Interesse Econômico Queimados;
- ZIM E6 – Zona de Interesse Econômico Duque de Caxias;
- ZIM E7 – Zona de Interesse Econômico Itaboraí;
- ZIM E8 – Zona de Interesse Econômico Polo Intermodal de Queimados;
- ZIM U1 – Eixo Transversal Sarapuí;
- ZIM U2 – Orla de Caxias;
- ZIM U3 – Eixo Transversal Alcântara;
- ZIM U4 – Orla de Itaoca;
- ZIM U5 – Eixos de Adensamento Urbano e Habitacional;
- ZIM U6 – Eixo Santa Cruz – Itaguaí;
- ZIM U7 – Gericinó;
- ZIM U8 – Cidade dos Meninos;
- ZIM U9 – Área da Pavuna;
- ZIM U10 – Pontos nodais; e
- ZIM U11– Central do Brasil.

MAPA 3

Mapa das Zonas de Interesse Metropolitano

Fonte: Consórcio Quanta-Lerner (2018b).

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Assim, a etapa de reconfiguração espacial metropolitana, com horizontes de curto, médio e longo prazo, consolida todo o processo de reconfiguração territorial proposto pelo plano metropolitano, levando em consideração as especificidades de cada macrorregião de planejamento, as conclusões indicadas nas propostas de reconfiguração espacial, as implicações territoriais previstas no macrozoneamento metropolitano e as características e as propostas para cada uma das ZIMs.

2.4 A agenda de futuro do PDUI

Não nos deteremos aqui no detalhamento da construção dos cenários, adesão aos objetivos do desenvolvimento sustentável, matrizes estratégicas, visão de futuro e do conjunto de iniciativas propostas pelo plano, elementos fartamente tratados no PDUI e nos seus insumos.¹³

Importa ressaltar que, da visão estratégica, emerge um conjunto de iniciativas, programas e ações do rol de 22 objetivos metropolitanos traçados, organizados nos seis programas de ações prioritárias, todos atrelados ao território, que contemplam 131 iniciativas organizados por áreas temáticas e reúnem as principais medidas para a implementação do PDUI, representando um esforço de articulação multissetorial no entorno de pontos-chave estratégicos para o desenvolvimento da RM do Rio de Janeiro.

Os programas de ações prioritárias constituem os arranjos programáticos para atendimento dos 22 objetivos metropolitanos gerados a partir da visão de futuro estabelecida para a metrópole, que abarcam o conjunto de prioridades elencadas nos eixos estruturantes. Os

13. Para mais informações, acessar: <<http://bit.ly/332aUvn>>.

programas, listados a seguir, foram organizados e aglutinados territorialmente ou por áreas temáticas, visando promover a sinergia entre as ações.

- 1) Programa Metrópole Inteligente: concentra as ações de logística, indústria, pesquisa e inovação, economia criativa, patrimônio cultural, patrimônio ambiental turismo e cultura.
- 2) Programa Metrópole Sustentável: envolve o apoio às atividades rurais, de coleta e tratamento de esgoto sanitário, preservação e conectividade ambiental, recuperação de baías e lagoas e promoção da segurança hídrica.
- 3) Programa Equilibrar a Metrópole: trata do fortalecimento das centralidades nas periferias, projetos multifuncionais em eixos transversais, mobilidade entre centro da periferia e seu entorno, geração de emprego, equipamentos sociais e contenção do espraiamento urbano.
- 4) Programa Habitar a Metrópole: concentra as ações de saneamento básico, drenagem, urbanização, regularização fundiária, adensamento no entorno das ferrovias, parques, transporte ativo e controle da ocupação no entorno do Arco Metropolitano.
- 5) Programa Baía Reinventada: trata do cinturão de esgotamento sanitário da baía de Guanabara, revitalização de portos e paisagens culturais, outorga de transporte aquaviário, proteção e conectividade ambiental e preservação e gerenciamento costeiro da baía.
- 6) Programa Governar a Metrópole: focado nas ações de gestão pública e governança metropolitana.
- 7) Esse conjunto de programas e iniciativas visa atender aos 22 objetivos metropolitanos, que consistem no marco estratégico de futuro estabelecido pelo plano.
- 8) OM-1 – Fortalecimento e diversificação da base econômica.
- 9) OM-2 – Geração de empregos e atividades econômicas, de forma a equilibrar espacialmente a metrópole.
- 10) OM-3 – Desenvolvimento de competências e relações que propiciem bases inovadoras de produção.
- 11) OM-4 – Ampliação da capacidade dos municípios para implementação de uma política habitacional integrada.
- 12) OM-5 – Criação de novas modalidades de intervenções habitacionais no território.
- 13) OM-6 – Geração de novas fontes de recurso para os programas habitacionais.
- 14) OM-7 – Redução da estrutura radial dos deslocamentos metropolitanos.
- 15) OM-8 – Otimização dos recursos em mobilidade.
- 16) OM-9 – Reorientação do uso do transporte individual motorizado.
- 17) OM-10 – Melhoria da qualidade dos deslocamentos.
- 18) OM-11 – Criação de condições para um saneamento ambiental amplo e a integração de ambiente natural e construído, com foco em sua revitalização e valorização.
- 19) OM-12 – Alcançar resiliência e sustentabilidade ambiental.
- 20) OM-13 – Garantir a integridade e a coexistência dos bens do patrimônio natural e cultural da RM do Rio de Janeiro.
- 21) OM-14 – Conciliar as dinâmicas pertinentes ao pleno desenvolvimento metropolitano e as condições de preservação e valorização do patrimônio natural e cultural.

