

Acho que são questões absolutamente pragmáticas, que até agora eu não tenho resposta, nem eu nem a população, que depende de uma relação estreita entre a prefeitura, a Secretaria de Transportes do Estado, a Fetranspor, a Rio Ônibus e o ente metropolitano, e que são as questões objetivas, que me levaram a solicitar essa audiência pública porque está agora tudo no ar. Até a ordem de discussão está inversa. Porque, quem vai apresentar primeiro o problema é a Ecoponte, porque é onde se dá o nó maior, mas que é só um dos eixos do problema.

Então, eu queria que os senhores, que forem fazer uso da palavra, principalmente pelo Município do Rio de Janeiro e pelo estado, pudessem dizer como andam essas tratativas, que soluções foram encontradas, quando serão implantadas, quando se conclui o BRT. Porque eu temo que, como estão as coisas, serem todos pegos de surpresa, com gravíssimo problema de transporte por ônibus, na nossa Região Metropolitana como um todo.

Obrigado, sr. presidente.
O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, deputado Luiz Paulo.

Passo de imediato a palavra ao deputado Renan Ferreirinha para sua intervenção inicial. Registro a presença do relator desta Comissão Especial, deputado Eliomar Coelho.

O SR. RENAN FERREIRINHA - Bom-dia a todos. Queria saudar esta comissão, na figura do deputado Waldeck Carneiro, nosso presidente; na figura do deputado Luiz Paulo, que está estiloso hoje com esse blêizer vinho. Até então, eu não conhecia, Luiz Paulo. E olha que eu divido com você umas 20 comissões, hein? Espero que seja original, deputado Luiz Paulo. Então, está bom.

Queria saudar também a presença aqui do secretário Delmo, da Paula e, recentemente, juntos tivemos uma boa reunião a respeito das barcas, então, acho que é uma ótima oportunidade de outro tema também. E todos os presentes aqui, na figura na Dulce, que já conhece há mais tempo. Então, quero agradecer pela presença de vocês.

É sempre muito oportuno termos um momento de fala sobre a Região Metropolitana. E sendo cria da Região Metropolitana - sou nascido e criado em São Gonçalo, moro na Região Metropolitana -, então, conheço muito bem os desafios, especialmente, sr. presidente, os desafios de transporte. Porque historicamente nosso estado teve políticas públicas baseadas em localidades específicas especialmente a capital. Não levando em conta as dificuldades e complexidade da nossa Região Metropolitana. Nós estamos falando de milhões de habitantes que não tiveram políticas públicas de acesso e mobilidade que pudessem condizer com suas dificuldades, deputado Eliomar Coelho.

Então, eu sou nascido e criado em São Gonçalo, moro em São Gonçalo. Para você conseguir chegar a Niterói ou a qualquer outro lugar de São Gonçalo só através de ônibus. Isso é um absurdo, para a gente começar por aí. E quando a gente fala da ponte, que hoje é o tema da nossa audiência pública, não precisava nem de, deputado Luiz Paulo, ser o Jorge para falar para a gente que hoje à tarde a ponte engarrafou porque não é mais "hoje à tarde", está em todos os momentos, o nosso famoso *rush hour*.

Então, acho que é bem importante ter presença aqui do Júlio, da Ecoponte. Acho que eu acompanho como espectador aquela obra da alça e parabenizar pela velocidade, porque realmente é algo para quem acompanha diariamente, você ver aquele filho crescer todos os dias é impressionante e ouvir qual é realmente o impacto disso. E dizer que vocês têm um grande desafio. Vocês têm um desafio mais do que de mobilidade urbana, vocês têm um desafio de inclusão social. Porque quando você oferece política pública em mobilidade da forma que deve ser e da forma que precisa ser na nossa Região Metropolitana, e aqui eu incluo a Baixada Fluminense, incluo a cidade do Rio de Janeiro, incluo especialmente a região da zona leste, de onde eu sou, especialmente São Gonçalo, a gente está falando de literalmente uma dívida histórica e de um esquecimento institucionalizado. As pessoas não olham para aquele lado. E com todo respeito a Dulce e os demais amigos niteroienses, como o presidente, quando olha, para em Niterói. Quando o CEP muda para São Gonçalo, Itaboraí e Maricá, aí para de olhar por completo. Então, existe realmente uma diferença socioeconômica muito séria que se traduz em políticas públicas, se traduz em marginalidade nesse ponto. E eu queria ouvir mais do pessoal da Ecoponte e do pessoal da Secretaria de Transporte quais são os números que nós estamos falando, quantos carros vão ser afetados. Eu tenho aqui um número que 15 mil veículos deixarão de utilizar um pequeno trecho ali da Avenida Brasil. É verdade esse número? É isso? Quais são as evidências? A gente precisa fazer nossas discussões baseadas em evidências e é isso quero ouvir de vocês especialmente aqui.

