

DEPUTADO ESTADUAL

pedroduarte

55300

PLANO DE MANDATO



psd

Prezados fluminenses,

Venho, por meio desta carta, apresentar as propostas que me comprometo a cumprir ao longo do meu mandato de deputado estadual. Este caderno é fruto de debates, estudos e observações sobre o nosso estado.

Como vereador, defendi a população que me elegeu e as bandeiras que levantei, sem cargo negociado e sem obra trocada por voto. Não será diferente se vocês me honrarem com uma cadeira na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. O que muda é o tamanho do que está em jogo.

Os números são piores do que a percepção que qualquer um de nós tem. Mais de quatro milhões de pessoas vivem sob controle ou influência de grupos armados no Rio. Mais de 900 mil pessoas moram em áreas de risco de enchentes e deslizamentos. Nossa rede estadual de ensino médio é a penúltima do Brasil em um estado que gasta R\$ 16,1 bilhões com o Judiciário, o Ministério Público e a Defensoria, e R\$ 10,89 bilhões com as escolas onde estudam os filhos de quem paga essa conta.

O diagnóstico não é o de um estado sem dinheiro. É o de um estado que perdeu a capacidade de planejar. O plano de transportes da região metropolitana é de 2014 e nunca foi revisado. Desde a Linha 4, em 2016, nenhum novo projeto estadual de transporte de média ou alta capacidade foi implantado. Há plataformas de metrô construídas, pagas e lacradas, como a da Cruz Vermelha e a inferior da Carioca, esperando uma extensão até a Praça XV que cada governo anuncia e nenhum conclui

É por isso que este documento não começa por promessas. Começa por diagnósticos. Nas páginas seguintes, vocês vão encontrar quatro eixos: as contas do Estado; a segurança pública; o desenvolvimento urbano e a moradia; e a mobilidade. Para cada um, o retrato do problema, o que eu farei a respeito e por que há razão para acreditar que funciona. Cada proposta está dentro das competências de um mandato na ALERJ: propor leis, fiscalizar contratos e concessões, convocar audiências, requerer informações e provocar o Tribunal de Contas quando for preciso.

Não prometo que será rápido. Nenhum desses problemas se resolve em quatro anos. Prometo o que está sob meu controle: apresentar cada medida, cobrar resultados e prestar contas publicamente do que sair do papel e do que não sair.

O Rio de Janeiro não tem mais o privilégio do tempo. Precisa de soluções claras para problemas gritantes, e o momento de começar é agora.

Dá pra fazer diferente. Sempre deu. Vamos juntos retomar o protagonismo que nunca deveríamos ter perdido.

Pedro Duarte

Candidato a Deputado Estadual

SUMÁRIO

EIXO 01

SEGURANÇA PÚBLICA

- 06** Diagnóstico
- 10** Governança
- 15** Sistema Penitenciário
- 16** Território e Crime Organizado
- 19** Cooperação entre Forças de Segurança Estaduais e Guardas Cíveis

EIXO 02

MOBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO

- 22** Diagnóstico
- 25** Regulação e Transparência
- 29** Bilhetagem e Integração
- 31** Governança Metropolitana
- 32** Contratos e Financiamento
- 34** Fiscalização

EIXO 03

DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

- 38** Diagnóstico
- 42** Habitação
- 47** Desenvolvimento Urbano
- 50** Sustentabilidade

EIXO 04

ORÇAMENTO FISCAL

- 54** Diagnóstico
- 56** Transparência e Fiscalização Orçamentária
- 58** Regra Fiscal para Receitas Extraordinárias
- 60** Emendas parlamentares e Transparência Fiscal

64 REFERÊNCIAS



EIXO 01

Segurança Pública

SUMÁRIO DETALHADO

06 Diagnóstico

PROPOSTAS

10 Governança

1. Marco estadual da Rede de Cooperação entre Centros de Controle para ampliação de Videomonitoramento, emprego de IA e proteção de dados.
2. Modernização do Sistema Integrado de Metas (SIM).
3. Fortalecimento do Transporte Público como estratégia para redução da mortalidade no trânsito.
5. Autonomia para a Ouvidoria e a Corregedoria das Polícias.

15 Sistema penitenciário

5. Fiscalização para Ampliação de Vagas, Redução do Déficit Prisional e Aumento do Trabalho nas Unidades Prisionais.

16 Território e crime organizado

6. Fiscalizar o Plano de Reocupação de Territórios (ADPF 635)
7. Criação do Modelo de Atuação Regionalizada Integrada (Polícias, MP e Judiciário)
8. Emenda Parlamentar para o Programa Estadual de Drone como Primeiro Responder (DPR)

19 Cooperação entre Forças de Segurança estaduais e Guardas civis

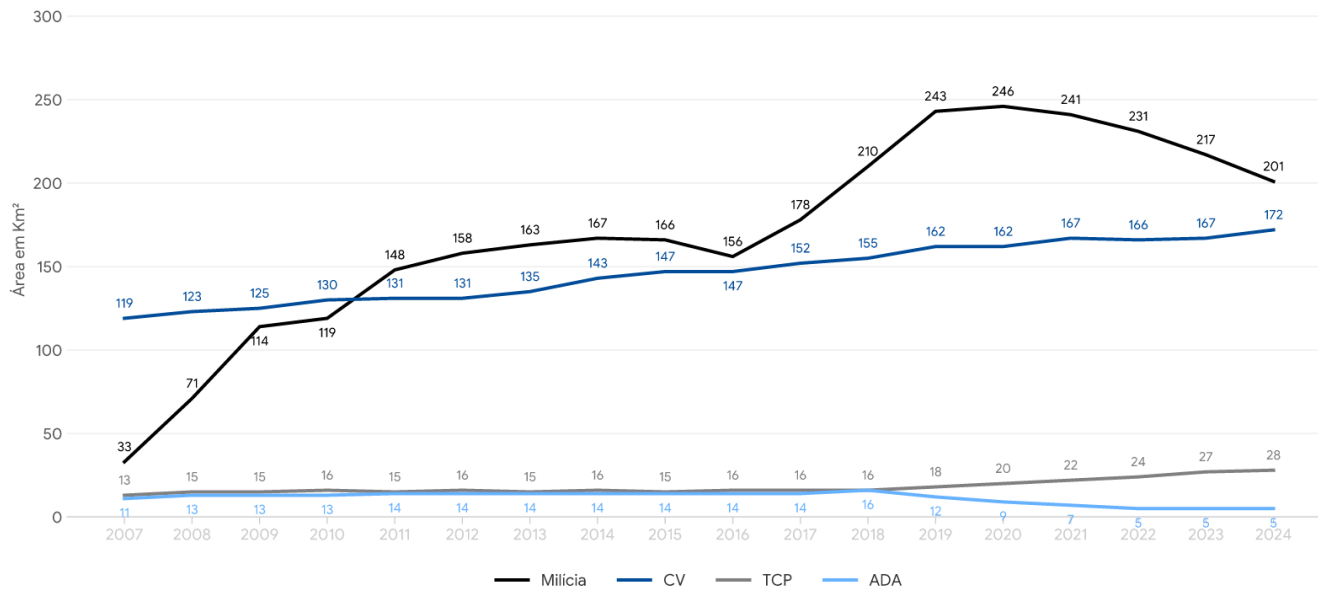
9. Marco Estadual de Fortalecimento e Cooperação com as Guardas Municipais

DIAGNÓSTICO

Controle de território e insegurança pública

Controle de território e insegurança pública A segurança pública segue como a principal preocupação da população fluminense, num cenário de expansão do crime organizado, disputa de territórios, diversificação das economias ilícitas, apropriação de mercados formais para lavagem de dinheiro e infiltração em segmentos do poder público. Esse quadro alimenta uma sensação de insegurança que vai muito além da violência letal: segundo pesquisa nacional de 2026, **77,5% da população teme ser atingida por bala perdida, 82,3% receia o roubo à mão armada e 80,7% teme morrer durante um assalto**¹. Durante décadas, as respostas do Estado foram predominantemente reativas, marcadas pela baixa integração entre órgãos, pelo uso limitado de dados e pela frágil articulação entre segurança, desenvolvimento social, urbanismo e gestão territorial². O momento exige um modelo mais orientado por evidências, capaz de enfrentar de forma integrada as causas, os mecanismos de financiamento e as manifestações da violência.

Controle e Influência Territorial por Grupo Armado
(Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2007-2024, Km²)



Fonte: Mapa Histórico dos Grupos Armados – GENI/UFF e IFC

O avanço da ocupação territorial dimensiona o problema. As milícias foram o grupo que mais ampliou sua presença entre 2007 e 2024, com crescimento de 501%, e em 2024 estavam em 49,4% dos territórios sob controle ou influência de organizações criminosas. Em extensão efetivamente dominada, o Comando Vermelho (CV) mantém a maior presença, com 47,5% dessas áreas, seguido pelo Terceiro Comando Puro e pelos Amigos dos Amigos. O impacto se revela na população atingida: cerca de 1,792 milhão de pessoas viviam em áreas sob controle ou influência do CV e, somadas as

demais organizações, estima-se que mais de quatro milhões de pessoas estavam sob algum grau de domínio de grupos armados. É esse controle territorial, que dificulta ou impede o acesso do Estado, que diferencia o caso fluminense da maioria dos cenários semelhantes no mundo.

A economia do crime

A dimensão econômica dessas atividades revela a complexidade do problema. O mercado ilícito de combustíveis movimenta cerca de R\$ 61,5 bilhões por ano no país, com perdas fiscais estimadas em R\$ 23 bilhões; o mercado ilegal de bebidas alcançou R\$ 56,9 bilhões em 2023; e cerca de 40% dos cigarros consumidos no Brasil são de origem ilícita - **só no Rio, o contrabando de cigarros pode render R\$ 1,2 milhão por dia às organizações criminosas**⁴. Em 2025, o Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade estimou as perdas com contrabando, falsificação e sonegação em R\$ 473 bilhões, quase 4% do PIB⁵. O tráfico de drogas deixou de ser o negócio principal há muito tempo. Enfrentar o crime organizado exige, portanto, atingir a estrutura econômica que sustenta seu poder - combinando a retomada do controle territorial e o bloqueio do fluxo de armas com investigação patrimonial, inteligência financeira e ação sobre os mercados ilegais e os negócios formais usados para lavar recursos. Exige, ainda, enfrentar sua capacidade de infiltração na política e no poder público, pela qual o domínio territorial e econômico se converte em influência institucional, proteção e acesso aos recursos do Estado.

Uma governança instável

A política de segurança sofre com planos inconsistentes e ausência de governança clara. As Unidades de Polícia Pacificadora, inicialmente promissoras, perderam fôlego ao se expandirem sem os investimentos e a articulação necessários entre poder público, iniciativa privada e sociedade civil. A Intervenção Federal de 2018, embora tenha ampliado investimentos em equipamentos e reduzido pontualmente alguns indicadores, não mudou a dinâmica da criminalidade urbana⁶. Soma-se a isso a descontinuidade das diretrizes, evidenciada pelas sucessivas mudanças nos planos de segurança de 2020, 2022 e 2025 e pela extinção da Secretaria de Estado de Segurança Pública em 2019, recriada quatro anos depois.

Essa dificuldade de sustentar uma política que sobreviva às trocas de governo persiste. Em julho de 2026, o Governo instituiu a Política Estadual de Reocupação Territorial⁷ e criou o Gabinete de Gestão Integrada (GGI/RJ) e, em sua estrutura, o Gabinete Integrado de Gestão Territorial (GIGT)⁸. Embora seja cedo para avaliar o novo arranjo, chama atenção a limitada participação do Chefe do Executivo nas instâncias decisórias. A sucessão de mudanças em diretrizes, metas e instrumentos abre espaço para improvisos e interrupção de estratégias - desafio que experiências internacionais bem-sucedidas, como a de Medellín⁹, tiveram de superar justamente pela continuidade e pela coordenação. Outro limite recorrente é concentrar as respostas no aparato policial, como se a ação do Estado se esgotasse nas forças de segurança, quando a redução sustentável da violência depende também de municípios, sistema de justiça, órgãos de controle e políticas sociais e urbanas.

Essa mesma instabilidade se manifesta no uso da tecnologia. Desde 2020, o Estado instituiu e revogou

em sequência o Programa Estadual de Videomonitoramento¹⁰, o Programa Estadual de Transparência em Ações de Segurança¹¹ e o Cerco Eletrônico de Segurança¹², sem constituir uma política integrada e duradoura¹³. O Pacote de Enfrentamento ao Crime Violento (PEC-RJ), de 2025, previa cerco eletrônico com inteligência artificial, mas não saiu do papel por falta da infraestrutura prevista¹⁴; e o Programa Sentinela¹⁵, lançado em 2026 para ceder equipamentos aos municípios, foi avaliado como caro demais, R\$ 2 bilhões, cerca de R\$ 10 mil por câmera¹⁶, e revogado no mesmo ano¹⁷. Mais do que multiplicar câmeras, falta ao Estado construir uma infraestrutura comum de tecnologia e informação, capaz de articular videomonitoramento, reconhecimento facial e veicular, IA, cerco eletrônico e análise criminal entre os entes.

Um sistema penitenciário sobrecarregado

Os dados do 19º Ciclo do SISDEPEN (2025)¹⁸ mostram que o Rio tem um dos maiores sistemas prisionais do país, com 51 estabelecimentos. Segundo a Secretaria Nacional de Políticas Penais¹⁹, 68.832 pessoas cumprem pena no Estado²⁰, sendo 46.812 em celas físicas e 22.020 em prisão domiciliar. O déficit é de 17.162 vagas em celas físicas, podendo chegar a 26.682 nas demais modalidades²¹, num quadro persistente de superlotação agravado por 18.663 presos provisórios. Mas o problema não se resume às vagas: apenas 1.665 presos trabalham (2,4% da população prisional, contra média nacional de 21,6%) e somente 6.089 estudam (cerca de 13%, ante 21% no país). O contraste com o Espírito Santo é expressivo — com metade da população prisional, mantém 5.727 presos trabalhando. Santa Catarina mostra o caminho: pelo Programa Recomeçar, recomendado pelo CNJ em 2025, mais de 9.600 apenados em atividade produtiva geraram cerca de R\$ 28 milhões em 2024, parte revertida à manutenção das unidades²². um odontológico para cada 1.014, e num único semestre foram feitos mais de 32 mil atendimentos psicológicos. No mesmo período, o Estado registrou 162 óbitos no sistema — o segundo maior número do país, atrás de São Paulo (355) —, dos quais 152 por causas de saúde²³. O estado de coisas inconstitucionais persiste mesmo após a ADPF 347, que em 2023 reconheceu a violação de direitos fundamentais no sistema prisional: apesar de medidas como o Plano Pena Justa, os avanços seguem muito limitados no Rio²⁴.

Cooperação municipal subaproveitada e violência no trânsito

A fragilidade da coordenação também aparece na relação com as Guardas Municipais. O Brasil tem 1.383 municípios com Guardas Civis e 107.399 agentes²⁵; o Rio dispõe de uma das maiores redes do país, presente em 79 municípios e cobrindo cerca de 86% do território²⁶. Após o reconhecimento das Guardas como integrantes operacionais do Sistema Único de Segurança Pública²⁷, o desafio passou a ser a desigualdade entre elas e a falta de indução estadual: enquanto algumas dispõem de tecnologia e estrutura, outras mal acessam financiamentos, e apenas 2,33% utilizam arma de fogo, ante mais de 80% em São Paulo e no Paraná²⁸. É uma rede instalada e subaproveitada, que o Estado ainda não articulou como política permanente de cooperação.

Por fim, a insegurança fluminense não se resume à violência do crime organizado. Em 2025, governos de

todo o mundo reafirmaram, em conferência ministerial global²⁹, o compromisso de reduzir pela metade as mortes no trânsito até 2030, alinhados à Década de Ação da ONU 2021-2030³⁰ - violência que segue como principal causa de morte de crianças e jovens de 5 a 29 anos³¹. No primeiro semestre de 2026, o Brasil registrou 12.156 mortes no trânsito, média de 67 por dia³², com o Rio entre os estados de maior número absoluto (1.183)³³. A taxa fluminense, de 13,74 óbitos por 100 mil habitantes, supera a média nacional (11,35), e o Estado tem cerca de sete mortes no trânsito por dia, ante nove homicídios dolosos³⁴, com os motociclistas respondendo por parcela crescente das vítimas³⁵. Como aponta o Atlas da Violência, o ônibus é o modal de menor letalidade, o que reforça “o papel estratégico da ampliação do transporte público como instrumento de redução da mortalidade no trânsito”³⁶ - conectando a agenda de segurança à de mobilidade.



PROPOSTAS



GOVERNANÇA

PROPOSTA 1

Marco estadual da Rede de Cooperação entre Centros de Controle para ampliação de Videomonitoramento, emprego de IA e proteção de dados.

O Estado investe em videomonitoramento, reconhecimento facial e leitura de placas, mas o Centro Integrado de Comando e Controle (CICC)³⁷, subordinado à Polícia Militar, ainda tem capacidade limitada para transformar esse volume de dados em informação útil e tempestiva para a tomada de decisão. Somam-se a isso a sucessão de programas revogados³⁸ e a ausência de uma rede institucionalizada que conecte o centro estadual aos centros municipais e regionais, como prevê o Sistema Integrado de Coordenação, Comunicação, Comando e Controle (SIC4)³⁹. Mais do que ampliar o número de câmeras, o desafio é construir uma infraestrutura comum de tecnologia e informação, capaz de articular videomonitoramento, reconhecimento veicular e facial, cerco eletrônico e análise criminal, com proteção de dados e ganhos de resiliência urbana⁴⁰.