- 22) OM-15 – Promoção da utilização dos bens do patrimônio natural e cultural pela população da RM do Rio de Janeiro.
- 23) OM-16 – Desenvolvimento de rede colaborativa entre os municípios da RM do Rio de Janeiro.
- 24) OM-17 Melhoria da autonomia (fiscal e gestão) de cada município da RM do Rio de Janeiro.
- 25) OM-18 – Ampliar a qualidade de vida para o cidadão metropolitano.
- 26) OM-19 – Inclusão da sociedade civil organizada no processo decisório de desenvolvimento metropolitano (incluindo a formulação, a implementação e o custeio das políticas públicas.
- 27) OM-20 – Garantir o acompanhamento do cidadão no processo de avaliações da implementação do PDUI.
- 28) OM-21 – Garantir espaços de participação (presencial e *on-line*) e manter transparência de gastos e ações.
- 29) OM-22 – Promoção de uma estrutura de crescimento racional, maximizando o uso da infraestrutura disponível.

3 A ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PDUI

A Estratégia de Implementação do PDUI se baseia nos cenários estabelecidos – de curto, médio e longo prazo –, na capacidade de investimento dos municípios da RM do Rio de Janeiro e do estado do Rio de Janeiro e nas ações integradas, organizadas nos PAPs.

No curto prazo, o plano foca na importância do investimento na governança metropolitana e na gestão pública, visto que se constituem na base fundamental para dar concretude às ações, aperfeiçoando a gestão e formatando as bases legais e institucionais para a formalização das parcerias e promovendo o entendimento político e gerencial. Do ponto de vista da governança metropolitana, trata-se de estabelecer uma institucionalidade que viabilize um processo estável de tomada de decisões, de gestão compartilhada, de aprovação do próprio Plano Metropolitano e da construção dos arranjos para o financiamento compartilhado de projetos metropolitanos.

O desafio se amplia tendo em vista o cenário de grande restrição orçamentária, o que demanda um esforço coletivo de modernização e o uso eficiente dos instrumentos de planejamento territorial, urbanístico, ambiental e financeiro, envolvendo a produção de insumos e capacitação, o estímulo à coparticipação e às parcerias público-privadas.

A construção de mecanismos adequados de cooperação e de governança metropolitana ditarão a escolha das ações prioritárias e o ritmo da implantação do Plano Metropolitano nas etapas seguintes, de médio e longo prazo, sendo de fundamental importância neste processo a recuperação fiscal do governo estadual, como indutor deste processo.

O plano elenca cinco conjuntos de instrumentos para sua implementação: os arranjos institucionais, os mecanismos de participação, os mecanismos financeiros, a gestão da informática e os ajustes jurídicos.