Eu vejo todos os dias lá a obra avançando, mas o que que vai ser realmente o impacto dessa, qual é a consequência disso? E, por fim, também queria ouvir outras duas questões, especialmente do pessoal da Ecoponte. Primeiro a relação com o Exército Brasileiro, teve uma área ali no antigo prédio da Imbel, o prédio da Indústria de Material Bélico do Brasil que foi abaixo para dar lugar a um trecho da alça e ficou como contrapartida ao uso desse arsenal de guerra a construção de um novo prédio da Imbel no Caju. Queria ouvir como que está o trâmite disso, a respeito desse acordo que foi feito com o Exército. E também a respeito do BRT da Transbrasil, um pouco do que o deputado Luiz Paulo já colocou. Qual é o efeito dessa pista a menos no trânsito da Região Metropolitana, especialmente no trânsito ali, que já é muito ruim. Quando a gente cai na Francisco Bicalho, aquilo é um caos, você já vai afunilando. Você ter uma pista a menos é muito preocupante. Se as obras já estão, imagina quando a gente tiver com essa obra entregue.

Então, são essas as minhas colocações. Saudar mais uma vez a Comissão Especial da Região Metropolitana. É um grande prazer e privilégio fazer parte. E espero que hoje a gente tenha uma excelente discussão aqui na casa.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, deputado Renan Ferreirinha.

Tem a palavra para saudação inicial o deputado Eliomar Coelho, relator desta Comissão Especial.

O SR. ELIOMAR COELHO - Sr. presidente, quero dar bom dia para todos e para todas. Realmente, estou chegando atrasado porque houve uma confusão, ligaram para mim para dizer que tinha caído a atividade e não tinha, e depois, então... Mas de qualquer maneira eu estou aqui.

O que acontece é o seguinte, eu não vou falar nada. Cabe ao relator ouvir, anotar. E, no final, se houver a exigência de alguma fala, então, falar exatamente aquilo que foi ouvido, fazendo uma síntese.

Muito obrigado.
O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, deputado Eliomar Coelho.

Eu quero registrar Eduardo Frumento, da CBN; Vinícius Messina, da FBCN, Lúcia Colonnese(?) Fernandes, eu não tenho aqui o registro institucional, e Cedac também. O Marcos está presente? O Cedac também presente, sempre presente nas nossas audiências. Uma das instituições que têm acompanhado muito de perto esse debate.

Registro o coronel Paulo Afonso aqui presente, que preside a Nittrans, a empresa de trânsito de Niterói. Peço que tome assento aqui à Mesa, coronel, por gentileza; Marcos, que as entidades da sociedade civil, por favor, estejam à Mesa também enquanto tivermos lugares disponíveis.

Quero citar também Pedro Lomelino, que é o chefe de gabinete do vereador Bruno Lessa, de Niterói. Agradeço a presença, fomos vereadores juntos.

Eu vou passar, então, a palavra para a exposição, ao dr. Júlio Amorim, da Ecoponte, agradecendo mais uma vez, não só pela presença, mas por ter recebido os nossos técnicos antes dessa audiência, e por preparar essa apresentação. Mas eu quero também, para facilitar a nossa interlocução, dr. Júlio, eu quero já deixar, assim como fizeram os deputados Luiz Paulo e Ferreirinha, algumas questões também em relação à obra específica da alça. Primeiro, quero trazer as perguntas do deputado Dionísio Lins, que me comprometi aqui a decliná-las. O deputado Dionísio pergunta sobre a data prevista