Como deputado, vou apresentar indicação ao executivo para o estabelecimento da **Rede de Cooperação entre Centros de Controle**, com os seguintes componentes:

- Criação de uma Rede reunindo os Centros de Controle municipais, regionais⁴¹ e o CICC, além de cen-

tros de cidades que façam divisa com o estado;

- Cooperação técnica e cobertura territorial de videomonitoramento, reconhecimento facial e veicular, cerco eletrônico e análise criminal, com apoio do CICC e do Estado aos municípios de menor estrutura tecnológica;
- Parâmetros de uso compatíveis com a LGPD, definindo limites, salvaguardas e finalidades para o tratamento dos dados;
- Incorporação da Inteligência Artificial à análise das informações e ao planejamento integrado a partir dos centros da Rede;
- Vinculação do CICC a um canal técnico diretamente ligado ao Gabinete do Governador, ampliando a coordenação interinstitucional, a captação de recursos e a cooperação com instituições de pesquisa em análise automatizada e informações preditivas.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Um estudo de 2026 demonstrou que policiais cujas imagens de câmeras corporais foram analisadas por IA passaram a agir de forma mais profissional⁴². A experiência do Civitas, na Prefeitura do Rio⁴³, comprova que a análise de imagens com apoio de IA gera evidências que qualificam a ação das polícias, enquanto os Real-Time Crime Centers norte-americanos⁴⁴ e iniciativas como o Smart Sampa demonstram os ganhos de operar em rede entre centros de comando e controle. Institucionalizar uma rede entre os centros estadual e municipais — a exemplo do COR Rio, base da norma ABNT PR 1021:2024⁴⁵, amplia a cobertura, apoia municípios com baixa estrutura, viabiliza protocolos comuns e qualifica a análise criminal baseada em evidências.



PROPOSTA 2

Modernização do Sistema Integrado de Metas (SIM)

Desde 2009, o Sistema Integrado de Metas (SIM) introduziu a gestão por resultados na segurança pública fluminense, mas os indicadores permaneceram praticamente os mesmos enquanto a criminalidade se transformou. Eles são aplicados de forma uniforme a todos os Batalhões e Delegacias, ignorando que certos delitos têm peso muito maior em cada região, a extorsão cresceu 19,5% no estado só em 2025, e os estelionatos se multiplicaram com a digitalização dos pagamentos⁴⁶. Sobretudo, o sistema não incentiva a elucidação dos crimes de letalidade violenta: apenas 24,8% dos homicídios dolosos são esclarecidos no Rio⁴⁷, ante 58% no Espírito Santo e 96% no Distrito Federal⁴⁸, e os feminicídios seguem crescendo no país.

Como deputado, vou propor ao Poder Executivo a Modernização do Sistema Integrado de Metas (SIM), com os seguintes componentes:

- Incorporação da taxa de elucidação dos crimes de letalidade violenta intencional entre os indicadores estratégicos, permitindo sua avaliação por Delegacia e eventual premiação para aquelas que se destacarem no aumento de produtividade;
- Criação de indicadores regionais e locais, definindo para cada Batalhão e Delegacia indicadores complementares voltados aos crimes de maior impacto em sua área, sem prejuízo dos indicadores permanentes já utilizados;
- Revisão anual dos indicadores com base em análise criminal, de modo a identificar e priorizar os fenômenos que apresentem maior impacto em cada período e território.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Programas como o Paraíba Unida pela Paz e o Ceará em Defesa da Vida⁴⁹, mostram que incluir a taxa de elucidação entre os indicadores prioritários fortalece a investigação, integra polícias e perícia e amplia a responsabilização por resultados. Da mesma forma, indicadores regionais, como no RS Seguro⁵⁰, aproximam as metas da realidade de cada território: em 2025, o Rio Grande do Sul teve uma das maiores quedas de Mortes Violentas Intencionais do país (11,3%), muito abaixo da média nacional (19,1%) e da fluminense (22,6%)⁵¹.

PROPOSTA 3

Fortalecimento do Transporte Público como estratégia para redução da mortalidade no trânsito.

No primeiro semestre de 2026 o Brasil registrou 12.156 mortes em acidentes de trânsito, o equivalente a uma média de 67 vítimas por dia e a uma taxa de 11,35% óbitos a cada 100 mil habitantes⁵². O número representa um aumento em relação ao mesmo período de 2025, quando foram registradas 11.906 mortes. Entre os estados com maior número de vítimas estão São Paulo, com 1.955 mortes, Rio de Janeiro, com 1.183, Minas Gerais, com 1.160, e Ceará, com 811⁵³. No Rio de Janeiro, a taxa alcançou 13,74% óbitos por 100 mil habitantes, acima da média nacional de 11,35. Chama atenção, ainda, a dimensão da violência no trânsito quando comparada à criminalidade letal: enquanto o estado registra, em média, nove homicídios dolosos por dia, os acidentes de trânsito provocam cerca de sete mortes diárias. Entre os municípios fluminenses, a capital concentrou o maior número de vítimas fatais, com 422 registros, seguida por Duque de Caxias, com 81, São Gonçalo, com 72, Nova Iguaçu, com 53, e Campos dos Goytacazes, com 51⁵⁴.

Como deputado, vou apresentar **Indicação ao Executivo**, com os seguintes componentes:

- Cobrança pela melhoria da infraestrutura de trânsito e segurança viária, com vias bem conservadas e sinalizadas;
- Priorização de pedestres com calçadas acessíveis, travessias seguras e intervenções voltadas à redução de riscos;
- Ampliação da infraestrutura cicloviária protegida e a integração com os transportes públicos, incentivando a complementaridade entre trajetos longos e curtos¹;
- Ampliação do transporte público em quantidade e, sobretudo, qualidade;
- Desenvolvimento de ações específicas para a redução da mortalidade de motociclistas, combinando infraestrutura segura, educação, fiscalização e prevenção de comportamentos de risco.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Os resultados que geram maior sensação de segurança na população são aqueles que consideram a violência como um fenômeno resultante de múltiplas causas⁵⁵. Nesse sentido, reconhecer o impacto da violência no trânsito sobre a segurança pública é fundamental. Investir no transporte público constitui uma importante estratégia de prevenção, reforçando o “papel estratégico da ampliação do transporte público como instrumento de redução da mortalidade no trânsito”⁵⁶. Associado a uma rede cicloviária integrada, o transporte coletivo pode ainda favorecer a complementaridade entre os diferentes modais, com as ciclovias atendendo aos trajetos mais curtos e à conexão com estações e terminais.

PROPOSTA 4

Autonomia para Ouvidoria e Corregedoria das Polícias

A confiança da população nas polícias depende também de mecanismos transparentes, auditáveis e eficazes para o recebimento de denúncias, reclamações e elogios, além da efetiva responsabilização por desvios de conduta. Levantamento realizado em 2024 demonstra uma tendência de fortalecimento da autonomia institucional das Ouvidorias das Polícias, como ocorre em estados como São Paulo e Minas Gerais. No Rio de Janeiro, essa atribuição permanece vinculada ao sistema estadual de ouvidorias, coordenado pela Controladoria Geral do Estado (CGE), inexistindo uma Ouvidoria das Polícias com autonomia institucional⁵⁷. Ao mesmo tempo, as Corregedorias das Polícias também vêm buscando maior autonomia como forma de garantir a imparcialidade na apuração de desvios de conduta, embora, em geral, permaneçam vinculadas às Secretarias de Segurança, como ocorre no Estado do Rio de Janeiro, onde a Corregedoria Geral Unificada integra a estrutura da Secretaria de Estado de Segurança Pública (SESP).

Como deputado, vou apresentar **Indicação ao Executivo para Criação da Ouvidoria e da Corregedoria das Polícias**, fortalecendo a transparência, a integridade e a imparcialidade dos mecanismos de controle da atividade policial, com os seguintes componentes:

- Criação da Ouvidoria das Polícias, com a transferência das atribuições atualmente exercidas pela Controladoria Geral do Estado;
- Criação da Corregedoria das Polícias, mediante a desvinculação da atividade correcional da Secretaria de Estado de Segurança Pública;
- Autonomia institucional e estrutura própria para ambos os órgãos;
- Inclusão da Polícia Penal entre as Corporações que ficarão sob a atuação da Corregedoria das Polícias;
- Dirigentes com mandatos fixos, escolhidos a partir de lista tríplice elaborada por Conselhos com atuação na área de Segurança Pública e nomeados pelo Governador, após aprovação da Assembleia Legislativa, em modelo semelhante ao adotado pelas agências reguladoras.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Ouvidorias cíficas para as Polícias, como as existentes em São Paulo e Minas Gerais, fortalecem a transparência, ampliam a confiança da sociedade nas instituições policiais e aperfeiçoam os mecanismos de controle, sem comprometer a autonomia das Corporações. Da mesma forma, Corregedorias dotadas de maior independência institucional reforçam a imparcialidade na apuração de desvios de conduta, podendo instituir câmaras técnicas para análise de casos de maior complexidade, integradas por policiais e membros do Poder Judiciário aposentados (portanto sem vínculo direto com a liderança das suas Instituições) de reconhecida experiência e reputação ilibada. O Estado do Ceará destaca-se por adotar um modelo de Corregedoria desvinculado da Secretaria de Segurança Pública, fortalecendo sua autonomia institucional e a credibilidade dos processos correccionais⁵⁸.

SISTEMA PENITENCIÁRIO

PROPOSTA 5

Fiscalização para Ampliação de Vagas, Redução do Déficit Prisional e Aumento do Trabalho nas Unidades Prisionais

O sistema prisional fluminense possui 68.832 pessoas em cumprimento de pena⁵⁹ e convive com déficit de 17.162 vagas em celas físicas, podendo chegar a 26.682 nas demais modalidades⁶⁰, além de elevada proporção de presos provisórios, num quadro persistente de superlotação. O problema, porém, não se resume à falta de vagas: apenas 2,4% dos presos trabalham no Rio, contra média nacional de 21,6%, e somente 13% estudam. A baixa inserção produtiva, aliada à superlotação, alimenta o fortalecimento das organizações criminosas dentro e fora das unidades e compromete a reintegração social prevista na Lei de Execução Penal.

Como deputado, realizarei a fiscalização do sistema penitenciário visando a ampliação de vagas e à redução do déficit prisional, por meio dos seguintes componentes:

- Visitas técnicas, requerimentos de informação e relatórios públicos sobre condições estruturais, ocupação, programas de reintegração e contratos de gestão;
- Fiscalização da criação de novas vagas de trabalho, da destinação do percentual da remuneração dos presos ao Fundo Penitenciário e do reinvestimento desses recursos em novas oportunidades laborais, em consonância com a Lei de Execução Penal⁶¹;
- Requerimentos de Informação para acompanhar a Fundação Santa Cabrini, responsável pela política de trabalho prisional;
- Indicação ao Executivo para construção de novas unidades de menor porte, modernização das mais degradadas, ampliação do efetivo da Polícia Penal e criação do Programa Estadual de Trabalho Prisional, revertendo a queda de presos trabalhando no Estado (de 2.112 em 2018 para 1.665 em 2025, enquanto o RS saltou de 1.808 para 12.657⁶²).

POR QUE ISSO FUNCIONA

Santa Catarina é referência em inclusão pelo trabalho e pela educação: mais de 9.600 apenados em atividade produtiva geraram cerca de R\$ 28 milhões em 2024, com parte revertida à manutenção das unidades⁶³. Dimensionar e cobrar publicamente a ampliação de vagas, com dados por unidade e cronograma fiscalizado, transforma um déficit crônico em meta acompanhável. E, com mais presos trabalhando e remunerados conforme a Lei de Execução Penal, cresce o repasse ao Fundo Penitenciário, tornando o programa autossustentável e escalável.

TERRITÓRIO E CRIME ORGANIZADO

PROPOSTA 6

Fiscalizar o Plano de Reocupação de Territórios (ADPF 635)

Em cumprimento à ADPF das Favelas, o Estado apresentou um Plano de Reocupação Territorial estruturado em cinco fases, prevendo a asfixia financeira das organizações criminosas, bases integradas 24 horas e a transferência gradual ao policiamento comunitário, com projeto-piloto em Gardênia Azul, Rio das Pedras e Muzema⁶⁴. O Conselho Nacional do Ministério Público, embora favorável, apontou a falta de indicadores de resultado e de mecanismos permanentes de interlocução entre o Estado, o Ministério Público, a Defensoria Pública e a sociedade civil⁶⁵, além de inconsistências na sustentabilidade financeira. As estruturas de monitoramento criadas em julho de 2026 (GGI/RJ e GIGT) seguem sem o protagonismo do Chefe do Executivo e sem participação do Poder Legislativo.

Como deputado, vou fiscalizar a execução do **Plano de Reocupação Territorial (ADPF 635)**, com os seguintes componentes:

- Elaboração de relatório semestral de acompanhamento do mandato e acionamento do MPRJ em caso de descumprimento das determinações do STF;
- Indicação ao Poder Executivo propondo a participação do Poder Legislativo junto ao GGI e ao Gabinete Integrado de Gestão Territorial - GIGT, a fim de garantir a transparência, e contribuir para a governança e sustentabilidade das ações para reocupação territorial.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Uma política de reocupação territorial só se sustenta com financiamento previsível, articulação entre os Poderes, o Ministério Público, a União, os municípios e a sociedade civil, além de metas, indicadores e mecanismos de responsabilização, como aponta o CNMP. A experiência das UPPs mostra que, sem essas condições, qualquer programa perde fôlego e transfere às polícias uma responsabilidade que excede suas competências constitucionais e recursos operacionais⁶⁶. A fiscalização permanente do mandato é essencial para cobrar resultados e promover os ajustes necessários à continuidade.

PROPOSTA 7

Criação do Modelo de Atuação Regionalizada Integrada (Polícias, MP e Judiciário)

A segmentação entre Polícia Militar, Polícia Civil, Guardas Municipais, Ministério Público e Judiciário dificulta a coordenação das ações de prevenção, investigação e persecução penal em um mesmo território. Como o ordenamento jurídico admite interpretações variadas, ocorrências semelhantes podem receber tratamentos distintos em cada etapa, da delegacia ao Judiciário. Nos municípios do interior, onde as mesmas autoridades permanecem por mais tempo e concentram as demandas, há maior uniformidade de interpretação, mais previsibilidade e rotinas consolidadas de cooperação. Quando necessário, prende-se mais rápido e melhor.

Como deputado, articularei com o **Poder Judiciário, o Ministério Público, a SEPM e a SEPOL, além de apresentar Indicação ao Poder Executivo**, visando à implementação de atuação regionalizada integrada, com os seguintes componentes:

- Projeto-piloto com a designação das mesmas autoridades policiais, membros do Ministério Público e magistrados para acompanhar determinados tipos de delito em regiões e por períodos previamente definidos;
- Promoção de maior alinhamento institucional e uniformidade de interpretações entre os órgãos;
- Ganho de previsibilidade na aplicação da lei e maior agilidade nos encaminhamentos procedimentais e legais.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A continuidade das mesmas autoridades sobre um território reduz divergências de interpretação, agiliza mandados e medidas cautelares e amplia a efetividade contra o crime organizado. No Rio Grande do Sul, o RS Seguro ilustra essa lógica: com alinhamento entre polícias, Ministério Público e Judiciário por acordos de cooperação, o estado registrou em 2024 a menor taxa de homicídios de sua série histórica (15,2 por 100 mil, contra 20,4 do Rio)⁶⁷ e, em 2025, uma das maiores reduções de Mortes Violentas Intencionais do país (11,3%)⁶⁸.

PROPOSTA 8

Emenda parlamentar para o Programa Estadual de Drone como Primeiro Respondedor (DPR)

Aeronaves não tripuladas acionadas remotamente podem chegar a determinadas ocorrências antes das viaturas, reduzindo o tempo de resposta, ampliando a segurança de policiais e cidadãos e oferecendo maior consciência situacional por meio da transmissão de imagens em tempo real. Em certas situações, permitem até encerrar a ocorrência sem despachar equipes: publicação da International Association of Chiefs of Police aponta que os drones eliminaram o envio de policiais em cerca de 24% a 25% dos chamados⁶⁹. No Brasil, multiplicam-se iniciativas nas forças de segurança, inclusive com uso informal, o que evidencia a necessidade de regulamentação e controle.

Como deputado, vou destinar parte dos recursos de emenda parlamentar ao **Programa Estadual de Drone como Primeiro Respondedor**, com os seguintes componentes:

- Aquisição de drones e capacitação de agentes para sua operação;
- Opção pela emenda parlamentar, e não pela proposição de lei, para preservar a autonomia técnica das Corporações na definição de suas prioridades operacionais;
- Fomento à discussão sobre institucionalizar o uso de drones como equipamento de apoio às equipes de nível tático;
- Emprego do drone como primeiro respondedor em determinados tipos de ocorrência, com reconhecimento inicial e envio de informações em tempo real às equipes antes da chegada ao local.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O drone como primeiro respondedor é uma tecnologia de baixo custo relativo e alto impacto operacional. Além de fornecer reconhecimento em tempo real, aumenta a segurança de policiais e cidadãos e racionaliza o uso das viaturas, ao permitir identificar trotes, ocorrências já encerradas ou situações que dispensam o envio imediato de efetivo. A destinação via emenda parlamentar possibilita iniciar projetos-piloto com rapidez, preservando a autonomia das Corporações para avaliar resultados e decidir sobre a ampliação do modelo.