Os Arranjos Institucionais e jurídicos se apoiam na Lei Federal de Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079, de 30/12/2004), na Lei Federal de Consórcios Públicos (Lei nº 11.107, de 06/04/2005) e seu decreto de regulamentação (Decreto nº 6.017, de 17/01/2007), que constituem a base legal de sustentação para parcerias entre os agentes públicos e, destes, com o setor privado.

Os Mecanismos de Participação constituem basicamente o arranjo estabelecido para a Governança Metropolitana, composta pelos conselhos Deliberativo, fórum de articulação política e decisório composto pelos 21 prefeitos dos municípios metropolitanos e pelo governador do estado, e o Consultivo, formado pela sociedade civil organizada, com a responsabilidade de propor ações e acompanhar o planejamento e a gestão metropolitana.

Os Mecanismos Financeiros abrangem estratégias para o fortalecimento da capacidade de investimento dos municípios, por meio do aprimoramento dos mecanismos de arrecadação, ampliação das transferências intergovernamentais e busca por receitas alternativas. Há que explorar instrumentos inovadores na ótica financeira para atrair investimentos privados e adotar paradigmas mais sustentáveis para o financiamento de projetos, obras e serviços, utilizando os recursos oriundos de taxas e subsídios cruzados arrecadados em cada setor. A Gestão da Informática trata da necessidade de integração dos dados municipais e estaduais por meio de um sistema de informações georreferenciadas e atualização da base cadastral imobiliária.

4 O IMPASSE QUANTO AO FUTURO DO PDUI

Devido a uma decisão posterior à sua elaboração, se fará necessária a revisão do PDUI, de forma que não seria adequado classificá-lo como efetivamente concluído. Isto se deve ao fato de que a elaboração do plano considerou como integrantes da RM do Rio de Janeiro os vinte e um municípios relacionados no Projeto de Lei Complementar nº 10/2015 encaminhado pelo executivo, que dispunha sobre a composição, organização e gestão da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

O PLC 10/2015 começou a tramitar na Assembleia Legislativa em setembro de 2015, tendo obtido parecer favorável de todas as comissões até março de 2016. Entretanto, na Sessão Ordinária realizada em 07 de junho de 2016 o projeto foi retirado da Ordem do Dia, só retornando à pauta dois anos depois.¹⁴

Quando da sua votação na Assembleia Legislativa, foi acordada entre os parlamentares a inclusão de mais um município na RM, Petrópolis, que não havia sido incluído na elaboração do PDUI. Não obstante possuir um fluxo de relações com a capital, importa destacar que o governo do estado argumentou contra a inclusão do município no PDUI e na lei, dada a impossibilidade físico-territorial de sua conurbação com o tecido metropolitano, visto que esta municipalidade se situa no alto da serra, de forma que sua inserção na RM se deveu mais à pactuação política do que a decisões de ordem técnica.

Assim, segundo a Lei Complementar nº 184, de 27 de dezembro de 2018 (originado do Projeto de Lei Complementar nº 10/2015) a RM do Rio de Janeiro possui atualmente vinte e dois municípios, tornando necessário incluir Petrópolis nos estudos, projetos e no PDUI.

Buscando contornar esta situação, a equipe do Grupo Executivo de Gestão Metropolitana começou a desenvolver, em parceria com a Prefeitura de Petrópolis, um apêndice sobre o município para buscar viabilizar sua inclusão no PDUI. Foi realizada em agosto uma oficina em Petrópolis (06/08) com a participação de técnicos de diferentes secretarias municipais e representantes do legislativo municipal e de entidades como Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural (Inepac) e Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), além de representantes da sociedade civil organizada. Entretanto, não há informação sobre as perspectivas de sua atualização, nem se um encarte específico sobre o município seria suficiente para complementar adequadamente o plano.

14. Disponível em: <<http://bit.ly/39AJUp3>>.

Certamente este fato não inviabiliza grande parte do que já foi elaborado, entretanto há que relatar não só a necessidade de realizar estudos sobre o município de Petrópolis, mas identificar todos os elos faltantes na sua relação com o conjunto metropolitano e suas redes de interação, inclusive podendo afetar o macrozoneamento estabelecido, o que demandaria uma revisão mais estrutural no plano existente, de forma que não é possível considerar que o Plano esteja totalmente concluído.