de inauguração da alça de acesso da ponte à Linha Vermelha. Mesma pergunta do deputado Renan Ferreirinha se há um estudo acerca da quantidade de veículos/dia que deixarão de descer na Avenida Brasil e seguirão direto para a Linha Vermelha. Pergunta o deputado Dionísio Lins, presidente da Comissão de Transportes. Eu acrescentaria se há estudos e se há em resumo o que eles apontaram sobre eventual aumento na emissão da carga de dióxido de carbono pelos veículos que passarão sobre a alça, e que impacto pode causar, impacto ambiental, especialmente na região do Caju. Acerca da poluição sonora, o que os estudos mostraram. Porque há uma escola municipal que funciona dentro do arsenal de guerra ali. Então, portanto, há um eventual impacto sobre a poluição sonora, a partir da poluição sonora. Um dos aspectos que eu quero aqui enfatizar sobre a construção do BRT Transbrasil até a Rodoviária Novo Rio, se há ponto de tensão entre as duas obras. E, se houver, quais são eles, e como equacioná-los. Em relação ao Into, também, há mudanças no traçado do BRT que passa no Into. A proposta de mudança no trajeto das linhas de ônibus intermunicipais. Existe essa proposta? Que vem pela ponte? Se, sim, qual é a proposta. Se houver eventualmente uma proposta de mudança no trajeto. E se há alguma perspectiva, e aí a própria Secretaria de Transportes do estado e do município aqui representado também, pode responder, sobre eventual projeto de alargamento da pista da Avenida Brasil no sentido zona oeste, ali na altura do Caju. Enfim, queria trazer essas perguntas em acréscimo às que já foram formuladas.

E passo a palavra a v. sa. para a sua exposição.
O SR. JÚLIO AMORIM - Bom-dia a todos. V. exa. tem tempo? Posso ir explanando?

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Pode explicar no tempo que estiver preparado. Por favor.

O SR. JÚLIO AMORIM - Obrigado. Fiz algumas anotações de algumas perguntas, se eventualmente deixar alguma resposta pendente, fico à disposição.

Primeiro, é um prazer, uma honra estar presente nessa Casa discutindo um tema tão importante com a mobilidade especialmente da Região Metropolitana. Saudar todos os deputados, todos os presentes. Queria falar um pouquinho sobre a nossa obra da Linha Vermelha. É uma obra importante, esperada há muitos anos para aquela região. Já citando algumas perguntas, se existe algum estudo, se existe algum impacto. Existe, sim, um estudo de tráfego, que precedeu essa obra, estudos complexos para que fosse realizado o projeto.

Então, esse número de 15 mil veículos é baseado em um estudo que foi realizado, onde o problema existente, que causa - falando um pouquinho antes do BRT -, é uma disputa, uma confluência na região do Cemitério do Caju, onde os veículos que já descem da ponte já descem na extrema esquerda e querem acessar a Linha Vermelha, têm que cruzar seis faixas de rolamento para acessar a Linha Vermelha. E os ônibus que vêm da Rodrigues Alves, do Túnel Marcello Alencar, querem pegar a faixa seletiva, (não compreendido) corredor do BRT, têm que pegar todas as da esquerda. Então, ali fica um conflito, e isso acaba irradiando a retenção, especialmente para a ponte, para aquela região da Rodrigues Alves.

A obra da Linha Vermelha consiste em fazer uma conexão direta da ponte com a Linha Vermelha, na altura do km 3, onde esse conflito existente, esse X existente naquela região termina.

Então, é uma obra, como eu falei, importante para melhorar toda uma região. E a previsão dela, estamos trabalhando para terminar ainda em dezembro. Há algumas áreas que ainda estão pendentes de liberação num cenário, talvez, no máximo em janeiro estimamos que essa obra já esteja concluída.

Agradeço ao deputado Renan Ferreirinha pelas palavras, realmente nós temos trabalhado muito para fazer, em conjunto com a ANTT, que tem sido uma grande parceira nessa obra para que ela saia o mais rápido possível pela importância que ela tem para a mobilidade urbana. Também foi falado sobre estudos de monóxido de carbono, poluição sonora. Na ponte, na verdade, não acresce, na verdade, a tendência é que melhore porque você vai acabar com o resfriamento, e existe um acompanhamento que está sendo realizado, especificamente, no bairro do Caju que está sendo realizado com a Prefeitura do Rio, com a Secretaria de Meio Ambiente, que também todos os movimentos estão sendo monitorados. Monóxido de carbono, existem alguns locais que vão ter grades, telas para reduzir ruído. Existe um monitoramento de monóxido, algumas casas serão removidas. Só que o estudo depende muito da funcionalidade daquela alça para saber qual vai ser o resultado prático. Hoje, são estimativas. Mas tudo isso está sendo realizado e está sendo monitorado com a cidade.