COOPERAÇÃO ENTRE FORÇAS DE SEGURANÇA ESTADUAIS E GUARDAS CIVIS

PROPOSTA 9

Marco Estadual de Cooperação entre Forças de Segurança Estaduais e Guardas Municipais

O Brasil tem 1.383 municípios com Guardas Civis e efetivo de 107.399 agentes⁷⁰, o Rio de Janeiro concentra uma das maiores redes do país, com Guardas presentes em 79 municípios e cobertura de cerca de 86% do território estadual. Após o reconhecimento formal das Guardas como integrantes operacionais do SUSP⁷¹, o desafio passou a ser a desigualdade entre elas: enquanto algumas dispõem de tecnologia, estrutura e capacidade de captação de recursos, outras mal acessam financiamentos, e apenas 2,33% utilizam armas de fogo, ante mais de 80% em São Paulo e no Paraná. O Estado tem encontrado dificuldade para exercer o papel de indutor dessa integração, e o Legislativo pode contribuir para institucionalizá-la por meio de um marco legal específico.

Como deputado, vou propor ao **Poder Executivo a instituição do Marco Estadual de Cooperação entre Forças de Segurança Estaduais e Guardas Municipais**, com os seguintes componentes:

- Criação de um Núcleo de Apoio Técnico na Secretaria de Estado de Segurança Pública para orientar a captação de recursos;
- Promoção de capacitações integradas e estímulo à cooperação técnica entre as forças municipais e estaduais;
- Apoio à elaboração de protocolos operacionais comuns, especialmente em compartilhamento de informações, cercamento eletrônico, videomonitoramento urbano, uso diferenciado da força, atuação em grandes eventos e gestão de crises;
- Preservação da autonomia municipal e das competências institucionais de cada órgão.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Transformar uma estrutura dispersa em sistema cooperativo multiplica a capacidade de atuação de todos os integrantes, com o Estado como indutor e referência de suporte técnico. Fortalece as estruturas de segurança do interior, amplia a coordenação institucional e uniformiza os protocolos de enfrentamento à criminalidade em todo o território fluminense. A proposta consolida o previsto na Lei do SUSP, que segue com dificuldade de atingir seus objetivos justamente pela reduzida ação dos estados em institucionalizar a cooperação com os municípios.



EIXO 02

Mobilidade e Transporte Público

SUMÁRIO DETALHADO

22 Diagnóstico

25 PROPOSTAS

Regulação e transparência

1. Lei de Transparência e Controle das Concessões de Transporte
2. Lei de Modernização e Blindagem da AGETRANSP
3. Lei de Refundação da RioTrilhos como Unidade Estruturadora de Projetos Metroferroviários

29 Bilhetagem e integração

4. Lei de Integração Tarifária Plena entre os Modais Estaduais
5. Lei de Bilhetagem Digital com Padrão Aberto e Controle Público do Clearing

31 Governança metropolitana

6. Fortalecimento do IRM como Centro de Planejamento Integrado de Mobilidade Metropolitana

32 Contratos e financiamento

7. Conclusão da Linha 2 do metrô como prioridade
8. Metrô Rio de Janeiro até São Gonçalo: Linha 3

34 Fiscalização

9. Nova Via Mobilidade e o Contrato Definitivo dos Trens Metropolitanos
10. Programa de Concessão das Rodovias Estaduais

DIAGNÓSTICO

O SISTEMA QUE NUNCA FOI PROJETADO COMO REDE

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro concentra cerca de 12 milhões de habitantes e acumula os piores indicadores de mobilidade do país. Segundo o Censo 2022 do IBGE, 29,8% dos trabalhadores fluminenses gastam mais de uma hora no trajeto casa-trabalho mais que o dobro da média nacional de 12,6% e, das dez cidades brasileiras com maior proporção de trabalhadores que levam mais de duas horas por viagem, sete são fluminenses; as quatro piores do país são Japeri (17,1%), Queimados (12,5%), Nova Iguaçu (11,8%) e Belford Roxo (10,8%)⁷². Em dez anos, o transporte coletivo do Rio perdeu cerca de um bilhão de usuários⁷³. Não é um problema de escassez de modais o Estado opera trens, metrô, ônibus intermunicipais e barcas mas de um sistema que nunca foi projetado para funcionar como rede.

#	Município	Total de ocupados	Mais de 2h	%
1	Japeri - RJ ★	23.401	3.995	17,1%
2	Queimados - RJ ★	44.304	5.545	12,5%
3	Nova Iguaçu - RJ ★	229.144	27.067	11,8%
4	Belford Roxo - RJ ★	134.789	14.553	10,8%
5	Itapecerica da Serra - SP	60.320	6.330	10,5%
6	Magé - RJ	71.311	7.287	10,2%
7	Embu-Guaçu - SP	24.360	2.410	9,9%
8	Seropédica - RJ	25.534	2.068	8,1%
9	Duque de Caxias - RJ	257.874	20.234	7,8%
10	Oriximiná - PA	16.256	1.227	7,5%

Fonte: IBGE. Censo Demográfico 2022. SIDRA Tabela 10333. Municípios com ≥ 10.000 ocupados.

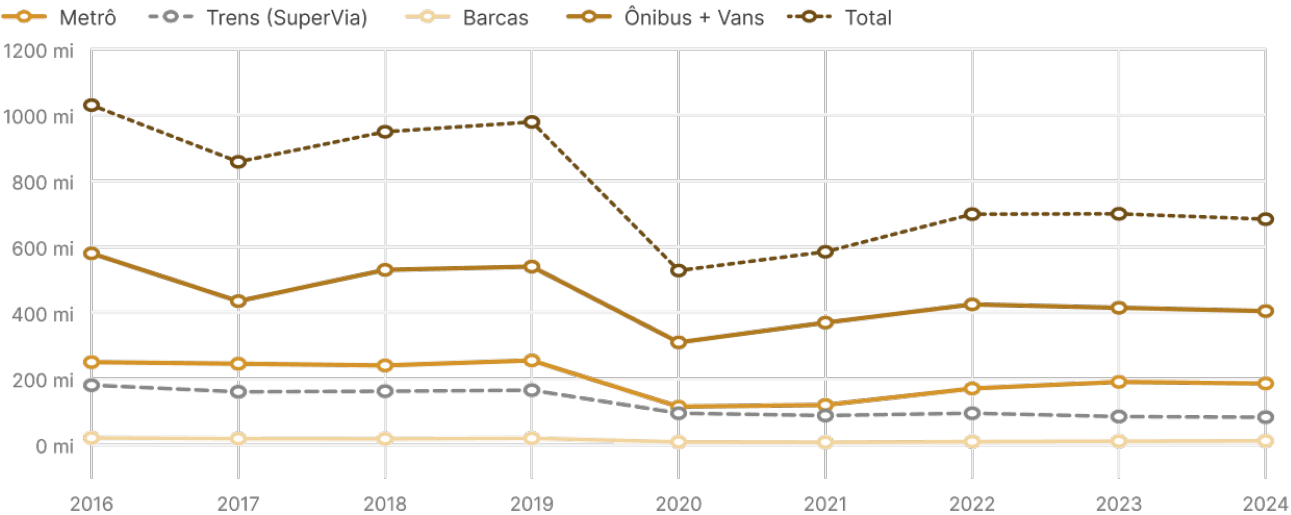
★ Os quatro primeiros, todos da RMRJ, estão destacados em amarelo.

A SUPERVIA E A FALÊNCIA DO MODELO DE CONCESSÃO

O colapso da SuperVia é o símbolo desse modelo. O contrato de concessão ferroviária, firmado em 1998, foi aditado 12 vezes até 2022, sem metas monitoráveis de qualidade, sem penalidades efetivas e sem relatórios públicos de desempenho⁷⁴. A demanda caiu de 620 mil passageiros/dia em 2019 para cerca de 330 mil em 2026; em 2024, apenas 139 dos 201 veículos estavam operacionais e os boletins de ocorrência saltaram de 300, em 2019, para 4.100, em 2023⁷⁵. As vistorias técnicas do mandato em 38 estações, em março e maio de 2025, documentaram tráfico aberto nas plataformas, evasão generalizada e ausência de controle em ao menos nove estações⁷⁶. A concessionária entrou em recuperação judicial em novembro de 2025⁷⁷ e foi substituída pelo consórcio Nova Via Mobilidade, cujo contrato-tampão, assinado em 12 de março de 2026, remunera R\$ 17,60 por carro-quilômetro rodado, com prazo de cinco anos prorrogáveis por mais cinco.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR MODAL NA RMRJ (MILHÕES/ANO)

Fonte: Boletim da Mobilidade Urbana, SETRAM; Boletim Operacional Mensal, DETRO-RJ. In: Serra; Oliveira, 2025.



Fonte: Boletim da Mobilidade Urbana, SETRAM; Boletim Operacional Mensal, DETRO-RJ. In: Serra; Oliveira, 2025.

A FRAGMENTAÇÃO INSTITUCIONAL E O VÁCUO DE PLANEJAMENTO

A fragilidade não é acidente: é desenho institucional. Cinco órgãos estaduais AGETRANS, RioTrilhos, DETRO, CENTRAL e CODERTE dividem atribuições sobre a gestão do transporte com mandatos sobrepostos e sem coordenação efetiva⁷⁸. A AGETRANS, criada em 2005 para ser o contrapeso técnico ao poder político, tem diretores indicados sem sabatina nem mandato fixo e não emitiu nenhum alerta público sobre a trajetória de colapso da SuperVia. A RioTrilhos, que deveria estruturar os projetos metroferroviários, foi esvaziada de quadro técnico desde 2022. E o planejamento de longo prazo praticamente inexistente: o Pla-

no Diretor de Transportes Urbanos (PDTU) é de 2014 e nunca foi revisado, enquanto a última pesquisa de Origem e Destino da Região Metropolitana data de 2012⁷⁹.

O CUSTO PARA O PASSAGEIRO E O ABANDONO DO INTERIOR

O custo recai sobre o passageiro. Com a tarifa do metrô a R\$ 7,90, as 44 viagens mensais necessárias para trabalhar comprometem 14% da renda domiciliar per capita média do estado (R\$ 2.422 em 2024)⁸⁰. Os ônibus intermunicipais transportam cerca de 1,9 milhão de passageiros por dia mais que trens e metrô somados mas operam sem bilhetagem padronizada: em 2024, o subsídio do Fundo Estadual de Transportes ao Bilhete Único Intermunicipal atingiu R\$ 911 milhões, quase o triplo dos R\$ 335 milhões de 2019, sem dados públicos que expliquem o salto⁸¹. No interior, dos cerca de 6.000 km de rodovias estaduais apenas 196 km estão concedidos, e 40,8% da malha avaliada pela CNT em 2025 está em estado regular, ruim ou péssimo⁸².



PROPOSTAS



REGULAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

PROPOSTA 1

Lei de Transparência e Controle das Concessões de Transporte

O colapso da SuperVia foi o resultado previsível de uma fiscalização que nunca funcionou. Uma concessão estratégica para 12 municípios chegou à recuperação judicial sem que nenhum alarme regulatório soasse de maneira a haver ação do poder executivo: a AGETRANSP produziu, de forma periódica, indicadores de qualidade por concessionário, porém esses documentos não ficaram públicos para a sociedade civil e outros agentes públicos já que os contratos em vigor não obrigam essa transparência⁸³. O mesmo padrão de opacidade pode se repetir no metrô, nas barcas e nos ônibus intermunicipais se a transparência não se tornar obrigação legal com sanção definida.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Sistema Estadual de Monitoramento e Transparência das Concessões de Transporte Público (SIMTRAN-RJ)**, aplicável a todos os contratos estaduais (trens, metrô, ônibus intermunicipais e barcas), com:

- Publicação mensal obrigatória de indicadores de qualidade por concessionário (pontualidade, frequência, reclamações, evasão e satisfação e todos os demais índices de desempenho fiscalizados pela AGETRANSP) em painel digital público;

- Publicação mensal obrigatória de GTFS (General Transit Feed Specification), dados de demanda horária por linha, sentido, estação (quando aplicável), método de pagamento;
- Índice de desempenho vinculante que impeça aditivos favoráveis a concessionários abaixo da meta por dois períodos consecutivos;
- Prazo máximo de 15 dias úteis para a AGETRANSP responder a requerimentos parlamentares;
- Audiência pública anual de prestação de contas de cada concessão na Comissão de Transportes da ALERJ.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A EMTU de São Paulo publica mensalmente indicadores de qualidade por linha e concessionário, o que criou pressão institucional permanente sobre os operadores e permitiu renegociar contratos com base em desempenho real⁸⁴. O Espírito Santo adotou contratos orientados por desempenho, e a separação entre a avaliação técnica dos indicadores e a decisão política sobre aditivos foi apontada como condição para que os contratos funcionassem. Sem dados públicos não há pressão institucional; sem pressão, o concessionário que falha é premiado com mais um aditivo. O contrato da SuperVia foi aditado 12 vezes, e o próximo não pode repetir esse caminho.



PROPOSTA 2

Lei de Modernização e Autonomia da AGETRANSP

Criada pela Lei Estadual nº 4.555/2005 para ser o contrapeso técnico ao poder político⁸⁵, a AGETRANSP tem diretores indicados sem sabatina adequada, não realiza concurso para o quadro técnico, não possui Ouvidor-Geral autônomo e não emite parecer vinculante antes de contratos e aditivos. O resultado é uma agência que, na prática, ratifica as decisões do Executivo. Os grandes processos regulatórios em curso (novo contrato dos ônibus intermunicipais e renegociação do MetrôRio) exigem uma agência tecnicamente independente.

Como deputado, vou apresentar **projeto de lei da Modernização e Blindagem da Agetransp, que prevê:**

- Inclusão da competência de fiscalização dos ônibus e vans intermunicipais com a extinção DETRO;
- Mandato fixo de quatro anos para os diretores, não coincidente com o ciclo eleitoral, com sabatina na ALERJ e vedação de exoneração sem justa causa;
- Concurso público obrigatório para os analistas regulatórios;
- Criação de Ouvidor-Geral (mandato de três anos, por lista tríplice);
- Exigência de parecer técnico público antes de qualquer contrato ou aditivo, com consulta pública mínima de 15 dias;
- Autorização para Termos de Ajustamento de Conduta que convertam multas em investimentos monitorados no sistema;
- Vedação da extensão do contrato indefinidamente via termos aditivos, com limite máximo da extensão definido de forma clara nos contratos.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) federal opera com diretores de mandato fixo, sabatina do Senado e quadro por concurso, e publica relatórios de desempenho por concessionária usados como referência nacional⁸⁶. A ARTESP de São Paulo segue modelo semelhante. A diferença de capacidade entre essas agências e a AGETRANSP não é de tamanho, é de desenho. Uma agência autônoma não interessa ao concessionário nem ao Executivo: interessa aos milhões de usuários do sistema metropolitano.

PROPOSTA 3

Lei de Refundação da RioTrilhos como Unidade Estruturadora de Projetos Metroferroviários

Criada pelo Decreto-Lei nº 1.736/1968 para planejar, implantar e fiscalizar o transporte sobre trilhos metroviário⁸⁷, a RioTrilhos foi esvaziada de quadro técnico desde 2022. Sem corpo técnico interno, o Estado negocia os contratos de concessão dependendo das consultorias contratadas pelos próprios concessionários. O ENMU/BNDES recomenda a expansão da rede fluminense de 500 para 695 km, com 15 projetos e R\$ 68,4 bilhões de investimento⁸⁸ o que pressupõe capacidade técnica interna que o Estado hoje não tem.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei de **Refundação da RioTrilhos como unidade Estruturada de Projetos Metroferroviários**, com mandato, estrutura e dotação adequados:

- Concurso público para recompor o quadro técnico (engenharia de transportes, planejamento urbano, direito regulatório e finanças);
- Atribuição formal de gestora dos contratos de concessão metroferroviária, incluindo fusão da Central Logística;
- Competência para elaborar e revisar o Plano Diretor Metroviário a cada cinco anos, com publicação aberta e audiências regionais;
- Dotação mínima vinculada a percentual da receita das concessões;
- Requerer informações sobre o quadro atual de pessoal e o orçamento executado, e convocar a presidência da RioTrilhos à Comissão de Transportes.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A STM e o Metrô-SP mantêm corpo técnico permanente que estruturou contratos, expandiu 40 km de rede em dez anos e negociou cada aditivo com dados próprios, não com os do concessionário. O ENMU/BNDES recomenda explicitamente o fortalecimento das unidades estaduais estruturadoras como condição para contratar os investimentos de expansão com qualidade técnica e jurídica⁸⁹. Uma RioTrilhos refundada é o contrapeso técnico para que os R\$ 68,4 bilhões projetados sejam estruturados por um Estado que sabe o que está comprando.

BILHETAGEM E INTEGRAÇÃO

PROPOSTA 4

Lei de Integração Tarifária Plena entre os Modais Estaduais

O trabalhador da Baixada que combina trem, ônibus intermunicipais e metrô no mesmo trajeto ainda paga tarifas múltiplas em sistemas que não se reconhecem. O Bilhete Único Intermunicipal, de 2009, limita o benefício a duas viagens diárias, exige cartão próprio. Em julho de 2025, Estado e Prefeitura do Rio assinaram acordo preliminar de integração, mas sem prazo, metas ou instrumento legal que o torne exigível embora os validadores do cartão Jaé já tenham sido instalados nas estações do MetrôRio⁹⁰.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Marco Estadual de Integração Tarifária entre os Modais Estaduais**, com:

- Integração plena entre todos os modais estruturantes estaduais;
- Janela mínima de 60 minutos entre viagens e 2 horas para validações;
- Sem limite diário de integrações;
- Revisão da tarifa pública única para garantir acessibilidade e demanda, com potencial aplicação de subsídios;
- Plataforma de bilhetagem digital aberta com dados públicos de demanda em tempo real, acessíveis para download em site na internet.