Esta situação demonstra que a demora na tramitação do projeto de lei que estabelecia a composição da região metropolitana e os parâmetros para a elaboração do PDUI, frente ao esforço do executivo em elaborar rapidamente o plano metropolitano antes mesmo da lei aprovada, acabaram produzindo esta incompatibilidade.

O plano foi concluído em junho de 2018, mas o projeto de lei do PDUI não foi encaminhado à Assembleia Legislativa, dada a prioridade conferida à aprovação da nova legislação metropolitana antes do término do ano legislativo, em meio a uma crise política de grandes dimensões.¹⁵ De fato, o Projeto de Lei Complementar nº 10/2015 foi colocado em votação e aprovado no dia 19/12/2018, sendo sancionado em 27 de dezembro de 2018, transformando-se na Lei Complementar nº 184.

Em sequência, ocorreu a troca de governo, havendo a necessidade natural da nova gestão em se apropriar da questão, o que demanda tempo. Em decorrência das alterações promovidas no projeto de lei original, seria temerário o encaminhamento de um projeto de lei no atual momento sem as adequações necessárias no plano, uma vez que seria muito difícil a Assembleia Legislativa aprovar um plano que não contempla um dos municípios que compõe a região metropolitana, cuja inclusão foi definida justamente por aquela casa legislativa. Assim, para que seja encaminhado o plano metropolitano à votação, seria necessário incluir Petrópolis nos estudos, projetos e no PDUI.

Tendo em vista a necessidade de revisão do plano e o timing de implementação do ente executivo metropolitano, não seria possível prever quando seria possível ocorrer o encaminhamento do projeto de lei do PDUI à Assembleia Legislativa, tampouco quando os instrumentos de planejamento e propostas poderão ser implementados.

5 A COMPATIBILIZAÇÃO DO PDUI COM OS PLANOS DIRETORES

O art. 10, § 3º, do Estatuto da Metrópole, prevê que os planos diretores dos municípios que integram as RMs deverão ser revistos após a aprovação do PDUI nas respectivas assembleias legislativas, no intuito de adequá-los ao plano metropolitano.

Ainda não foi adotada uma estratégia de compatibilização dos planos diretores municipais, visto que a equipe esteve envolvida na elaboração do PDUI e na votação do projeto de lei de criação do ente metropolitano, não tendo havido tempo hábil para formular e implementar uma política direcionada a promover tal compatibilização.

Ademais, enfraqueceria esta iniciativa o fato do PDUI não ter sido transformado em lei, permanecendo atualmente como um estudo de referência. Certamente há o temor dos municípios que estão em fase de revisão de seus planos diretores incorporarem elementos ao PDUI em suas leis municipais, visto que este poderá ser ainda alterado e afetar os planos já elaborados.

15. No dia 29 de novembro de 2018, o governador foi preso no exercício do mandato, assim como dez deputados estaduais acusados de corrupção, além do procurador-geral de Justiça do estado e cinco (dos sete) conselheiros do tribunal de contas.

Em relação à capital, conforme previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.267/2001), que prevê a necessidade de revisão do plano diretor municipal a cada dez anos, o plano do Rio de Janeiro, aprovado em 2011 (Lei Complementar municipal nº 111/2011), está próximo do fim de sua vigência, demandando sua atualização. Corroborando com esta necessidade, o parágrafo único do art. 1º da própria Lei que instituiu o plano da capital também prevê que “O Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro será avaliado a cada cinco anos e revisto a cada dez anos”, o que traz uma pressão ainda maior pela sua revisão.

O município conta com uma estrutura específica para tratar do monitoramento e elaboração dos planos diretores, que é o Comitê Técnico de Acompanhamento do Plano Diretor (CTPD), instituído em 2012,¹⁶ atendendo ao estabelecido pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01) e pelo Plano Diretor (Lei Complementar nº 111/11).

Esta estrutura integra agentes setoriais de planejamento e execução da administração direta e indireta do Município no que diz respeito ao desenvolvimento urbano e ambiental. O Comitê, coordenado pela Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano, da Secretaria Municipal de Urbanismo, tem como função desenvolver e monitorar a aplicação das diretrizes e políticas setoriais previstas pelo Plano Diretor, subsidiar a elaboração do Plano Plurianual (compatibilizando-o com as prioridades do Plano Diretor), monitorar os resultados da implementação do Plano e elaborar os Planos Diretores.