Eu acho importante falar, eu acho que é o cenário adequado, primeiro para falar que são obras distintas. Eu, durante os últimos seis meses, fui muito demandado por imprensa, por federações, por diversas autoridades que acabavam confundindo as duas obras. Uma que é a obra do BRT da Avenida Brasil, que passa em duas alças da ponte com a nossa obra da Linha Vermelha. Na verdade, elas não têm impacto uma com a outra. A obra da Linha Vermelha, hoje, na verdade, os impactos que vão gerar são impactos positivos. Na verdade, a obra está sendo toda tocada em paralelo, não há nenhuma conexão com a ponte ainda.

Inclusive, nós discutimos bastante com o consórcio que o momento de junção com a ponte, que iniciava em 40 dias, tem que quebrar aquela mureta, hoje nós conseguimos suprimir isso para que realmente não tenha nenhum impacto para a ponte ou que tenha o menor possível. Então, hoje a obra está sendo tocada toda basicamente no Bairro do Caju. Então, não tem nenhum reflexo ainda de tráfego, nada nesse sentido.

Falar um pouquinho da ponte. A ponte tem uma relação - até saúdo aqui o coronel Paulo Afonso, secretário Arandi(?), nós temos conversas quase que diárias. Eu falo que a ponte tem uma relação umbilical tanto com o Município do Rio quanto com o Município de Niterói. Por ali passam 150 mil veículos por dia, 75 por sentido. Que isso, em épocas de feriado, passam uns de 100 mil veículos. Isso eu estou falando em torno de 400, 500 pessoas por dia que passam por ali.

Então, é uma operação complexa, tensa, onde um simples caminhão pode causar um reflexo grande, seja para o Rio ou para Niterói. Por isso, nós temos uma operação muito grande ali, quase uma operação de guerra que nós temos diariamente para que esse reflexo não prejudique os municípios.

Sobre a obra do BRT, primeiro, assim, a gente não se questiona a importância da obra para a mobilidade urbana, um corredor dedicado. Então, eu acho que iniciativas como essa são importantes, realmente, para toda uma região. O que está acontecendo hoje, na verdade, eu acho que é o nosso desafio, nós temos conversado bastante com a Secretaria de Transportes, com a ANTT, com a Polícia Rodoviária, com a Prefeitura de Niterói. É que as obras têm causado um reflexo. Por exemplo, agora, eu estou com uma retenção nesse momento da descida do vão central até a Avenida Brasil. Isso em outras épocas seria impensável.

Então, as obras, como eu digo, que são importantes, o problema que ela hoje tem causado alguns reflexos muito pesados para a Ponte Rio-Niterói. Em situações que normalmente seriam 13 minutos de travessia, em alguns momentos estão passando de uma hora.

E basicamente ali, falar um pouquinho de número. A descida da ponte, especialmente pela Avenida Brasil. Descem por ali em torno, uma média de 40 mil veículos por dia. Tanto a descida quanto a subida são as principais alças de acesso à ponte. Seja saindo dela ou a acessando. Nas vésperas de feriado, esse número passa de 50 mil veículos, ou seja, em torno de 75 mil veículos, mais de 40 mil sobem e descem pela Avenida Brasil.

Então, por isso todo esse reflexo que tem causado na ponte. O problema existente é que o corredor do BRT e quem passa pela ponte, como o deputado Ferreirinha... Não sei se você já passou e já viu. Ali, duas faixas foram suprimidas para encaixar ali a questão do BRT, e são exatamente as duas faixas que descem da ponte. Ou seja, da esquerda.