O PL fixará prazo de 18 meses para implementação, penalidades aos concessionários, manutenção da câmara de compensação tarifária sob gestão pública e de mecanismo de subsídio cruzado que sustente a integração sem aumento de tarifa. Articular a conversão do acordo de julho de 2025 em convênio vinculante, com cronograma e responsabilidades definidas.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Em 2005, São Paulo integrou o Bilhete Único ao metrô e à CPTM por R\$ 15 milhões divididos entre Estado e Prefeitura; vinte anos depois, o convênio segue renovado e beneficia milhões diariamente⁹¹. Estudo empírico com 69 operadoras ao longo de doze anos mostra que a integração tarifária aumenta consistentemente a demanda por transporte público⁹². Santiago do Chile integra metrô, trens e ônibus numa bilhetagem única com 66% das receitas custeadas por subsídio público explícito — o que exige transparência sobre quanto o Estado subsidia e coragem para tornar esse subsídio auditável. No Rio, o Bilhete Único Carioca já provou o modelo em nível municipal; falta estendê-lo aos modais estaduais.

PROPOSTA 5

Lei de Bilhetagem Digital com Padrão Aberto e Controle Público do *Clearing*

Os ônibus intermunicipais movem cerca de 1,9 milhão de passageiros por dia, mas o Estado opera esse sistema sem inteligência operacional: 55 empresas, cerca de 558 linhas e 3.700 veículos sem bilhetagem padronizada nem dados públicos⁹³. O subsídio do Fundo Estadual de Transporte (FET) ao Bilhete Único Intermunicipal saltou de R\$ 335 milhões (2019) para R\$ 911 milhões (2024), com o custo médio por transação triplicando de R\$ 1,80 para R\$ 3,20. A bilhetagem existente é operada pela Riocard,. A licitação do DETRO-RJ, porém, manteve a gestão da bilhetagem no mesmo contrato sem realizar nova licitação conforme acordo com TCE-RJ.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei **que estabeleça padrão técnico aberto e interoperável de bilhetagem** (*Open Payment e Account-Based Ticketing*):

- Estado define a API pela qual todos os operadores transmitem dados de embarque em tempo real à AGETRANSP, qualquer que seja o meio de pagamento, com padrão compatível com o protocolo EMV contactless e com o Jaé municipal;
- O PL vedará que o clearing seja operado pelo concessionário ou empresa vinculada, colocando a reconciliação de receitas sob controle do Estado, com dados públicos mensais;
- Definirá prazos por porte de empresa (24 a 36 meses), penalidade de 2% do valor contratual mensal por mês de descumprimento e vedação de renovação a quem não cumprir. Articular com o MP o cumprimento do TAC de 2019.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O desafio não é tecnológico, é de governança: garantir que o Estado tenha os dados independentemente do meio de pagamento. A EMTU de São Paulo já exige transmissão em tempo real à central de controle, deixando de depender dos relatórios das operadoras⁹⁴. Recife opera o clearing sob controle do Grande Recife Consórcio — o operador não acessa os dados consolidados antes do Estado — e alcança 99,18% de adesão ao bilhete único, com subsídio auditável de R\$ 310 milhões por ano⁹⁵. Separar meios de pagamento de controle de dados é o passo que transforma a bilhetagem de instrumento das operadoras em instrumento do Estado.

GOVERNANÇA METROPOLITANA

PROPOSTA 6

Fortalecimento do IRM como Centro de Planejamento Integrado de Mobilidade Metropolitana

O Estado não tem um plano de mobilidade metropolitana de longo prazo com força para atravessar ciclos eleitorais. O PDTU é de 2014 e nunca foi revisado⁹⁶. O Plano Diretor Metroviário de 2025 cobre só o subsistema metroviário; e desde a Linha 4, em 2016, nenhum novo projeto estadual relevante de alta capacidade foi implantado na RMRJ. O problema não é falta de estudos ENMU/BNDES, IPEA, COPPE e outros já os produziram mas a ausência de uma instância com mandato permanente para sintetizá-los e defendê-los. O Instituto Rio Metrópole (IRM), previsto na Lei Complementar Estadual nº 184/2018 e no Estatuto da Metrópole⁹⁷ deveria exercer esse papel, mas opera com pessoal insuficiente e orçamento contingenciado. A última pesquisa de Origem e Destino é de 2012.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei atribuindo formalmente ao IRM o mandato de produzir, manter e publicar o Plano Integrado de Mobilidade Metropolitana, com:

- Horizonte de 25 anos e revisão obrigatória a cada cinco anos, sintetizando os estudos externos num documento público único, convocando os órgãos técnicos e secretarias adequados para a elaboração, com priorização pública e explícita por custo-benefício, maturidade técnica e racionalização da rede integrada;
- Obrigando a atualização quinquenal da pesquisa de Origem e Destino em formato aberto;
- Vedando a contratação, sem justificativa de qualquer expansão metroferroviária ou concessão rodoviária de grande porte que não conste do plano vigente;
- Para viabilizar o mandato, o PL obrigará a recomposição do quadro técnico por concurso e dotação orçamentária protegida.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O PITU de São Paulo, atualizado desde 1995, orientou mais de R\$ 80 bilhões em investimentos em três décadas, com priorização por custo-benefício que reduziu a variação entre governos⁹⁸. Não funciona por existir uma lei que obrigue o plano, mas por existir uma estrutura técnica permanente que o defende contra pressões eleitorais. O IRM já tem o mandato legal; falta recomposição técnica, orçamento protegido e a atribuição formal do planejamento de mobilidade — e o ENMU/BNDES oferece o parceiro federal para produzir o plano sem depender só do orçamento estadual⁹⁹.

CONTRATOS E FINANCIAMENTO

PROPOSTA 7

Conclusão da Linha 2 como gatilho necessário para a Linha 3

A cada governo, a conclusão da Linha 2 até a Praça XV e a Linha 3 (Rio–Niterói–São Gonçalo) são anunciadas juntas, e nenhuma avança. A Linha 2 opera hoje de forma ineficiente por compartilhar com a Linha 1 o trecho Central–Botafogo; a plataforma inferior da Carioca está enterrada, há mais de 40 anos¹⁰⁰. Concluir a Linha 2 aproveita a obra já paga e aumentaria em até 70% a capacidade das duas linhas, possibilitando uma integração direta com a futura Linha 3 sem que o sistema colapse. Pelo ENMU/BNDES, a extensão da Linha 2 (3,5 km, ~131 mil embarques/dia, R\$ 3,4 bi) custa cerca de R\$ 26 mil por embarque/dia, contra R\$ 35 mil da Linha 3 (19,4 km, 348 mil embarques/dia, R\$ 12,3 bi) e o estudo lista a Linha 2 como projeto nº 3 da RMRJ, antes da Linha 3 (nº 5)¹⁰¹.

Como deputado, vou pautar publicamente o debate sobre a ordem de prioridade, com posição técnica clara - **concluir a Linha 2 até a Praça XV precisa ser realizado antes ou em conjunto com a Linha 3 para que o sistema funcione:**

- Apresentar requerimentos ao Executivo, à RioTrilhos e à AGETRANSP sobre o estágio dos projetos executivos da extensão Estácio–Praça XV (inclusive as estruturas já construídas na Carioca);
- Apresentar requerimentos ao Executivo, à RioTrilhos e à AGETRANSP sobre o estágio dos projetos executivos da Estação Morro de São João (Botafogo/Rio Sul). A obra já se encontrava em estágio avançado quando de sua paralisação;
- A viabilidade econômico-financeira e o estágio dos estudos da Linha 3 na RioTrilhos e na COPPE/UFRJ;
- Convocar audiência pública com especialistas e municípios envolvidos e defender que o Plano Integrado de Mobilidade fixe essa ordem por critérios técnicos (custo-benefício, maturidade e impacto na rede), não por visibilidade eleitoral.

POR QUE ISSO FUNCIONA

São Paulo e Santiago, os sistemas mais eficientes da América Latina, expandiram em fases com prioridade explícita por demanda e impacto na rede, sem inaugurar novas linhas enquanto havia gargalos não resolvidos. Berlim, ao reunificar seu metrô após 1990, completou o anel interno antes de expandir para a periferia a mesma lógica da Linha 2. Com R\$ 3,4 bilhões e 131 mil embarques diários adicionais, a extensão da Linha 2 entrega mais por real investido do que qualquer outro projeto metroviário do portfólio da RMRJ¹⁰². Priorizar a Linha 3 antes de concluir a Linha 2 é escolher criar soluções incompletas para o sistema.

PROPOSTA 8

Metrô Rio de Janeiro até São Gonçalo: Linha 3

A Região Metropolitana Leste (Niterói, São Gonçalo, Itaboraí e Maricá) concentra mais de 3 milhões de habitantes, mas depende, além da Ponte Rio–Niterói já saturada, apenas das barcas para a Praça Araribóia - lentas, caras de manter e insuficientes. A ligação metroviária entre o Centro do Rio, Niterói e São Gonçalo é o projeto de mobilidade mais aguardado e mais sistematicamente abandonado da história da metrópole: em julho de 2024, a licitação 001/2023 da SETRAM foi anulada pelo TCE-RJ por irregularidades, e a obra segue cadastrada como prioritária no PAC, à espera do Executivo estadual. O ENMU/BNDES incluiu o projeto entre os 15 prioritários da RMRJ, com 19,4 km, mais de 308 mil embarques por dia útil e R\$ 12,3 bilhões de investimento¹⁰³; o trecho mais desafiador é o túnel de cerca de 3 km sob a Baía de Guanabara, entre a Praça XV e Niterói, que reduziria o trajeto do Centro de São Gonçalo à Praça XV de duas horas para 40 minutos¹⁰⁴.

Como deputado, vou atuar para que a **Linha 3 deixe de ser promessa e se torne compromisso institucional do Estado**, com prazo e financiamento definidos.

- Requerimento à Comissão de Transportes da ALERJ convocando o Secretário de Transportes e a Rio-Trilhos para apresentarem o cronograma de licitação do projeto executivo, com publicidade de todas as etapas e participação formal de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí;
- Indicação ao Executivo propondo a vinculação de parte das receitas extraordinárias da renovação do contrato de gás e do aumento dos royalties de petróleo ao financiamento da Linha 3;
- Articulação para o cadastro do projeto no PAC 3 e para o retorno do investimento direto da União no projeto e na construção;
- Defesa, na ALERJ, de que a concessão da Linha 3 seja uma PPP que incorpore as lições do contrato da Barcas Rio: remuneração por disponibilidade, com penalidades automáticas.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O obstáculo da Linha 3 nunca foi técnico. Cidades costeiras como Nova York, Hong Kong e São Francisco (esta com o Transbay Tube, de cerca de 6 km sob a baía) resolveram vetores de alta demanda combinando túneis ferroviários e barcas, e o Túnel Rodoferroviário Santos–Guarujá, prestes a começar, reduzirá a travessia de 60 para 5 minutos com investimento do PAC. No próprio Rio, o Túnel Prefeito Marcello Alencar, construído pela Prefeitura, tem complexidade semelhante (3,3 km a 46 metros de profundidade, com duas galerias, ante uma única exigida pela Linha 3). Para as Olimpíadas, a Prefeitura ergueu sozinha túneis submarinos que somam quase metade da extensão da Linha 3 só na região central. O que falta não é engenharia, é decisão e financiamento e é isso que o mandato cobrará.

FISCALIZAÇÃO

PROPOSTA 9

Nova Via Mobilidade e o Contrato Definitivo dos Trens Metropolitanos

O sistema ferroviário metropolitano transporta cerca de 330 mil passageiros/dia em 270 km e 104 estações por 12 municípios, e chegou ao colapso após 27 anos de um modelo de concessão inadequado¹⁰⁵. O contrato-tampão da Nova Via Mobilidade (12/03/2026) é um avanço estrutural remunera por disponibilidade e seus cinco anos prorrogáveis por mais cinco existem para o Estado estruturar o contrato definitivo. O risco agora não é o colapso, mas a perda da janela: se o prazo se esgotar sem o contrato definitivo bem modelado, o Estado voltará a negociar em posição de fraqueza, como em 1998.

Como deputado, vou monitorar publicamente a execução do contrato-tampão da **Nova Via Mobilidades** (Trens - Antiga SuperVia) desde o primeiro dia, com isso, vou:

- Produzir relatórios semestrais de KPIs, mantendo a série de vistorias iniciada em 2025;
- Convocar audiências públicas para debater o modelo do contrato definitivo antes de sua estruturação, com municípios, especialistas e usuários, e requerer informações sobre cronograma, consultores e critérios do novo modelo;
- Defender que o contrato definitivo adote separação entre provisão de frota e operação (frota do Estado, não do concessionário), KPIs por estação com penalidades automáticas e plano de recuperação das estações mais degradadas (Japeri, Senador Camará, Mocidade/Padre Miguel e Queimados) como condição de assinatura¹⁰⁶, atrelado a garantia contratual do Estado para segurança.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O contrato de 1998 foi assinado sem participação da ALERJ e resultou em 27 anos de deterioração. O contrato-tampão já adota a lógica correta de remuneração por disponibilidade, recomendada pelo ENMU/BNDES; o mandato acompanhará para que ela se consolide no contrato definitivo e não seja erodida por aditivos. Um mandato independente do Executivo, sem cargos nem obras negociadas, tem condição de fazer a pressão institucional que outros não farão.

PROPOSTA 10

Programa de Concessão das Rodovias Estaduais

O Estado tem cerca de 6.000 km de rodovias estaduais, mas apenas 196 km concedidos (Via Lagos e Rota 116). A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 avaliou 2.649 km e classificou 40,8% da malha como regular, ruim ou péssima¹⁰⁷, enquanto as rodovias concedidas apresentam consistentemente melhores indicadores. A precariedade do pavimento eleva o custo do transporte de cargas em até 35,8% em relação a uma via ótima, custo repassado ao preço dos produtos. Em 2018 o Estado desenhou um programa de concessão de 621 km do interior em três lotes; em 2023 o BNDES estruturou parte dos lotes; em 2025 vieram os instrumentos de garantia federal mas, em 2026, nenhum lote foi a leilão¹⁰⁸.

Como deputado, vou indicar ao **Executivo um Programa de Concessão das Rodovias Estaduais**, para isso, vou:

- Fazer requerimentos à Secretaria de Transportes, ao DER-RJ e ao BNDES sobre o estágio de cada um dos três lotes, o cronograma de atualização dos estudos, a execução do investimento em conservação nos últimos cinco anos e a ativação das garantias federais;
- Convocar o secretário e o diretor-geral do DER-RJ à Comissão de Transportes e defender que os estudos dos três lotes sejam submetidos a consulta pública com os municípios afetados;
- Defender que os futuros contratos adotem KPIs de pavimento e sinalização, penalidades automáticas e integração com a política de short-lines ferroviárias para escoamento pelos portos de Angra, Itaguaí e Açú;
- Monitorar e publicar anualmente o índice de conservação por trecho, com base nos dados da CNT e do DER-RJ¹⁰⁹;
- Usar parte da receita de outorga para financiamento do Fundo Estadual de Transportes ou obras de transporte público, priorizando as áreas servidas pelas rodovias.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O interior fluminense depende de rodovias bem conservadas para escoar produção, garantir segurança e reduzir o tempo de deslocamento. Os estudos técnicos dos 621 km já estão concluídos, a modelagem foi estruturada pelo BNDES e os instrumentos de garantia federal estão disponíveis — restam a decisão política e a execução. O interior não tem a mesma visibilidade da Região Metropolitana nas decisões de investimento; o mandato seguirá cobrando, com dados publicados e requerimentos protocolados, que o que já está pronto vire obra entregue.

An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a dense urban landscape with numerous multi-story apartment buildings. In the background, there are large, rugged mountains under a sky with scattered clouds. A body of water is visible on the left side of the image. The text 'EIXO 03' is overlaid in the upper left quadrant.

EIXO 03

Desenvolvimento Urbano e Habitação



SUMÁRIO DETALHADO

38 Diagnóstico

42 PROPOSTAS

Habitação

1. Auxílio Entrada Fluminense
2. Programa Estadual de Locação Social
3. Revisão Integral da Lei do FEHIS
4. CPI das Obras Habitacionais Estaduais Inacabadas

47 Desenvolvimento Urbano

5. Prazo para Conversão do Termo Administrativo
6. Cadastro Estadual de Imóveis Públicos
7. Marco Estadual de Apoio aos Centros Históricos Tombados

50 Sustentabilidade

8. Obrigatoriedade de Plano Municipal de Resiliência
- 9 Programa Estadual de Habitação Sustentável

DIAGNÓSTICO

O RIO PRECISA VOLTAR A CONSTRUIR CIDADE

O Estado do Rio de Janeiro tem 17 milhões de habitantes, dos quais 75% vivem na Região Metropolitana, e enfrenta o terceiro maior déficit habitacional absoluto do país. Em 2022, **544.275 famílias fluminenses viviam sem moradia digna, o maior déficit do estado desde 2016¹¹⁰. Três em cada quatro estão na Região Metropolitana: 409.640 domicílios em déficit concentrados na RMRJ¹¹¹**. O componente que mais cresce é o ônus excessivo com aluguel: em 296 mil moradias do estado, famílias que ganham até três salários mínimos comprometem mais de 30% da renda só para pagar aluguel; em 70% dessas moradias precárias, quem chefia a família é uma mulher.