A governança do Plano Diretor perpassa várias instâncias, como o CTPD, o Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR,¹⁷ o Comitê Deliberativo Governamental de Desenvolvimento Urbano (CGDU), composto pelo prefeito e demais órgãos municipais, sendo então encaminhado para votação na Câmara de Vereadores. As instâncias participativas no processo se dão pela presença de representantes da sociedade civil no COMPUR, pela oitiva da sociedade por meio de audiências públicas e de uma plataforma colaborativa para recebimento de críticas e sugestões e, por fim, pela discussão em uma conferência das Cidades.

A partir das ações deste CTPD, desde janeiro de 2018 foram iniciados os trabalhos de revisão do Plano Diretor. A interface com a temática metropolitana foi constituída por meio do convite aos representantes da câmara metropolitana para exporem os estudos em curso nas reuniões do comitê e pelo intercâmbio de informações.

Consta nas apresentações da prefeitura que uma das escalas previstas no plano é a metropolitana, e que um dos insumos utilizados na sua realização tem sido o Modelar a Metrópole – Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da RM do Rio de Janeiro.

Um exemplo das dificuldades em relação aos diferentes tempos de preparação e aprovação de instrumentos de planejamento pode ser verificado no tocante à questão da mobilidade urbana, uma vez que recentemente a prefeitura da capital instituiu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro – PMUS-Rio,¹⁸ não havendo indicativo de que o mesmo tenha sido elaborado em consonância com o PDUI, até porque este último pode ser considerado até o momento como um estudo.

16. Regulamentado pelo Decreto municipal nº 35652 de 22 de maio de 2012.

17. O COMPUR foi criado pela Lei nº 3.957/05, atuando como órgão participativo e consultivo do Poder Público Municipal no tocante ao desenvolvimento urbano. O COMPUR é vinculado à Secretaria Municipal de Urbanismo, que o preside, sendo constituído por: i) quatro entidades profissionais afins ao planejamento urbano; ii) quatro entidades empresariais; iii) quatro entidades comunitárias; iv) Câmara Municipal; e v) treze órgãos municipais.

18. Decreto Rio nº 45781, de 3 de abril de 2019. Institui o PMUS-Rio.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da capital foi elaborado ao longo de 2015, passando por um processo de consulta por meio de plataformas on-line e oficinas presenciais, e debatido no Fórum Permanente de Desenvolvimento Estratégico do Estado em 2015 e no Conselho de Política Urbana da Cidade do Rio de Janeiro (COMPUR) em 2016, mas só sancionado em 2019.

O Plano prevê a necessidade de promover a conexão e a integração entre as redes de transporte e as redes de mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e estabelece a obrigação da prefeitura em operacionalizar, no âmbito municipal, a execução das políticas federal, estadual e metropolitana para a mobilidade urbana sustentável, entretanto não consta menção quanto à observância dos parâmetros dispostos no PDUI.

É nítido o esforço dos técnicos e da coordenação da prefeitura da capital em aproveitar ao máximo os elementos presentes no PDUI, entretanto somente após a conclusão do Plano Diretor, em 2020, será possível verificar seu efetivo grau de adesão ao atual PDUI. Pode-se citar como exemplo a questão do macrozoneamento, que ainda está em fase de definição, não sendo possível ainda aferir sua compatibilidade com o PDUI.

É importante ressaltar que o PDUI ainda não foi convertido em lei, não havendo formalmente a obrigação de compatibilização, pautado mais pelo compromisso técnico em fazê-lo do que por determinação legal.

Por parte do Governo o Estado, é importante considerar que foram utilizados na elaboração do PDUI vários dados e insumos produzidos pelo município, especialmente por meio do IPLANRIO, órgão de excelência no tratamento de informações municipais, de forma que ambos os planos contam com uma massa crítica considerável de informações comuns, sobretudo considerando o peso, a centralidade e a dimensão territorial da capital na RM do Rio de Janeiro.

À exceção da troca de informações e da participação da equipe em reuniões do Comitê municipal, não foi possível verificar a existência de outros mecanismos de colaboração ou incentivo estaduais na busca de convergência do Plano Diretor ao PDUI. O processo de revisão do plano diretor da sede metropolitana encontra-se em curso, em fase de discussões com a sociedade, e não contempla explicitamente o estabelecido no PDUI, particularmente devido aos diferentes timings de cada processo.