Então, o que acontece? Hoje, quem desce a ponte nas suas duas alças que tem na avenida Brasil, dá cem metros, essas faixas são suprimidas. Ele tem que acessar à direita as duas faixas, disputar

com quem está vindo do centro do Rio, e isso está causando um reflexo terrível para a ponte. Nós temos discutido soluções; então, o senhor me falou se existe um projeto ali. Na verdade, não é um projeto, é uma sugestão que nós demos, em conjunto com a Secretaria de Transportes, que aquela parte central, onde divide a parte central e a parte lateral, seja suprimida para você ganhar um pouco mais de caixa, melhorar aquele encaixe ali. Porque o que está acontecendo é que quem está descendo da ponte está ficando confinado. Porque nós... Tem as laterais, e à frente acaba. Acaba tendo quase que disputar o espaço com quem está vindo em velocidade. Isso tem causado um impacto grande para a ponte. Uma outra alça que também... Que eu até convidei aqui o Márcio Barbosa com quem apresente (não compreendido) que nós temos falado muito é uma outra... a mesma obra, que ela passa na avenida Brasil, ela passa por aquela região ali do Into e desce uma rampa nossa ali, que é sentido Rodoviária Novo Rio, Into, (não compreendido), Túnel Marcello Alencar. Que ali existe uma questão... Primeiro, é uma questão de, como o senhor falou, ali vai passar o corredor do BRT. Inclusive o Márcio, na ocasião, me perguntou: Júlio, e os meus ônibus, como é que eles vão cruzar? Porque existia ainda muita confusão. Eu te falo: aquela obra é uma outra. A nossa é Linha Vermelha, que é obra da prefeitura. E nós não tínhamos informações. Eu acho que a prefeitura pode falar, mas a nossa preocupação é o cruzamento dos ônibus que descem para o Into, sentido São Cristóvão, Leopoldina. Eu posso falar qual é a relação com a ponte. Porque eu não tenho números para falar de passageiros, de linhas, acho que aqui Fetranspor e Detro vão poder falar com mais propriedade. Mas a nossa preocupação é que ali, pelo projeto, pelo menos o que nos foi apresentado, existe um ponto hoje na altura do Into, que é um ponto de grande volume de transações de embarque e desembarque, que no projeto BRT parece que esse ponto não vai mais existir. Pelo menos nós não conseguimos enxergar. Então, o nosso receio é que isso fomenta um problema da ponte, que já é um problema crítico, que fomenta o ponto da Base Naval de Mocanguê, que fica no meio da ponte. Ou seja, aquela operação de transbordo, de descer de um passageiro, que hoje é muito comum naquela região, que ele venha para cima da ponte e que fomenta um ponto que, na verdade, foi criado para atender à base naval, que hoje acabou sendo quase um terminal de integração.

Então, essa é a nossa preocupação. Primeiro é a questão, como eu falei, do Into, e a realidade hoje que o que preocupa é o que falou: essas duas fases, uma coisa é você ter duas falhas suprimidas. Na obra, vai acabar. Daqui a pouquinho isso vai voltar. Então, sabe que é um problema transitório. Mas, pelos projetos, aquela disposição já é definitiva. As duas faixas da ponte, no sentido avenida Brasil, não voltam mais. Como que isso pode interferir realmente para a ponte, que eu acho que é basicamente o cenário que vai ficar aqui hoje.

Eu acho que tentei responder a todas as perguntas, sem me delongar muito. E fico à disposição...

O SR. RENAN FERREIRINHA - E do Exército também. E os prédios do Exército.

O SR. JÚLIO AMORIM - Tá, o do Exército. Tem razão. O Exército... O traçado original passa ali pela fábrica da Imbel, o Arsenal de Guerra do Exército. Então, para que aquela obra fosse possível, dois galpões do Exército foram demolidos, e outros foram construídos. Quem vem da ponte, vai ver um teto branco, está bem no-vinho ali. Foi uma compensação. Ou seja, todos os galpões que eu precisei demolir aqui para fazer aquela obra, eu vou construir aqui ao lado. E os dois já estão entregues. Inclusive o outro foi entregue na sexta-feira, dentro de todos os parâmetros de eficiência energética, acessibilidade. Eu posso falar que inclusive a gente está querendo inaugurar como nova fábrica da Imbel. Porque realmente era um prédio muito antigo, e hoje estão dentro dos padrões técnicos. Inclusive está lá disponível para visita.

O SR. RENAN FERREIRINHA - E o risco que se corria. O que poderia ocorrer... Estamos falando de material médico. Então, deveria... Tem que se tratar, como foi bem colocado...

(Falas paralelas e fora do microfone)
O SR. RENAN FERREIRINHA - De rádio?
O SR. JÚLIO AMORIM - Ali é uma questão de comunicação...