O desmonte do FEHIS e a omissão na política habitacional

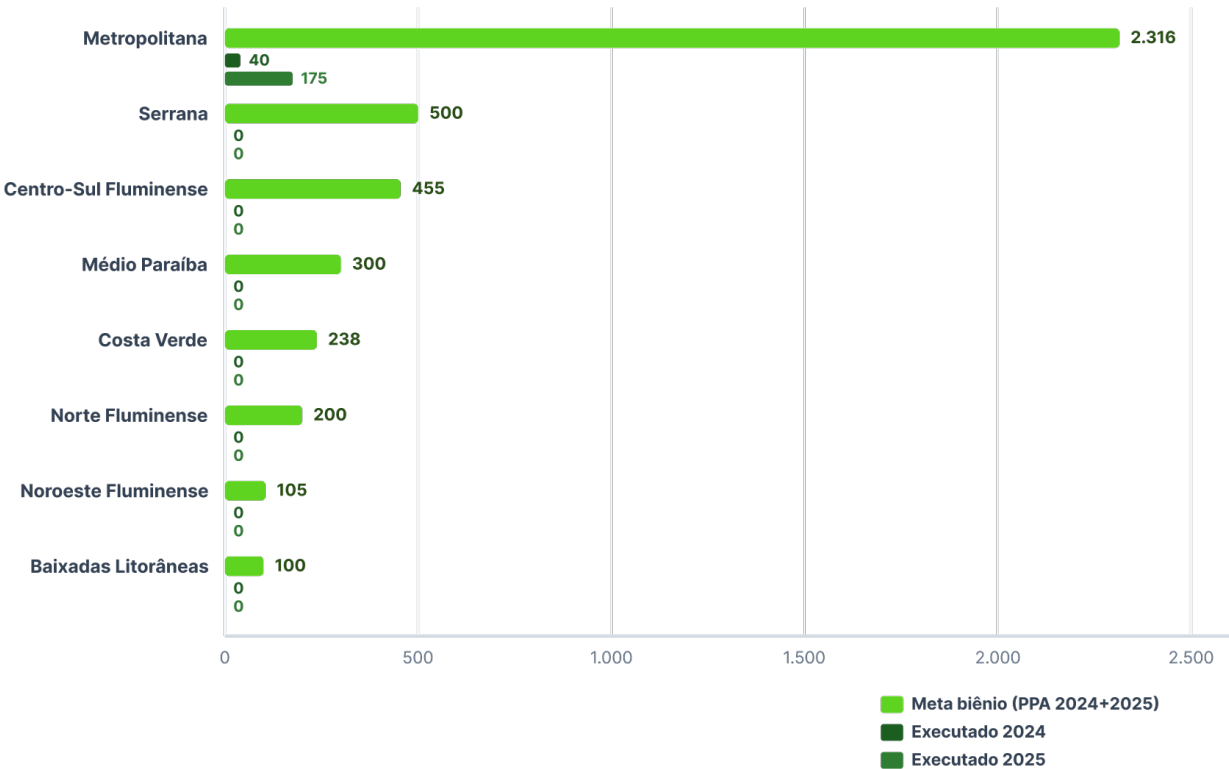
Entre 2019 e 2023, o Tribunal de Contas do Estado rejeitou seguidamente as contas do governo fluminense, apontando, entre outras irregularidades, o descumprimento da lei que obriga o repasse de 5% da arrecadação do Fundo Estadual de Combate à Pobreza (FECF) ao Fundo Estadual de Habitação de Interesse Social (FEHIS). **Em 2020, apenas R\$ 97,97 milhões foram destinados ao FEHIS - o equivalente a 1,99% da receita arrecadada, quando a lei exige 5%¹¹²**. Recursos que deveriam construir moradia foram desviados para tapar buracos de caixa, e o passivo acumulado já passa de R\$ 1 bilhão¹¹³. Praticamente toda a verba que de fato chegou ao FEHIS foi consumida pelo pagamento do aluguel social, que suporta mais de sete mil famílias fluminenses¹¹⁴. Enquanto isso, outros estados avançaram: o Paraná criou o Casa Fácil em 2019 e já beneficiou mais de 110 mil famílias com investimento superior a R\$ 1,2 bilhão; Pernambuco lançou o Morar Bem PE em 2023 com R\$ 200 milhões anuais; Recife colocou na rua a primeira PPP de locação social do Brasil, com 1.128 unidades no centro da cidade.

A baixa entrega do Estado do Rio de Janeiro

Com base nos dados do PPA 2024–2027 e nos resultados efetivamente entregues pela política habitacional estadual, observa-se um desempenho significativamente inferior ao planejado, tanto na produção habitacional quanto na regularização fundiária. **No eixo de construção de unidades habitacionais, a execução foi particularmente baixa. Em 2024, das 2.533 unidades previstas, apenas 40 foram entregues (1,6% da meta). Em 2025, embora tenha havido crescimento para 175 unidades entregues, o resultado ainda corresponde a apenas 10,4% das 1.681 previstas.** A produção permaneceu praticamente concentrada na Região Metropolitana, enquanto diversas regiões não registraram nenhuma entrega e tiveram iniciativas canceladas, como Serrana, Baixadas Litorâneas, Médio Paraíba, Noroeste e Norte Fluminense.

Meta do biênio vs executado em 2024 e 2025

PPA-RJ 2024-2027 · SEHIS · Produto 2134 — Unidade habitacional construída



Fonte: Relatório de Acompanhamento Anual do PPA 2024-2027 (SEPLAG-RJ) — exercícios 2024 e 2025. Biênio: 215 de 4.214 unidades entregues (5,1%) todas concentradas na Região Metropolitana.

De forma geral, os dados sugerem uma distância relevante entre planejamento e implementação, com metas ambiciosas que não se converteram em entregas proporcionais. Além do baixo grau de execução, chama atenção a concentração regional dos resultados e o elevado número de ações classificadas como “em andamento”, “paralisadas” ou “canceladas”, o que limita a capacidade da política de enfrentar de forma equilibrada os déficits habitacionais e fundiário no território fluminense.

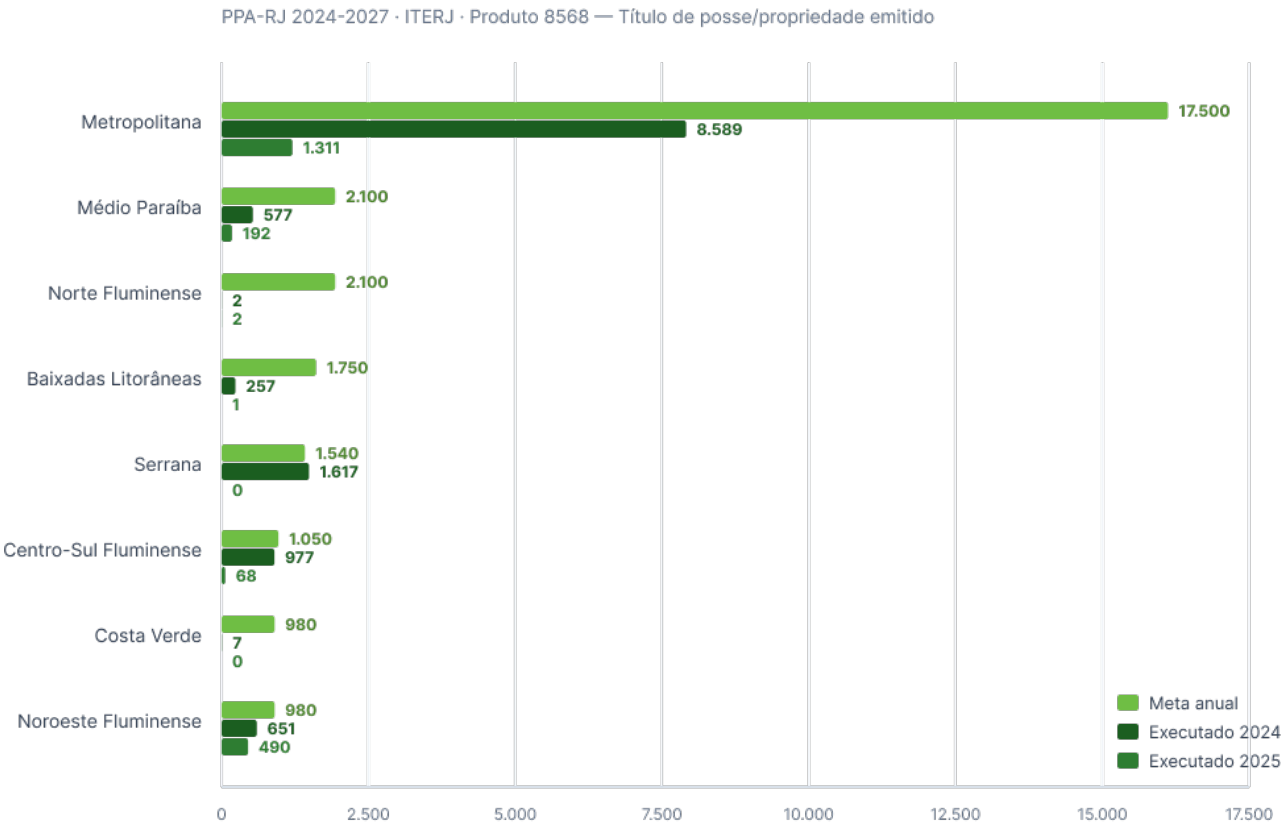
A insegurança jurídica fundiária do território fluminense

A insegurança jurídica fundiária permanece como um dos principais entraves ao desenvolvimento urbano inclusivo no Estado do Rio de Janeiro. A regularização fundiária urbana é a porta de entrada para o direito à cidade: sem o título de propriedade ou de posse devidamente registrado, milhares de famílias permanecem excluídas do acesso ao crédito, vulneráveis e impossibilitadas de realizar investimentos formais em suas moradias. Em um estado que concentra mais de 600 mil famílias em assentamentos precários e mais de mil favelas apenas na capital, a capacidade de resposta do poder público segue muito aquém da demanda existente.

Embora o desempenho da política de regularização fundiária tenha apresentado resultados em 2024, quando foram emitidos 12.676 títulos, o equivalente a 45,3% da meta estadual de 28 mil títulos, houve forte retração em 2025. Nesse ano, foram emitidos apenas 2.064 títulos, correspondendo a 7,4% da meta prevista, evidenciando uma desaceleração significativa da política pública.

Além disso, a execução mostrou-se altamente concentrada territorialmente, com predominância da Região Metropolitana, especialmente do município do Rio de Janeiro, enquanto diversas regiões do estado registraram resultados residuais ou mesmo paralisação das ações.

Meta anual vs. executado em 2024 e 2025



Fonte: Relatório de Acompanhamento Anual do PPA 2024-2027 (SEPLAG-RJ) — exercícios 2024 e 2025

Os resultados refletem fragilidades estruturais da política fundiária estadual. O Estado não possui um cadastro consolidado das áreas a regularizar nem procedimentos padronizados entre Estado, municípios e cartórios. A atuação do ITERJ permanece majoritariamente reativa, dependente de demandas locais, o que limita o planejamento e a ampliação da escala de atendimento. Como resultado, muitas comunidades aguardam décadas pela regularização e, frequentemente, recebem apenas instrumentos administrativos sem o registro imobiliário definitivo. A política fundiária fluminense segue, assim, marcada por baixa escala, forte desigualdade territorial e limitada capacidade de reduzir o passivo de informalidade urbana.

Imóveis vazios convivendo com famílias na rua

O Censo 2022 do IBGE identificou 11,4 milhões de domicílios vagos no Brasil - quase o dobro do déficit habitacional nacional¹¹⁵. No Centro do Rio de Janeiro, levantamento da própria Prefeitura aponta 877 imóveis vazios ou subutilizados¹¹⁶, ao mesmo tempo em que famílias dormem na rua a poucos metros desses prédios. O Estado é proprietário direto de parte desses imóveis ociosos — antigos hospitais públicos, prédios de autarquias desativadas, instalações ferroviárias e portuárias subutilizadas — e tem competência regulatória para induzir o uso social dos demais. O instrumento existe na Constituição (artigos 182 e 183) e no Estatuto da Cidade desde 2001: parcelamento, edificação e utilização compulsórios, IPTU progressivo, desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública. Nada disso é aplicado de forma sistemática no Rio.

A tragédia anunciada das áreas de risco

Em 2022, levantamento do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (CEMADEN) mostrou que 925 mil pessoas viviam em áreas de risco para enchentes e deslizamentos no estado do Rio, das quais 796 mil concentradas na Região Metropolitana¹¹⁷. Em 2024, o CEMADEN emitiu 3.620 alertas de desastres no Brasil, o maior número desde sua criação em 2011; Petrópolis liderou o ranking nacional de ocorrências, com 44 registros¹¹⁸. Apesar dessa realidade, apenas a capital, entre os 22 municípios da metrópole, possui um plano de adaptação e mitigação das mudanças climáticas¹¹⁹. O Estado não estruturou um programa estadual de reassentamento de áreas de risco com financiamento previsível, e a Defesa Civil estadual atua majoritariamente em modo emergencial, não preventivo.

A fragmentação regulatória entre municípios

O Estado do Rio de Janeiro tem 92 municípios, com tamanhos e capacidades técnicas radicalmente desiguais. Estudo da Confederação Nacional de Municípios mostra que, no Brasil, apenas 68% dos 5.568 municípios possuem Código de Obras e Edificações, e a maior parte da legislação existente está desatualizada¹²⁰. Cada um dos 92 municípios fluminenses opera com Plano Diretor, Lei de Uso e Ocupação do Solo e Código de Obras próprios - quando os tem. Essa fragmentação significa licenciamentos distintos, insegurança jurídica para o construtor, dificuldade de aplicar programas federais (como o Minha Casa, Minha Vida) e dificuldade de produzir habitação em escala. A Constituição é clara em atribuir aos municípios a competência para legislar sobre desenvolvimento urbano local (art. 30, VIII; art. 182). Mas é igualmente clara em atribuir aos estados a competência concorrente sobre direito urbanístico (art. 24, I) e a função de coordenação regional. O Estado pode e deve oferecer modelos, cooperação técnica e diretrizes mínimas que facilitem a vida dos municípios menores e harmonizem parâmetros essenciais sem invadir a autonomia local.

PROPOSTAS



HABITAÇÃO

PROPOSTA 1

Auxílio Entrada Fluminense

O acesso à casa própria via Minha Casa, Minha Vida esbarra, para as famílias de menor renda, na dificuldade de reunir o valor da entrada. Sem esse apoio inicial, milhares de famílias fluminenses com capacidade de arcar com as parcelas mensais permanecem fora do financiamento habitacional.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Auxílio Entrada Fluminense - subsídio estadual direto para famílias com renda de até quatro salários mínimos darem a entrada da casa própria, em complemento ao Minha Casa, Minha Vida**, com os seguintes componentes:

- Critérios objetivos de elegibilidade, valor do subsídio e regras de governança de aplicação definidos no próprio PL;
- Custeio com recursos do FEHIS;
- Priorização de famílias chefiadas por mulheres, idosos, pessoas com deficiência e moradores de áreas de risco;

- Modalidade Terceira Idade, complementar à proposta principal, com subsídio maior para a entrada, prazo de financiamento adaptado à expectativa razoável de vida e taxa subsidiada, com critérios próprios de elegibilidade (idade mínima e renda familiar de até quatro salários mínimos) e custeio via FEHIS, articulado às demais modalidades do Auxílio Entrada.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O modelo já foi testado em outros estados. No Paraná, o Casa Fácil oferece R\$20 mil de subsídio para a entrada e R\$80 mil para população idosa e, em quatro anos, beneficiou 82.267 famílias na modalidade. Dos 80,5 mil imóveis entregues ou em construção no programa, 62 mil contaram com os subsídios para o valor de entrada, totalizando R\$820 milhões em repasses diretos do Governo do Estado. Em Pernambuco, o Morar Bem - Entrada Garantida segue a mesma lógica, com R\$20 mil de subsídio focado em famílias com renda de até dois salários mínimos.



PROPOSTA 2

Programa Estadual de Locação Social

O modelo brasileiro de política habitacional é hegemonicamente baseado na casa própria via financiamento. Mas há famílias que não querem ou não podem assumir financiamento de 20 a 30 anos: idosos com renda limitada, jovens em mobilidade profissional, famílias monoparentais, famílias em transição após tragédias climáticas, trabalhadores informais sem comprovação estável de renda. Para esse público, a locação social estatal - moradia digna a preço subsidiado, com permanência condicionada à manutenção dos critérios de elegibilidade - é o instrumento mais adequado. O Estado do Rio de Janeiro não possui parque público de locação social.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Programa Estadual de Locação Social**, com os seguintes componentes:

- Regras de cadastramento e monitoramento dos beneficiários, com avaliação periódica da situação socioeconômica das famílias, classificação por níveis de vulnerabilidade e elaboração de planos de atendimento para cada categoria.
- Constituição gradual de parque imobiliário público de locação social via construção, retrofit de imóveis ociosos do Estado e aquisição em parcerias, com contraprestação que não comprometa de maneira excessiva a renda familiar, e revisão periódica do benefício conforme situação da família.
- Vinculação orçamentária ao FEHIS com dotação mínima anual e incentivos para captação de recursos federais.
- Modalidade destinada à população idosa, complementar à proposta principal, com previsão de subsídios diferenciados, critérios próprios de elegibilidade e atendimento. A modalidade deverá contemplar unidades residenciais adaptadas às necessidades desse público, com infraestrutura acessível, bem como oferta de serviços de assistência e acompanhamento social.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Belo Horizonte instituiu o Tô em Casa pela Lei Municipal 18.967/2022 - voucher mensal de aluguel para famílias em coabitação involuntária e ônus excessivo, com perfil de zero a três salários mínimos. Em Recife, a PPP Morar no Centro (2025–2026) prevê 1.128 unidades de locação social em prédios retrofitados no centro histórico. Em São Paulo, a versão estadual do Pode Entrar lançou 2.300 unidades de locação social em 2023. Internacionalmente, parques públicos de locação social são a espinha dorsal das políticas habitacionais em Viena, Paris, Singapura e Hong Kong. A locação social não substitui programas de casa própria - complementa, oferecendo opção a quem o financiamento de longo prazo não serve.