Considerando o estágio atual do PDUI e da implantação da entidade metropolitana, ainda não foram iniciados os processos de capacitação e busca de convergência entre os demais planos diretores e o metropolitano, não sendo possível prever quando ocorrerá esta compatibilização. O fato do PDUI não ter sido encaminhado para votação e sancionado pela Assembleia Legislativa torna difícil a busca da integração, visto que o plano não pode ser tomado como referência legal, constituindo-se numa referência técnica que não produz efeitos de vinculação normativa.

Não foi realizado ainda nenhum trabalho buscando sobrepor o zoneamento metropolitano aos zoneamentos estabelecidos nos planos diretores, de forma que não é possível ainda identificar a presença de eventuais conflitos no tocante ao planejamento do uso do solo na RM do Rio de Janeiro.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após os esforços institucionais de elaboração do PDUI, estabeleceu-se um período de indefinição quanto aos destinos da política para a RM do Rio de Janeiro e seu plano. Com a troca de gestão no governo estadual ocorreu uma paralização momentânea das ações e discussões em torno do tema, uma vez que a nova instância executiva sequer foi implementada e tampouco ocorreram debates no âmbito das Câmaras Deliberativa e Consultiva, que ainda estão em fase de constituição.

O PDUI foi concluído em junho de 2018, mas o projeto de lei não foi encaminhado à Assembleia Legislativa, dada a prioridade conferida à aprovação da nova legislação metropolitana antes do término do ano legislativo, ocasião em que foi votada e sancionada a Lei Complementar nº 184.

Em virtude das alterações promovidas pela Assembleia Legislativa na composição dos municípios da região metropolitana em relação ao projeto de lei original, seria temerário o encaminhamento de um projeto de lei no atual momento sem as adequações necessárias no plano, uma vez que seria muito difícil o legislativo aprovar um plano que não contempla a totalidade dos municípios que compõe a região metropolitana. Assim, para que seja encaminhado o plano metropolitano à votação, seria necessário adequá-lo visando a inclusão de Petrópolis nos estudos, projetos e no PDUI.

Tendo em vista a necessidade de revisão do plano e o timing de implementação do ente executivo metropolitano, não seria possível prever quando seria possível ocorrer o encaminhamento do projeto de lei do PDUI à Assembleia Legislativa, tampouco quando os instrumentos de planejamento e propostas poderão ser implementados.

A gestão metropolitana demanda um arranjo político complexo, que envolve acordos no âmbito do legislativo estadual e entre instâncias executivas municipais, tarefa bastante complexa. São dois poderes com lógicas diferentes de atuação e dois tipos de entes diferentes da federação, que deverão articular-se.

De início, há uma questão dos tempos dos processos de negociação, visto que o calendário eleitoral não é coincidente entre, de um lado, a escolha de governadores e deputados, e, de outro, vereadores e prefeitos, cujas eleições ocorrem com uma diferença de dois anos entre elas. Considerando que um novo prefeito ou novo governador demore cerca de um ano para assumir na plenitude suas gestões, o período de entendimento pode ser ainda mais restrito no caso de um ou outro não serem reeleitos para um novo mandato, criando limitações quanto à continuidade de certos processos.

Esta questão só poderá ser superada pela emergência de um novo grau de maturidade política, em que os gestores assumiriam compromissos com políticas de estado e não de governo, dando continuidade a processos movidos por seus antecessores. Dada a dificuldade da sua ocorrência, seria necessário que a agência metropolitana fosse dotada de alta capacidade institucional para atuar de forma dinâmica em seus processos e que as decisões fossem firmemente ancoradas em contratos com cláusulas de difícil reversão e penalidades em caso de descumprimento.

Nesta dimensão há que separar duas ordens de questões: a primeira diz respeito ao papel do PDUI. A segunda se refere à deliberação sobre os serviços de interesse comum, que apresentam dinâmicas distintas. No tocante aos serviços, foi produzido um certo nível de consenso após a decisão do Supremo Tribunal Federal quando do julgamento da ação

direta de inconstitucionalidade, entretanto, ainda há que refletir quanto ao efetivo grau de proteção das decisões colegiadas metropolitanas frente a eventuais ingerências de legislações estaduais sobre tais serviços, e também quanto à natureza dos contratos a serem praticados no âmbito metropolitano, assunto a ser tratado em outra oportunidade.