O SR. RENAN FERREIRINHA - De qualquer forma, mas...
O SR. JÚLIO AMORIM - Posso falar que todos os passos, seja da obra, seja da mudança, foi discutido incansavelmente com a próprio Exército. Em primeiro, foram feitas todas as intervenções de construção dos novos galpões para que, a seguir, os outros fossem demolidos.

Então, na verdade se construiu, fez a mudança com as empresas que o Exército mesmo orientou. Porque são materiais muito específicos; então o Exército que ia dando exatamente cada passo da mudança, e isso foi superado. O deputado falou sobre os impactos na Linha Vermelha. O volume é de quinze mil. Realmente, se estimam entre doze e quinze mil veículos, também fruto do estudo de tráfego. E isso foi feito através de uma pesquisa de origem e destino, que foi feito já antes do projeto, aonde se viu que quinze mil veículos dos quarenta que desciam pela avenida Brasil na verdade eles queriam acessar a Linha Vermelha sentido aeroporto, facultades. Ali tem uma questão do bairro da Ilha do Governador.

Então, seria esse... Minha parte, fico à disposição, sem me alongar e...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Bom, obrigado, dr. Júlio Amorim, por essa exposição inicial. E eu acho que é importante, na sequência, ouvirmos a Prefeitura do Rio. Coordenadoria de Planejamento da Secretaria de Transportes. Eloir Faria. Agradeço muito sua presença. Já temos algumas questões que merecem, se não respostas efetivas, pelo menos pistas de respostas para elas. A questão do Into, a questão da eventual supressão daquele canteiro na avenida Brasil, na altura do Caju, para aumentar a fluidez e a caixa, como disse o dr. Júlio.

Então, queria... Pois é, enfim. Aguardar aí a sua posição. E eu tenho também... Não posso esquecer, porque meu compromisso aqui assumido... Dr. Eloir Faria, o deputado Dionísio Lins aproveita para perguntar se já foi construída a área de manobra dos ônibus em Deodoro ou ainda terá que ser formalizado algum aditamento, algum termo aditivo ao contrato, que no caso prolongaria ainda a obra. Ele pergunta também sobre o prazo para conclusão de todas as obras BRT Transbrasil. Enfim, a previsão efetiva para que os ônibus comecem a operar na via segregada. Portanto, deixo aqui as perguntas do deputado Dionísio Lins e agradeço sua presença.

O SR. ELOIR FARIA - Caro deputado, cumprimentando-o, e a todos da Mesa. E também aos meus ex-chefes aqui, coronel Paulo Afonso, que já foi secretário de transportes, e Luiz Paulo também. Eu sou servidor da secretaria há trinta anos, então, passamos por todos esses secretários, que muito admiro. O Luiz Paulo, um fato pitoresco, mas da sua responsabilidade. Numa ameaça de chuva, puxando da gaveta a tábua das marés, sempre preocupado ali com a Praça da Bandeira, das enchentes. E o coronel Paulo Afonso, também a sua dinâmica e seu respeito para a Academia. Numa palestra em que ele estava proferindo, eu fiz uma pergunta e ele reconheceu o argumento da Academia em relação à questão de cinto de segurança. Que também eu admiro muito por isso.

Primeiro, em relação à governança metropolitana. O Luiz Paulo também já sentou, como eu, lá no programa de engenharia de transportes da Coppe. Nós sabemos que o problema da mobilidade de uma Região Metropolitana tem que ser tratado em nível metropolitano, não nível somente municipal. E eu acredito que essa obra da Transbrasil, agora nessa nova Administração - eu estou aqui representando a secretária municipal de transportes, Virgínia Salerno, -, vai ser uma grande oportunidade para a gente... Para que o município e o estado, nessa obra de mobilidade que vai mudar o perfil de mobilidade da população... A expectativa é uma redução de 1 hora e 25 minutos do tempo de viagem das pessoas que residem na Baixada Fluminense, Caxias e Nova Iguaçu. Esse é o tempo médio de redução do tempo de viagem. Isso é um ganho de vida para essas pessoas muito grande. E nós todos temos essa responsabilidade aqui de tratar esse projeto com todo o carinho e fazer com que ele atenda a todas as pessoas, a todos os cariocas e fluminenses.