PROPOSTA 3

Revisão Integral da Lei do Fundo Estadual de Habitação Social (FEHIS)

O Fundo Estadual de Habitação de Interesse Social foi criado pela Lei Estadual 4.962/2006 - quase vinte anos atrás, num momento em que o Brasil ainda discutia o lançamento do Minha Casa, Minha Vida (que só viria em 2009). A lei é razoável, mas envelheceu, e seus recursos são sistematicamente desviados ou contingenciados. Entre 2019 e 2023, o TCE-RJ rejeitou seguidamente as contas estaduais por descumprimento da regra de 5% do FECF. O passivo acumulado já passa de R\$1 bilhão.

Como deputado, vou apresentar **projeto de lei de Revisão Integral da Lei 4.962/2006**, com três objetivos articulados:

- Blindar o fundo contra desvinculações. Tornar a destinação dos 5% do FECF ao FEHIS efetivamente intocável, com mecanismos de transparência ativa mensal que permitam à sociedade civil acompanhar a execução.
- Reativar e fortalecer o Conselho Gestor, garantindo paridade entre poder público, sociedade civil e especialistas do tema - como prevê a Lei Federal 11.124/2005 e como vem sendo descumprido pelos sucessivos governos estaduais, que há anos não convocam reuniões nem eleições para novos membros.
- Modernizar as modalidades de aplicação, autorizando expressamente o uso de recursos do FEHIS para auxílio entrada, locação social, parcerias público-privadas, retrofit de imóveis vazios e reforma habitacional - modalidades que a redação de 2006 não previa.
- Permitir novas formas de capitalização do fundo, incluindo a participação em fundos imobiliários lastreados em ativos públicos e outros instrumentos de investimento capazes de ampliar a capacidade financeira e fortalecer a política habitacional.
- Estabelecer a obrigatoriedade de monitoramento e avaliação da aplicação dos recursos do fundo, contemplando a execução orçamentária comparada à meta original; impacto sobre o público-alvo declarado (saída do déficit, redução do ônus excessivo, melhoria das condições de moradia); custo por família efetivamente atendida; recomendações fundamentadas para continuidade, ajuste ou descontinuidade.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A blindagem institucional do fundo habitacional é prática consolidada em estados que têm política habitacional efetiva. SP tem o FPHIS com dotação plurianual; MG tem o FEH-MG com governança paritária ativa. O problema do FEHIS não é a previsão legal - é o descumprimento sistemático. Modernizar a lei, ampliando as modalidades de aplicação e fechando brechas de contingenciamento, é condição para que qualquer outra proposta desta agenda tenha lastro orçamentário real.

PROPOSTA 4

CPI das Obras Habitacionais Estaduais Inacabadas

O território fluminense está repleto de canteiros parados, conjuntos habitacionais sem conclusão, obras com 80% de execução abandonadas há anos. Em alguns casos, recursos federais (do MCMV) foram desbloqueados, executados parcialmente, e a obra parou. O TCE-RJ tem apontamentos esparsos sobre essas obras, mas não há diagnóstico consolidado.

Como deputado, vou apresentar requerimento de instalação de **Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das Obras Habitacionais Estaduais Inacabadas**. Com isso pretendo:

- Levantar todas as obras paralisadas - executadas pelo Estado diretamente ou em convênio com municípios - com identificação de localização, estágio físico-financeiro, valor já desembolsado e estimativa de conclusão.
- Identificar causas de paralisação (falta de contrapartida estadual, falência ou descontinuidade de construtoras, problemas fundiários, mudança de prioridade política, descumprimento de cláusulas contratuais).
- Responsabilizar gestores e empresas pelo descumprimento contratual e pelo abandono de recursos públicos, com encaminhamento ao Ministério Público quando cabível.
- Propor mecanismos institucionais de retomada - refinanciamento, novos contratos, parcerias com municípios e setor privado para conclusão.

POR QUE ISSO FUNCIONA

CPIs bem conduzidas podem gerar resultados concretos, tanto pela produção de informações qualificadas quanto pela mobilização institucional e social decorrente da publicidade de suas conclusões. No campo habitacional, identificar, mapear e quantificar o passivo de obras paralisadas é um passo fundamental para viabilizar estratégias de retomada, priorização de investimentos e ampliação da efetividade das políticas públicas.

DESENVOLVIMENTO URBANO

PROPOSTA 5

Prazo para Conversão do Termo Administrativo

Desde 2022, o programa Pacto-RJ entregou cerca de 16 mil Termos Administrativos de Reconhecimento de Posse e Moradia. O problema é que esse Termo não constitui título de propriedade, não é título registrável e sequer integra, por si só, o procedimento legal de regularização fundiária urbana - a REURB. Na prática, entregar esse documento sem abrir o correspondente processo de REURB cria para o morador uma falsa percepção de que sua propriedade está sendo regularizada, quando o procedimento legal necessário para chegar ao título definitivo pode nem sequer ter começado.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei para proibir a utilização do **Termo Administrativo** sem que haja a respectiva abertura de processo de regularização fundiária. Além disso, a partir da abertura do processo, a proposta estabelecerá prazo máximo de 24 meses para a conclusão da regularização, ressalvadas situações excepcionais devidamente justificadas. A proposição contará, ainda, com:

- Publicação trimestral de painel digital com indicadores de tempo médio de tramitação por etapa, por município e por região;
- Articulação com a Corregedoria-Geral de Justiça do TJ-RJ para edição de provimento que zere os emolumentos cartorários para REURB-S, competência prevista no art. 13 da Lei Federal 13.465/2017, de forma simplificada e automatizada;
- Responsabilização funcional do gestor em caso de descumprimento sistemático dos prazos (acima de 30% dos processos atrasados num ano, por exemplo);
- Dotação orçamentária específica para custear emolumentos de famílias de baixa renda em processos de REURB-S.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O modelo de prazo + responsabilização é eficaz onde foi aplicado. SP estabeleceu prazos máximos em REURB municipal e reduziu o tempo médio de processo em 40%. O importante é que o prazo crie incentivo institucional para fechar o ciclo de regularização, em vez de empilhar Termos Administrativos como se fossem títulos finais. Termo Administrativo não é regularização, não dá acesso a crédito, não permite herança formal e não garante propriedade contra terceiros.

PROPOSTA 6

Cadastro Estadual de Imóveis Públicos

O Censo 2022 identificou 11,4 milhões de domicílios vagos no Brasil. Só no Centro do Rio, levantamento da Prefeitura aponta 877 imóveis vazios ou subutilizados. O Estado é proprietário direto de centenas de imóveis ociosos e não há cadastro público desses imóveis. Casa Civil, ITERJ, EMOP, CEDAE, SuperVia mantêm cada um sua própria lista - quando têm -, e a sociedade não consegue saber o que existe.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Cadastro Estadual de Imóveis Públicos**, com:

- Obrigatoriedade de declaração trimestral por todos os órgãos da administração direta e indireta dos imóveis de sua titularidade.
- Base georreferenciada e pública, com dados sobre destinação atual, projetos previstos e situação dominial de cada imóvel.
- Lista de destinação prioritária: imóveis declarados ociosos por mais de 24 meses entram automaticamente em fila para programas habitacionais (locação social, retrofit, HIS, garantias em projetos de PPP habitacional) e, em caso de inviabilidade desses usos, alienação e destinação dos recursos ao FEHIS.
- Mecanismo de cessão a municípios: autorização ao Estado para ceder, sem ônus, imóveis ociosos a municípios para programas habitacionais de interesse social, com cláusulas de reversão em caso de descumprimento da destinação social.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A Secretaria de Patrimônio da União mantém o SPUnet, plataforma pública com inventário de imóveis federais - e o uso desses imóveis como contrapartida em PPPs (incluindo a Morar no Centro do Recife) tem viabilizado projetos sem desembolso direto de novos recursos. O Rio precisa do análogo estadual, articulado com municípios e com a Caixa.

PROPOSTA 7

Marco Estadual de Apoio à Centros Históricos Tombados

Os centros históricos fluminenses - Petrópolis, Vassouras, Paraty, Cabo Frio, Nova Friburgo, parte do centro do Rio capital - concentram patrimônio cultural valioso e, simultaneamente, imóveis vazios e/ou subutilizados. A combinação de tombamento + regulação edilícia rígida + falta de incentivos torna o uso residencial pouco viável. O resultado: prédios abandonados, esvaziamento populacional do centro, perda de patrimônio e demanda habitacional não atendida.

Como deputado, vou apresentar projeto de **lei Marco Estadual de Apoio à Habitação em Centros Históricos Tombados**, com quatro componentes:

- Diretrizes específicas com parametrização técnica para retrofit habitacional em áreas tombadas, alinhada e validada pelo INEPAC.
- Incentivos tributários e não-tributários - isenção de taxas estaduais de licenciamento, prazos diferenciados de análise, linhas de repasse estaduais para imóveis preservados.
- Protocolo simplificado de análise INEPAC para projetos residenciais em centros tombados, com prazo máximo de 90 dias úteis e categorização por nível de intervenção (cosmética, leve, estrutural).

POR QUE ISSO FUNCIONA

Em Recife, o Programa Morar no Centro (PPP) vai entregar 1.128 unidades em prédios históricos retrofitados. Em Portugal, o Programa de Reabilitação Urbana é referência internacional. Em todos os casos, o modelo é o mesmo: o patrimônio se preserva sendo usado, e a moradia em centro histórico tem valor cívico adicional - reduz pressão por expansão da malha urbana, aproveita infraestrutura existente e revitaliza comércio e serviços locais.

SUSTENTABILIDADE

PROPOSTA 8

Obrigatoriedade de Plano Municipal de Resiliência

Apenas a capital fluminense, entre os 22 municípios da Região Metropolitana, possui plano de adaptação e mitigação às mudanças climáticas. Municípios com áreas de risco mapeadas pelo CEMADEN - incluindo Petrópolis, Nova Friburgo, Teresópolis, Angra dos Reis e Magé - operam sem instrumento próprio de planejamento climático, dependendo de resposta emergencial caso a caso. Sem plano municipal, não há como articular drenagem, ordenamento territorial, reassentamento e contingenciamento de risco de forma coerente.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei estabelecendo obrigatoriedade de **Plano Municipal de Resiliência** para todos os municípios com áreas de risco mapeadas pelo CEMADEN, prevendo:

- Possibilidade de cooperação técnica estadual via INEA e Defesa Civil estadual para elaboração dos planos - particularmente para municípios menores sem corpo técnico próprio.
- Prazo escalonado conforme porte do município.
- Conteúdo mínimo obrigatório - mapeamento de áreas de risco, identificação de população exposta, plano de reassentamento preventivo articulado, plano de drenagem urbana, protocolos de alerta e evacuação.
- Vinculação a transferências estaduais - repasses do Estado para mitigação e adaptação climática condicionados à existência e atualização do plano.

POR QUE ISSO FUNCIONA

A Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (Lei 12.608/2012) já estabelece a obrigatoriedade de Plano Municipal de Redução de Riscos para municípios suscetíveis. O que falta é cooperação técnica e indução estadual. SP tem o Programa Municípios Verdes, que combina obrigatoriedade de plano de adaptação climática com cooperação técnica do estado. SC tem programa similar pós-tragédia de 2008.

PROPOSTA 9

Programa Estadual de Habitação Sustentável

A construção civil responde por parcela significativa das emissões brasileiras e por consumo substancial de energia ao longo da vida útil das edificações. Habitação de interesse social, no padrão atualmente predominante no MCMV e em programas estaduais, é construída com baixos níveis de eficiência energética, isolamento térmico e aproveitamento de água. Em um estado que sofre cada vez mais com eventos climáticos extremos, isso é problema duplo: emissões hoje e custo energético elevado para as famílias amanhã, justamente as que menos têm capacidade de arcar com contas crescentes de energia.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei criando o **Programa Estadual de Habitação Verde**, com três componentes:

- Linha específica de subsídio e financiamento do FEHIS para empreendimentos habitacionais com certificação ambiental.
- Incentivos não-tributários (prioridade em concorrências de PPP, acesso facilitado a imóveis públicos ociosos, prazos diferenciados de licenciamento) para empreendimentos privados de HIS que adotem critérios verdes.
- Integração com o FECAM (Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano) para financiar componentes específicos - sistemas de captação de água da chuva, energia solar, isolamento térmico - em projetos habitacionais de interesse social.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O Selo Casa Azul da Caixa Econômica já existe há mais de uma década e oferece desconto na taxa de juros para empreendimentos certificados, mas tem baixa adesão por falta de articulação estadual e municipal. São Paulo lançou o Programa Casa Sustentável; Pernambuco incluiu critérios verdes no Morar Bem PE. A inserção sistemática de critérios sustentáveis nos programas estaduais gera triplo impacto: reduz a conta de energia das famílias (em média 20 a 30% em projetos certificados), reduz emissões setoriais e cria mercado para fornecedores locais - tijolos ecológicos, painéis solares, sistemas de captação. É política industrial articulada à política social.

A close-up photograph of a person's arm and hand resting on a light-colored desk. The person is wearing a blue long-sleeved shirt. To the right of the hand is a spiral-bound notebook with a black cover and a black pen lying on it. The background is slightly blurred, showing more of the desk and the person's torso.

EIXO 04

Contas Públicas

SUMÁRIO DETALHADO

54 Diagnóstico

56 PROPOSTAS

Transparência e fiscalização orçamentária

1. Lei do Painel Público do Orçamento (Rio em Números)
2. Fiscalização permanente do Propag: cumprimento das contrapartidas e transparência sobre a cessão do FNDR

58 Regra fiscal para receitas extraordinárias

3. Lei de destinação vinculada das receitas excedentes de royalties e ICMS
4. Indicação para revisão da repartição do teto de despesas do Propag

60 Emendas parlamentares e transparência fiscal

5. Indicação para retomada do Boletim de Transparência Fiscal
6. Fim das emendas impositivas, com transparência total
7. Índice de Gestão Fiscal na distribuição do ICMS e apoio técnico aos municípios

DIAGNÓSTICO

UM ORÇAMENTO COM BAIXO GRAU DE FLEXIBILIDADE E SEM ESPAÇO PARA INVESTIMENTOS

A Lei Orçamentária Anual de 2026 - LOA 2026 (Lei 11.098/26) prevê que a despesa do Estado atingirá R\$ 126,57 bilhões. Os gastos com a Previdência dos servidores é a maior categoria, mais relevante e absorve R\$ 31,14 bilhões (24,6% do total). Os Encargos Especiais somam R\$ 14,72 bilhões que, no caso do Rio, é dominado pelo serviço da dívida pública. Esse valor deve encolher este ano e ainda mais nos próximos exercícios, já que **a adesão ao Propag reduziu a parcela mensal da dívida com a União de cerca de R\$ 436 milhões para R\$ 119 milhões a partir de julho de 2026** (obs: uma parte destes valores não estavam sendo pagos). Somando-se folha de pessoal, encargos sociais e serviço da dívida, essas despesas obrigatórias já representavam 62,8% de toda a despesa estadual, segundo a própria mensagem do Executivo que acompanhou o projeto de lei orçamentária. Depois de Previdência e Encargos Especiais, Segurança Pública (R\$ 19,36 bilhões, 15,3%), Saúde (R\$ 13,54 bilhões) e Educação (R\$ 10,89 bilhões) completam as maiores funções do orçamento. Por fim, os gastos com o Judiciário e Órgãos essenciais à Justiça (MP e Defensoria) somam impressionantes R\$ 16,117 bilhões, comprometendo ainda mais a capacidade de investimento do Estado.

A RECEITA CADA VEZ MAIS DEPENDENTE DO PETRÓLEO

A LOA 2026 previu receita líquida de R\$ 107,64 bilhões. No entanto, esta estimativa já foi revisada quatro vezes pela Secretaria de Estado de Fazenda até maio de 2026, subindo para R\$ 121,92 bilhões, alta de 13% sobre o valor original. A maior parte da explicação decorre das projeções das receitas royalties e participações especiais do petróleo (R&PE), que saltaram de R\$ 21,52 bilhões previstos para R\$ 31,87 bilhões, uma alta de 48%, acompanhando a elevação do Brent, de US\$ 59,75 (premissa original da LOA e que referencia o cálculo das receitas do petróleo pela ANP) para US\$ 90,44. O ICMS também foi revisado, de R\$ 57,32 bilhões para R\$ 62,41 bilhões, em parte pela própria atividade do setor de petróleo e refino, além dos programas de renegociação da dívida ativa. Com isso, o déficit fiscal projetado teve queda importante para este ano. No entanto, o alívio fiscal recente do Rio deve ser visto com cautela: em larga escala foi produzido por uma variável que pode ser revertida a qualquer momento. Vale observar, que já tem alguns meses que o preço do petróleo está abaixo do projetado na última revisão.

PROPAG: A União aceitou a redução da dívida dentro da nova arquitetura instituída pela Lei Complementar 212/2025

Em junho de 2026, o Rio formalizou a adesão ao Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag). A dívida com a União cairá de R\$ 210,6 bilhões para R\$ 168,5 bilhões, mediante a entrega de 20% do saldo em ativo. Com isso, o Estado atingiu a faixa de juros reais de 0% ao ano previsto no Propag, em vez do IPCA mais 4% cobrado no antigo Regime de Recuperação Fiscal. A parcela mensal teve queda de cerca de R\$ 436 milhões para R\$ 119 milhões a partir de julho de 2026, e as estimativas oficiais de economia fiscal em 2026 variam entre R\$ 3,1 bilhões e R\$ 6,2 bilhões.