No caso do PDUI, nem sempre a visão da assembleia legislativa será a mesma dos gestores municipais que deverão implementá-lo e adaptá-lo às suas realidades e ainda colaborar financeiramente com sua execução.

Trata-se de uma armadilha política no processo decisório dentro da nossa estrutura federativa: aprovar o PDUI na assembleia legislativa, num determinado grau de generalidade do plano, não criaria obrigações efetivas para os prefeitos. Por outro lado, um PDUI aprovado no Conselho Deliberativo Metropolitano poderá ser emendado e alterado pela assembleia legislativa caso exista o desejo ou obrigatoriedade do plano ter força de lei. Mesmo deputados eleitos num determinado município, poderão ser opositores políticos do prefeito daquela localidade ou simplesmente ter uma visão contrária a determinados aspectos do plano e se posicionarem contrariamente às propostas do Conselho.

Acabou se constituindo uma espécie de bicameralismo, com duas instâncias diferentes devendo deliberar sobre uma mesma proposta, entretanto, com um agravante, pois neste caso está presente uma desigualdade de forças, visto que a lei estadual seria hierarquicamente superior, do ponto de vista legal, às decisões do Conselho.

No caso da RM do Rio de Janeiro, a decisão de elaborar o plano partiu do executivo estadual, antes mesmo da criação da instância executiva e decisória metropolitana, o que potencializa vários riscos. De um lado, a iniciativa mobilizou inúmeros atores, reuniu informações e visões altamente relevantes, mas de outro, carece de chancela da governança metropolitana, que só foi legalmente constituída após a conclusão do plano.

O impacto destas questões só poderá ser tratado mais adiante, quando efetivamente forem retomados os debates no âmbito dos conselhos metropolitanos e da instituição executora.

REFERÊNCIAS

CONSÓRCIO QUANTA-LERNER. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDUI/RM do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Consórcio Quanta; Jaime Lerner Advogados Associados, 2018a.

_____. **Produto 18:** Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – Relatório integrado de eventos. Rio de Janeiro: Consórcio Quanta; Jaime Lerner Advogados Associados, 2018b.

_____. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDUI/RM do Rio de Janeiro:** resumo técnico. Rio de Janeiro: Consórcio Quanta; Jaime Lerner Advogados Associados, 2018c.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

COMUNICAÇÃO CASA. Governador exclui representantes da sociedade civil do Conselho Consultivo da Câmara Metropolitana. **Casa Fluminense**, 20 set. 2019. Disponível em: <<http://bit.ly/2PZzjw5>>. Acesso em: 25 set. 2019.

- COHN, A. **Crise regional e planejamento**. 2. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.
- ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Termos de Referência do Plano do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Governo do Estado Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<https://bit.ly/33ZnltX>>.
- _____. **Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Rio de Janeiro (PEHIS-RJ)**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro; Ambiental Consultoria, 2012.
- _____. **Termos de Referência para a Reestruturação Urbana de Áreas no Entorno da Estação de Queimados – TOD Queimados**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2013.
- _____. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDTU/RM do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2012/2013.
- _____. **Plano Estratégico de Logística e Cargas – PELC - RJ 2045**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2017.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Coordenação

Reginaldo da Silva Domingos

Assistente de Coordenação

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Supervisão

Camilla de Miranda Mariath Gomes

Everson da Silva Moura

Editoração

Aeromilson Trajano de Mesquita

Cristiano Ferreira de Araújo

Danilo Leite de Macedo Tavares

Herllyson da Silva Souza

Jeovah Herculano Szervinsk Junior

Leonardo Hideki Higa

Capa

Danielle de Oliveira Ayres

Flaviane Dias de Sant'ana

Projeto Gráfico

Renato Rodrigues Bueno

*The manuscripts in languages other than Portuguese
published herein have not been proofread.*

Livraria Ipea

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES, Térreo

70076-900 – Brasília – DF

Tel.: (61) 2026-5336

Correio eletrônico: livraria@ipea.gov.br

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.



ipea

Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DA
ECONOMIA