O benefício vem com algumas obrigações para sua manutenção: aporte anual de 1% do saldo devedor ao Fundo de Equalização Federativa e investimento obrigatório de outro 1% do saldo devedor por ano em áreas específicas (no mínimo 60% em educação profissional técnica). São obrigações simples. Porém, haverá um teto de crescimento das despesas primárias limitado ao IPCA mais uma fração da variação real da receita. O descumprimento de qualquer uma dessas obrigações, inclusive atraso de parcela por três meses seguidos, desliga o Estado do programa e devolve as condições anteriores, mais onerosas.

Para que o acordo fosse realizado, o Rio optou por ceder à União os recebíveis futuros do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR) até 2048, em vez de comprometer os royalties de petróleo, escolha que, por estimativa própria a partir do coeficiente do Estado no Fundo de Participação dos Estados (1,88%) e de sua população, pode representar a renúncia a algo entre R\$ 300 milhões em 2029 e mais de R\$ 2 bilhões por ano a partir de 2043.

ALÍVIO NO CURTO PRAZO NÃO SIGNIFICA MUDANÇA DE DIREÇÃO

Royalties de petróleo em alta e uma renegociação de dívida que foi bem-sucedida compram tempo, mas não resolvem o descompasso histórico entre receita e despesa. Estruturalmente, as receitas do Rio de Janeiro são voláteis e as despesas são rígidas. O envelhecimento do funcionalismo irá aumentar ainda mais essa pressão (idade média de 49 anos). Precisamos de medidas estruturais que permitam a recuperação da capacidade de investimento do Estado. Despesas correntes precisam ser controladas para que os investimentos voltem a impulsionar o Estado.

PROPOSTAS



TRANSPARÊNCIA E FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

PROPOSTA 1

Lei do Painel Público do Orçamento (Rio em Números)

Entender o orçamento do Rio exige hoje cruzar documentos dispersos entre a Secretaria de Fazenda (Sefaz-RJ), a Secretaria de Planejamento e Gestão (Seplag-RJ) e a Assembleia Legislativa: LOA, revisões mensais de receita, execução da despesa e relatórios de dívida não conversam entre si e usam linguagem técnica pouco acessível ao cidadão. A consequência é um debate orçamentário restrito a especialistas, num Estado cuja saúde fiscal depende diretamente do controle público sobre as escolhas de gasto.

Como deputado, vou apresentar projeto de lei instituindo o Painel Rio em Números, painel público único e obrigatório, com os seguintes componentes:

- Consolidação mensal da execução da receita e da despesa em um único canal;
- Incorporação das revisões técnicas de receita da Sefaz e do andamento das metas do Propag;
- Linguagem acessível ao cidadão comum, com dados abertos e exportáveis;

- Atualização periódica obrigatória, de modo a permitir o acompanhamento contínuo pela sociedade.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Estados e municípios mais bem avaliados nos rankings de transparência fiscal do Tesouro Nacional e da Atricon (Radar da Transparência Pública) têm em comum a consolidação de dados dispersos em um único canal. Reunir a informação num só lugar, em linguagem clara, é o que transforma dados públicos em controle social efetivo e qualifica o debate que influencia a tomada de decisão.

PROPOSTA 2

Fiscalização permanente do Propag: cumprimento das contrapartidas e transparência sobre a cessão do FNDR

A adesão do Rio ao Propag, formalizada em junho de 2026, trouxe alívio fiscal relevante, mas também um conjunto de obrigações permanentes: aporte anual ao Fundo de Equalização Federativa, investimento mínimo de 1% do saldo devedor, teto de crescimento da despesa primária e prestação de contas semestral ao TCE-RJ e à Alerj. Para viabilizar a redução de 20% da dívida com a União, o Estado ainda optou por ceder os recebíveis futuros que teria direito a receber do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR) até 2048, fundo criado pela Reforma Tributária justamente para compensar estados como o Rio pelas perdas com o fim da guerra fiscal, renúncia estimada entre R\$ 300 milhões em 2029 e mais de R\$ 2 bilhões por ano a partir de 2043. Tanto o cumprimento das contrapartidas quanto o custo dessa cessão precisam ser acompanhados ano a ano.

Como deputado, vou fiscalizar de forma permanente a **execução do Propag**, com os seguintes componentes:

- Requerimentos periódicos de informação ao Executivo sobre o cumprimento de cada uma das obrigações do programa;
- Provocação ao TCE-RJ para que a análise dos balanços semestrais, já exigida por lei, seja de fato realizada e publicizada, e não apenas protocolada;
- Projeto de lei exigindo que o Executivo publique anualmente, junto ao balanço do Propag, a estimativa do valor de FNDR renunciado no exercício;
- Requerimentos sobre eventuais negociações futuras de troca desse fluxo por outro ativo, com as informações integradas ao Painel Rio em Números.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O próprio desenho do Propag transfere ao controle externo (Tribunais de Contas e Legislativos estaduais) a responsabilidade de vigiar o cumprimento das metas. O Legislativo e a sociedade precisam acompanhar, ano a ano, tanto as contrapartidas assumidas quanto a renúncia realizada para viabilizar a adesão. A ALERJ tem papel fundamental no ajuste fiscal e na sua fiscalização.

REGRA FISCAL PARA RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS

PROPOSTA 3

Lei de destinação vinculada das receitas excedentes de royalties e ICMS

Entre a LOA original e a revisão de maio de 2026, a receita de royalties e participações especiais do petróleo subiu 48%, apenas porque o preço do barril de Brent passou de US\$ 59,75 para US\$ 90,44 em poucos meses cotação que, no mesmo ano, já havia caído abaixo de US\$ 70. As receitas do Estado têm volatilidade extrema, e o risco é usar uma arrecadação temporária para custear despesa permanente, criando um passivo que se torna insustentável quando o preço do petróleo recua.

Como deputado, vou apresentar projeto de **lei de destinação vinculada das receitas extraordinárias**, com os seguintes componentes:

- Destinação padrão de toda receita de royalties, participações especiais e ICMS que superar a estimativa da LOA à amortização extraordinária da dívida ou ao Fundo Soberano do Estado (Lei Complementar Estadual 200/2022);
- Vedação do uso dessas receitas para criação de despesa corrente permanente, como reajustes de folha ou novos programas continuados;
- Exigência de lei específica e estudo de impacto fiscal para qualquer exceção à regra;
- Reforço, por meio da medida, da adesão do Estado ao Propag.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Este é o mesmo princípio adotado por países que vivem de recursos naturais voláteis, como a regra fiscal do cobre no Chile ou o fundo petrolífero da Noruega: separar receita extraordinária de despesa permanente. Poupar ou amortizar dívida com a receita excepcional evita que o Estado assuma compromissos que não conseguirá honrar quando a arrecadação voltar ao normal.

PROPOSTA 4

Indicação para revisão da repartição do teto de despesas pactuado no Propag

A Lei Complementar 212/2025 exige que, em até 12 meses após a assinatura do aditivo, o Rio limite o crescimento das despesas primárias à variação do IPCA acrescida de até 70% do crescimento real da receita. A forma como esse teto é repartido entre os Poderes e órgãos autônomos, porém, será definida por lei estadual específica e, sem transparência e participação, corre-se o risco de a regra federal ser cumprida no papel enquanto despesas específicas seguem crescendo acima da capacidade fiscal do Estado.

Como deputado, vou apresentar indicação ao Executivo sobre a repartição do teto de despesas, com os seguintes componentes:

- Construção da repartição do limite entre os Poderes e órgãos autônomos com participação da Alerj;
- Publicação transparente dos critérios e valores da repartição;
- Observância da lei estadual específica prevista na própria Lei Complementar 212/2025;
- Acompanhamento para evitar que despesas específicas cresçam acima do teto pactuado.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Regras fiscais só têm força para conter gastos quando há atuação conjunta dos três Poderes. Definir de forma transparente e negociada como cada Poder se ajusta ao teto é o que impede que o esforço fiscal recaia apenas sobre uma parte do orçamento e a ALERJ é fundamental nesse processo.

EMENDAS PARLAMENTARES E TRANSPARÊNCIA FISCAL

PROPOSTA 5

Indicação para retomada do Boletim de Transparência Fiscal pela Sefaz

O Boletim de Transparência Fiscal foi publicado pela Sefaz de forma regular, primeiro bimestral e depois quadrimestralmente, entre 2008 e 2019, detalhando receita, despesa, dívida e indicadores da Lei de Responsabilidade Fiscal em linguagem acessível. Em 2021 foi substituído por um único Boletim de Acompanhamento Fiscal, referente ao 3º quadrimestre daquele ano, e desde então não teve nenhuma nova edição, uma lacuna de informação que se abriu sem qualquer justificativa pública.

Como deputado, vou apresentar **indicação ao Executivo para a retomada do Boletim de Transparência Fiscal**, com os seguintes componentes:

- Retomada imediata da publicação periódica, resgatando o formato histórico do boletim;
- Incorporação das informações hoje dispersas nas revisões de receita da Sefaz;
- Inclusão do acompanhamento das metas do Propag;
- Articulação com o Painel Rio em Números (Proposta 1), como instrumentos complementares de transparência.

POR QUE ISSO FUNCIONA

Um boletim que já existiu por mais de uma década, foi interrompido sem justificativa e não exige nenhuma estrutura nova para ser reimplantado é exatamente o tipo de lacuna que a fiscalização legislativa deve enfrentar. Não se trata de criar burocracia nova, mas de restabelecer transparência e informação que o próprio Estado já produziu no passado.

PROPOSTA 6

Transparência total das emendas parlamentares impositivas

Instituídas pela Emenda Constitucional Estadual 97/2023 e regulamentadas pelas Leis Complementares 219/2024 e 221/2024, as emendas impositivas garantem a cada um dos 70 deputados o direito de indicar recursos que o Executivo é obrigado a executar — hoje da ordem de 0,37% da receita líquida de impostos, cerca de R\$ 3,17 milhões por deputado em 2026. Uma proposta protocolada na Alerj em abril de 2026 pretende elevar esse percentual para 1,55% da receita corrente líquida, o índice usado pela Câmara dos Deputados, o que quadruplicaria o valor sob controle direto de cada parlamentar, chegando a cerca de R\$ 22,3 milhões por deputado em 2027. Com valores dessa ordem sob indicação direta, a rastreabilidade de cada real torna-se condição essencial de controle público.

Como deputado, vou defender e cobrar transparência total das emendas parlamentares, com os seguintes componentes:

- Identificação nominal do deputado autor de cada emenda;
- Publicação de valor, objeto, beneficiário final e status de execução, em tempo real e em dados abertos;
- Ausência de exceção para qualquer parlamentar, inclusive para o próprio autor da proposta;
- Integração dessas informações ao Painel Rio em Números, permitindo o acompanhamento emenda por emenda

POR QUE ISSO FUNCIONA

O problema não é exclusivo do Rio. Em agosto de 2024, o Supremo Tribunal Federal suspendeu emendas impositivas em todo o país até que o Congresso garantisse a rastreabilidade dos valores, e organizações como a Central das Emendas surgiram justamente para organizar dados de difícil acesso público. Onde o destino de cada emenda é aberto e rastreável, o controle social e institucional se fortalece, e o recurso público fica sujeito ao escrutínio de toda a sociedade.

PROPOSTA 7

Índice de Gestão Fiscal na distribuição do ICMS e apoio técnico aos municípios

Levantamento da Capacidade de Pagamento (CAPAG) do Tesouro Nacional mostra que quase um terço dos 92 municípios fluminenses não recebeu nota na publicação mais recente, e a maioria dos que recebem está em C, patamar insuficiente para acessar crédito com garantia da União. A cota-parte municipal do ICMS, que segue majoritariamente o valor adicionado fiscal, reserva uma parcela definida livremente por lei estadual, já usada por outros estados para premiar critérios como conservação ambiental ou esforço de arrecadação, mas que o Rio não utiliza para incentivar a boa gestão fiscal. O Espírito Santo é o paradigma: mantém o CidadES, sistema do TCE-ES que recebe mensalmente as contas dos municípios, o Painel Capag, que replica a metodologia federal mês a mês, e o programa Enfoc, de capacitação continuada de gestores.

Como deputado, vou apresentar projeto de **lei e indicações sobre gestão fiscal municipal**, com os seguintes componentes:

- Inclusão de um Índice de Gestão Fiscal na composição do Índice de Participação dos Municípios (IPM), premiando a melhoria da qualidade das informações contábeis (medida pelo ICF do Tesouro Nacional);
- Avaliação da evolução dos indicadores de endividamento, poupança corrente e liquidez, calculados sobre a receita corrente ajustada, excluída a parcela patrimonial de royalties e participações especiais, para premiar mérito de gestão e não a volatilidade do petróleo;
- Indicação ao TCE-RJ e à Sefaz para criação de um sistema equivalente ao CidadES, com painel da CAPAG municipal atualizado mês a mês;
- Indicação para um programa permanente de capacitação de secretários de fazenda, contadores e gestores municipais, nos moldes do Enfoc capixaba.

POR QUE ISSO FUNCIONA

O Espírito Santo, referência nacional em CAPAG e no Indicador de Qualidade Contábil e Fiscal, não deve esse resultado apenas à disciplina do governo estadual, mas a um arranjo institucional entre Tribunal de Contas, Secretaria da Fazenda e municípios. Um incentivo embutido na distribuição do ICMS afeta diretamente a receita municipal, enquanto um alerta mensal sobre a situação fiscal permite corrigir o rumo dentro do próprio exercício, algo que a publicação anual do Tesouro Nacional, por si só, não permite.



REFERÊNCIAS

1. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Medo do crime e eleições 2026: os gatilhos da insegurança. São Paulo: FBSP, 2026.
2. Aqui cabe distinguir os conceitos de controle e influência sobre o território. Enquanto controle se refere a noção de grupo armado que usa a força para explorar mercados legais/ilegais e impor normas de comportamento, a influência se refere a mesma situação, mas de forma parcial e descontínua. HIRATA, Daniel et al. Mapa histórico dos grupos armados no Rio de Janeiro 2025. Niterói: Grupo de Estudos dos Novos Ilegalismos (GENI), Universidade Federal Fluminense; Instituto Fogo Cruzado, 2025. Disponível em: <https://geni.uff.br/wp-content/uploads/sites/357/2025/12/Relatorio-Mapa-2025-Alt3.pdf>. Acesso em 18 jul. 2026.
3. HIRATA, Daniel et al. Mapa histórico dos grupos armados no Rio de Janeiro 2025...
4. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Follow the Products: rastreamento de produtos e enfrentamento ao crime organizado no Brasil. São Paulo: FBSP, 2025.
5. EXTRA. Extra, O Globo, Valor e CBN lançam projeto especial sobre mercado ilegal que movimenta R\$ 473 bilhões no Brasil. Extra, Rio de Janeiro, ago. 2026. Disponível em: <https://extra.globo.com/economia/mercado-ilegal/noticia/2026/08/extra-o-globo-valor-e-cbn-lancam-projeto-especial-sobre-mercado-ilegal-que-movimenta-r-473-bilhoes-no-brasil.ghtml>
6. REDE DE OBSERVATÓRIOS DA SEGURANÇA. Intervenção federal no Rio de Janeiro: cinco anos depois: uma análise de operações policiais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro entre 2018 e 2022. Rio de Janeiro: Rede de Observatórios da Segurança, 2023. Disponível em: https://observatorioseguranca.com.br/wordpress/wp-content/uploads/2023/02/RELATORIO_observ-interv_2023_final-1.pdf. Acesso em 18 jul. 2026.
7. BRASIL. Decreto nº 50.402 de 30 de julho de 2026.
8. BRASIL. Decreto nº 50.403 de 30 de julho de 2026.
9. CENTRO DE ESTUDOS DE SEGURANÇA E CIDADANIA (CESeC). A falência das UPPs. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://cesecseguranca.com.br/participacao/falencia-das-upps/>. Acesso em 18 jul. 2026.
10. BRASIL. Lei nº 8.723 de 24 de janeiro de 2020.
11. BRASIL. Decreto nº 48.394 de 10 de março de 2023.
12. BRASIL. Decreto nº 49.339 de 22 de outubro de 2024.
13. BRASIL. Decreto nº 50.116, de 21 de janeiro de 2026.
14. BRASIL. Lei Estadual nº 10.994, de 2025.
15. BRASIL. Decreto Estadual nº 50.116, de 21 de janeiro de 2026. Institui o Programa Sentinela.
16. CBN. Governo do RJ suspende Programa Sentinela, que previa 200 mil câmeras no estado com custo de R\$ 2 bilhões. CBN, 9 jul. 2026. Disponível em: <https://cbn.globo.com/politica/noticia/2026/07/09/governo-do-rj-suspende-programa-sentinela-que-previa-200-mil-cameras-no-estado-com-custo-de-r-2-bilhoes.ghtml>.
17. O Decreto nº 50.371 de 08 de julho de 2026 revogou o Decreto nº 50.116/2026.
18. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Políticas Penais. Dados Estatísticos do Sistema Penitenciário: 19º Ciclo SISDEPEN – período de referência julho a dezembro de 2025. Brasília, DF: SENAPPEN, 2026. 334 p. 35.
19. SENAPPEN. Painéis Estatísticos do SISDEPEN, 2º semestre de 2025.
20. O total de presos do sistema penitenciário considera a população carcerária em regime fechado, semiaberto e aberto, em medida de segurança de internação e tratamento ambulatorial. Além disso, considera aqueles segregados em celas físicas ou em prisão domiciliar (seja em monitoramento eletrônico ou não).
21. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. 20º Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2026. São Paulo: FBSP, 2026, p. 358. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2026/07/anuario-2026.pdf>
22. CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). Justiça de SC transforma a reclusão em oportunidade de recomeço para pessoas privadas de liberdade. CNJ, 2025. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/justica-de-sc-transforma-a-reclusao-em-oportunidade-de-recomeco-para-pessoas-privadas-de-liberdade/>.
23. RIO DE JANEIRO (Estado). Secretaria de Estado de Polícia Penal. Relatório de Gestão Quadrienal 2022–2025. Rio de Janeiro: SEAPEN/RJ, 2025. Disponível em: https://www.rj.gov.br/policiapenalrj/sites/default/files/arquivos_paginas/Revis%C3%A3o%20do%20relat%C3%B3rio%20de%20gest%C3%A3o%20seppen%20%281%29_compressed.pdf. Acesso em: 2 jun. 2026, p. 35.
24. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. 20º Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2026..., p. 388.
25. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA (FBSP). Raio-X das Forças de Segurança Pública do Brasil: 2006-2026. 2. ed. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2026, p. 145..

26. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Diagnóstico das Guardas Municipais no Brasil 2025: ano base 2024. Brasília, DF: SENASP, 2025.
27. BRASIL. Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018. Institui o Sistema Único de Segurança Pública (Susp) e cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS). Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: Planalto. Acesso em: 31 maio 2026.
28. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Diagnóstico das Guardas Municipais no Brasil 2025: ano base 2024. Brasília, DF: SENASP, 2025.
29. WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). First Global Ministerial Conference on Road Safety. 19-20 nov. 2009. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/events/detail/2009/11/19/default-calendar/first-global-ministerial-conference-on-road-safety>
30. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Assembleia Geral. Resolução A/RES/74/299: Improving global road safety. Nova York: Nações Unidas, 31 ago. 2020. Disponível em: <https://docs.un.org/en/A/RES/74/299>
31. NAÇÕES UNIDAS. Acidentes rodoviários seguem como principal causa de morte entre crianças e jovens. ONU News, 16 nov. 2025. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2025/11/1851539>.
32. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP). Sinesp – Painel de Dados Nacionais de Segurança Pública, 1º semestre de 2026.
33. SILVESTRE, Yasmin. Brasil registra 67 mortes por dia em acidentes de trânsito; SP lidera casos. CNN Brasil, São Paulo, 30 jul. 2026. Atualizado em: 31 jul. 2026. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/sudeste/sp/brasil-registra-67-mortes-por-dia-em-acidentes-de-transito-sp-lidera-casos/>
34. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP). Sinesp – Painel de Dados Nacionais de Segurança Pública, 1º semestre de 2026.
35. INSTITUTO SOU DA PAZ. 2º Balanço das Políticas de Gestão para Resultado na Segurança Pública, 2023; Atlas da Violência 2026. IPEA; FBSP, 2026, p. 166..
36. CERQUEIRA, Daniel; BUENO, Samira (coord.). Atlas da violência 2026. [livro eletrônico]. São Paulo: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea); Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), 2026.
37. O CICC, estrutura subordinada a Polícia Militar, está alinhado com o Sistema Integrado de Coordenação, Comunicação, Comando e Controle (SIC4), que prevê a articulação com os CICC-Municipais. Contudo, para além das atribuições previstas nesse sistema, é fundamental considerar a ampliação do papel do Centro como incentivador e integrador das iniciativas municipais de criação de Centros Integrados de Gestão, sob a orientação da Carta para Cidades Inteligentes#, assim como de Centros de Controle de Cidades, conforme a ABNT PR 1021:2024, inspirada na experiência do COR RIO.
38. CBN. Governo do RJ suspende Programa Sentinela, que previa 200 mil câmeras no estado com custo de R\$ 2 bilhões. CBN, 9 jul. 2026. Disponível em: <https://cbn.globo.com/politica/noticia/2026/07/09/governo-do-rj-suspende-programa-sentinela-que-previa-200-mil-cameras-no-estado-com-custo-de-r-2-bilhoes.ghtml>
39. A Portaria MJSP nº 1.199/2026 institui o Sistema Integrado de Coordenação, Comunicação, Comando e Controle de Segurança Pública e Defesa Social (SIC4), no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP). Um de seus principais objetivos é promover a cooperação entre Centros Integrados de Comando e Controle nacional, estadual e municipais.
40. ABNT PR 1021:2024 define a resiliência urbana como a "capacidade de uma cidade estabelecer estruturas, protocolos e procedimentos integrados para enfrentar eventos extremos, mitigar riscos, reduzir a complexidade da gestão e aprimorar a tomada de decisões em tempo real".
41. Um exemplo de Centro de Controle regional é o Consórcio Intermunicipal de Segurança Pública da Baixada Fluminense (CISPBAF).
42. WHITE, M. D.; WATTS, S.; MALM, A. AI, body-worn cameras, and a potential civilizing effect for officers: evidence from the Arizona Truleo study. Criminology & Public Policy, 2026. DOI: 10.1111/1745-9133.70018.
43. RIO DE JANEIRO (Município). Prefeitura do Rio expande CIVITAS, que terá 20 mil câmeras até 2028. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/prefeitura-do-rio-expande-civitas-que-tera-20-mil-cameras-ate-2028/>
44. PRZESZLOWSKI, K. Real-time crime centers as frontiers of technology in policing. Miami: Florida International University, 2023.
45. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT PR 1021:2024 — Cidades e comunidades sustentáveis: centros de operações de cidade. Rio de Janeiro: ABNT, 2024.
46. CERQUEIRA, D.; BUENO, S. (coord.). Atlas da Violência 2026. São Paulo: IPEA; FBSP, 2026.
47. Instituto de Segurança Pública (ISP), 2026, com dados do primeiro semestre de 2024.
48. Dados referentes ao ano de 2024 (em razão da metodologia adotada, existe um lapso de dois anos). INSTITUTO SOU DA PAZ. Onde mora a impunidade? Porque o Brasil precisa de um Indicador Nacional de Esclarecimentos de Homicídios | 8ª edição, 2025.
49. INSTITUTO SOU DA PAZ. 2º Balanço das Políticas de Gestão para Resultado na Segurança Pública, 2023; Atlas da Violência 2026. IPEA; FBSP, 2026.
50. INSTITUTO SOU DA PAZ. 2º Balanço das Políticas de Gestão para Resultado na Segurança Pública, 2023...
51. FBSP, 2026. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. 20º Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2026. São Paulo: FBSP, 2026. Dis-

ponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2026/07/anuario-2026.pdf>

52. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Dados Nacionais de Segurança Pública: Sinesp VDE – Validador de Dados Estatísticos. Brasília, DF: MJSP, 2026.
53. SILVESTRE, Yasmin. Brasil registra 67 mortes por dia em acidentes de trânsito...
54. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Dados Nacionais de Segurança Pública: Sinesp VDE – Validador de Dados Estatísticos. Brasília, DF: MJSP, 2026.
55. O crime como fenômeno multicausal é a base do conceito de segurança cidadã, construído e trabalhado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).
56. CERQUEIRA, D.; BUENO, S. (coord.). Atlas da Violência 2026. São Paulo: IPEA; FBSP, 2026, p. 166.
57. RIO DE JANEIRO. Decreto nº 49.001, de 11 de março de 2024, que atualiza a estrutura da SESP sem prever ouvidoria própria das polícias.
58. CEARÁ (Estado). Controladoria Geral de Disciplina dos Órgãos de Segurança Pública e Sistema Penitenciário (CGD). Fortaleza: Governo do Estado do Ceará, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ce.gov.br/cgd/>. Acesso em: 2 jun. 2026.
59. O total de presos do sistema penitenciário considera a população carcerária em regime fechado, semiaberto e aberto, em medida de segurança de internação e tratamento ambulatorial. Além disso, considera aqueles segregados em celas físicas ou em prisão domiciliar (seja em monitoramento eletrônico ou não).
60. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. 20º Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2026...
61. BRASIL. Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984. Institui a Lei de Execução Penal.
62. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Políticas Penais (SENAPPEN). Painel Estatístico: Pessoas Privadas de Liberdade. Brasília, DF: SENAPPEN, [s.d.]
63. CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). Justiça de SC transforma a reclusão em oportunidade de recomeço para pessoas presas. Agência CNJ de Notícias, 7 jul. 2025. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/justica-de-sc-transforma-a-reclusao-em-oportunidade-de-recomeco-para-pessoas-privadas-de-liberdade/>
64. RIO DE JANEIRO (Estado). Secretaria de Estado de Segurança Pública. Governo do Rio entrega Plano de Reocupação Territorial ao STF. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Segurança Pública, 2025. Disponível em: <https://www.rj.gov.br/seguranca/node/424>; HIRATA, D. V.; COUTO, M. I. (coord.). Mapa Histórico dos Grupos Armados no Rio de Janeiro. GENI/UFF; Fogo Cruzado, 2025.
65. CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO (CNMP). ADPF das Favelas: CNMP aprova plano de recuperação territorial apresentado pelo Governo do Rio de Janeiro. Brasília, DF: CNMP, 2026. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/todas-as-noticias/19346-adpf-das-favelas-cnmp-aprova-plano-de-recuperacao-territorial-apresentado-pelo-governo-do-rio-de-janeiro>. Acesso em: 2 jun. 2026.
66. CENTRO DE ESTUDOS DE SEGURANÇA E CIDADANIA (CESeC). A falência das UPPs. Rio de Janeiro: CESeC, 2017. Disponível em: <https://cesecseguranca.com.br/participacao/falencia-das-upps/>. Acesso em: 2 jun. 2026.
67. INSTITUTO SOU DA PAZ. 2º Balanço das Políticas de Gestão para Resultado na Segurança Pública, 2023; Atlas da Violência 2026. IPEA; FBSP, 2026.
68. INSTITUTO SOU DA PAZ. 2º Balanço das Políticas de Gestão para Resultado na Segurança Pública, 2023; Atlas da Violência 2026...
69. ALLEN, Craig. All the Buzz About Drones as First Responders. Police Chief Magazine, Alexandria, VA: International Association of Chiefs of Police (IACP), 16 abr. 2025. Disponível em: <https://www.policechiefmagazine.org/all-the-buzz-dfr/>. Acesso em: 2 jun. 2026.
70. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA (FBSP). Raio-X das Forças de Segurança Pública do Brasil: 2006-2026. 2. ed. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2026, p. 145.
71. BRASIL. Lei nº 13.675 de 11 de junho de 2018 (SUSP); Ministério da Justiça e Segurança Pública. Diagnóstico das Guardas Municipais no Brasil 2025. Brasília: SENASP, 2025.
72. IBGE. Censo Demográfico 2022. Proporção de ocupados com mais de duas horas de deslocamento ao trabalho. SIDRA, Tabela 10333. sidra.ibge.gov.br
73. O Globo. Em dez anos, transportes coletivos do Rio perderam um bilhão de usuários. 26 jan. 2025. oglobo.globo.com
74. AGETRANSF. Contratos e aditivos — SuperVia. agetransf.rj.gov.br/concessionarias/supervia/contratos
75. Serra, Bernardo; Oliveira, Gabriel Tenenbaum de. A mobilidade urbana da metrópole na encruzilhada. In: GIAMBIAGI et al. Um renascer para o estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2025, cap. 8; AGETRANSF. SuperVia em Números (2013–2024).
76. DUARTE, Pedro. Caos nos Trilhos: Relatório de Vistorias aos Ramais da SuperVia. Mandato Vereador Pedro Duarte, mar.–maio 2025.
77. Agência Brasil. SuperVia tem plano de recuperação judicial homologado pela Justiça. Nov. 2025. agenciabrasil.ebc.com.br
78. Serra; Oliveira (2025), op. cit., cap. 8, Tabela 8.3 — órgãos públicos com responsabilidades sobre a gestão estadual de transportes.
79. Serra; Oliveira (2025), op. cit., cap. 8, p. 238–242.
80. IBGE. PNAD Continua — Rendimento de Todas as Fontes 2024. agenciadenoticias.ibge.gov.br
81. Serra; Oliveira (2025), op. cit., cap. 8, p. 236, Tabela 8.4 — subsídios e transações do BUI (2010–2024).

82. Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2025. cnt.org.br/pesquisa-rodovias
83. AGETTRANSP. Contratos e aditivos — SuperVia. Op. cit.; DUARTE, Pedro. Caos nos Trilhos. Op. cit.
84. EMTU/SP. Painel de indicadores de qualidade por concessionário. emtu.sp.gov.br
85. Lei Estadual nº 4.555/2005 — cria a AGETTRANSP. alerj.rj.gov.br
86. ANTT. Relatório Anual de Desempenho — Ferrovias. antt.gov.br
87. Decreto-Lei Estadual nº 1.736/1968 — criação da RioTrilhos. alerj.rj.gov.br
88. ENMU — Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana. Boletim Informativo nº 6. BNDES/Ministério das Cidades, fev. 2026.
89. ENMU (2026), op. cit.
90. MetrôRio. Jaé ou Riocard?; Prefeitura do Rio. Cartão Jaé obrigatório nos transportes municipais, ago. 2025.
91. Prefeitura de São Paulo. Integração do Bilhete Único com metrô e trens da CPTM. Set. 2005.
92. BERIA, P.; LAURINO, A.; GRIMALDI, R. The impact of Integrated Tariff Systems on public transport demand. *Research in Transportation Economics*, v. 29, n. 1, p. 82–89, 2010.
93. GERJ. DETRO/RJ. Estruturação da modelagem da licitação para a delegação dos serviços de transporte público intermunicipal, 2024.
94. EMTU/SP. Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitano. emtu.sp.gov.br
95. NTU — Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Anuário do Transporte Urbano 2023–2024.
96. GERJ. Plano Diretor de Transportes Urbanos da RMRJ, 2014.
97. Lei Complementar Estadual nº 184/2018; Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole).
98. Metrô-SP. Portal de Transparência — Pesquisa Origem e Destino e Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU). transparencia.metrosp.com.br
99. ENMU (2026), op. cit.; Lei Federal nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana.
100. Diário do Rio. Nos 40 anos de dificuldades do Rio em expandir o metrô, 2019; Diário do Rio. Estações fantasmas do metrô do Rio, nov. 2021.
101. ENMU — Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (2026). Relatório Executivo. BNDES/Ministério das Cidades, fev. 2026.
102. ENMU (2026), Relatório Executivo, op. cit.; Serra; Oliveira (2025), op. cit., cap. 8.
103. ENMU/BNDES, Tabela A17, junho de 2026
104. ENMU/BNDES, junho de 2026
105. Serra; Oliveira (2025), op. cit., cap. 8, p. 230–232; UITP (2024), op. cit.
106. DUARTE, Pedro. Caos nos Trilhos. Op. cit.; ENMU (2026), op. cit.
107. Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2025. Op. cit.
108. Portaria Conjunta nº 103/2025 e Portaria STN/MF nº 2.369/2025 — aporte e garantia contingente da União em PPPs subnacionais; Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras. Estudos técnicos do programa de concessão de rodovias, 2018.
109. ENMU (2026), op. cit.; DER-RJ, dados de malha rodoviária estadual.
110. Fundação João Pinheiro. Déficit Habitacional no Brasil 2022. Maio/2024. fjp.mg.gov.br/sp-e-mg-tem-o-maior-deficit-habitacional-no-brasil.
111. Sindsprev/RJ, com base nos dados da FJP, maio/2024. sindsprevrj.org.
112. TCE-RJ, parecer prévio sobre as contas de 2020, junho/2021. tcerj.tc.br.
113. TCE-RJ, Processo nº 101.949-1/19.
114. Núcleo de Terras e Habitação da DPRJ. Observatório das Metrópoles, 2020 — observatoriodasmetrolopes.net.br.
115. IBGE. Censo Demográfico 2022. Resultados preliminares sobre domicílios vagos, junho/2023. Citado por Sindsprev/RJ - sindsprevrj.org.
116. Prefeitura do Rio de Janeiro, citada pela Casa Fluminense, 2021.
117. CEMADEN. Mapeamento de áreas de risco. 2022. Citado em Observatório do Clima, marcasfluminense.org.br/a-desigualdade-comeca-em-casa-rj-tem-um-deficit-habitacional-de-500-mil-moradias-2024 - oc.eco.br/chuvas-no-rio-repetem-tragedia-anunciada-e-acentuam-desigualdades.
118. Agência Gov / CEMADEN. Cemaden registra recorde de alertas e mais de 1,6 mil ocorrências de desastres em 2024. Janeiro/2025. agenciagov.ebc.com.br.
119. Painel Climático, Casa Fluminense. Citado em Observatório do Clima, março/2024 — oc.eco.br.
120. Confederação Nacional de Municípios. Apenas 68% dos Municípios possuem Código de Obras e Edificações - cnm.org.br.

EXPEDIENTE

CANDIDATO

Pedro Duarte

COORDENAÇÃO GERAL

Guilherme Oliveira

SEGURANÇA PÚBLICA

Marcia Flor

Leonardo Mazzurana

MOBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO

Felipe Schwartz

Tamir Salem

Paul Corrêa do Lago

DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

Helena Hocayen

ORÇAMENTO FISCAL

André Duarte

REDAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO

Guilherme Oliveira

Helena Hocayen

Paul Corrêa do Lago

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Eduarda Contildes

REVISÃO

Bruno Kazuhiro

Vinicius Oberg

DEPUTADO ESTADUAL

pedroduarte

55300



@pedroduarterio



+55 21 95903-6939