

ARTIGO REF: 6996

## IMPLEMENTAÇÃO DE CORREDORES BRT: CRITÉRIOS E REQUISITOS

Rosário Macário<sup>1,2(\*)</sup>

<sup>1</sup>CERIS, Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, Portugal

<sup>2</sup>TPR, Faculdade de Economia Aplicada, Universidade de Antuérpia, França

(\*)*Email*: rosariomacario@tecnico.ulisboa.pt

### RESUMO

Nos últimos anos temos assistido ao acentuar de uma forte tendência para a implementação de corredores BRT, não só em países em desenvolvimento mas também os países desenvolvidos parecem ter descoberto esta solução recentemente.

Como todas as soluções de mobilidade também o BRT tem requisitos que asseguram o sucesso da sua implementação, e que se reflectem não apenas no desenho físico da solução, mas também nas escolhas organizacionais e regulamentares, na integração no restante sistema de mobilidade, nas formas de concessão e contratos utilizados, etc.

Não advogamos soluções universais. Essas são sempre uma segunda escolha e não garantem uma plena satisfação das necessidades locais. O importante é ter a capacidade de apreender os elementos relevantes da decisão, através da observação e análise de outros casos. O centro BRT-ALC dispõe de uma quantidade e qualidade de informação única relativamente a estes sistemas, o que nos permite análises mais profundas e por isso mais completas sobre a implementação dos sistemas BRT.

Existe de facto uma vasta discussão em torno dos motivos porque as cidades tendem a preferir os sistemas ferroviários aos rodoviários, mesmo quando há vantagens claras no nível de serviço em favor do BRT, encontramos uma certa preferência, ou inclinação emocional para o ferroviário. Considerámos por isso importante aprofundar a investigação que nos permita perceber melhor essas preferências. Foram realizados estudos econométricos, tendo por base inquéritos realizados em cinco países, Austrália, Reino Unido, França, Portugal e Estados Unidos da América, o que nos permitiu aferir as preferências dos diferentes segmentos da sociedade, em relação aos atributos que seleccionámos.

Estes estudos permitiram concluir que há um aumento de preferência pelo BRT quando se identifica uma possibilidade real de que este Sistema possa ser entregue com custos de construção inferiores ao LRT, dando um bom nível de serviço a um maior número de população, e quando o BRT pode ser implementado em corredor dedicado. É certo que o estudo nos permitiu também concluir sobre a variabilidade de preferências, entre países, em relação a atributos mais detalhados, que iremos apresentar neste artigo.

Mas é também uma evidência clara, da observação de inúmeros casos de BRT, que muitos dos problemas que surgem na sua implementação se devem a uma deficiente formulação de quais devem ser as medidas de acompanhamento dessa mesma implementação. Estas medidas devem reflectir a necessidade de induzir comportamentos, de avaliar quem são os ganhadores e perdedores do processo, e de criar eventuais medidas de mitigação.

Este conjunto de medidas incluem um vasto espectro de possibilidades, desde medidas operacionais a medidas regulamentares. Uma questão fundamental é perceber quais as categorias de políticas para uma implementação de sucesso ?

A observação desses casos de implementação de BRT, e os problemas que surgiram na sua implementação, permitiu-nos desenvolver um instrumento de apoio à decisão para definir quais as medidas necessárias para acompanhar a implementação destes sistemas, e para permitir uma auto-avaliação sobre a qualidade da decisão tomada.

Este artigo apresenta este instrumento em detalhe ilustrando com casos reais a sua utilização, e desenvolvendo para cada medida os principais elementos para o desenvolvimento de uma política integrada que promova a utilização do BRT e a sua plena integração no sistema de mobilidade urbana. Será também apresentada uma metodologia de auto-avaliação da qualidade de decisão.

## REFERÊNCIAS

- [1]-Allende, I., et. al. (2007). “Propuesta Conclusiones - Informe final de la Comisión Investigadora del Transantiago”.
- [2]-Ardila-Gomez, A. (2004). Transit Planning in Curitiba and Bogotá. Roles in Interaction, Risk, and Change. PhD Dissertation. Massachusetts Institute of Technology.
- [3]-Briones, I. (2009). “Transantiago: un problema de información”, *in* Estudios Públicos 116 (2009).
- [4]-Cámara de Diputados (2007). “Informe de la Comisión Especial Investigadora Encargada de Analizar los Errores en el Proceso de Diseño e Implementación del Plan Transantiago”.
- [5]-Graftieaux, P. (2006) “Transmilenio & Transantiago - similarities and differences”, presentation done at BBL, Set 21st 2006, available for download at <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1153409213417/TransantiagoTransmilenioGraftieaux.pdf> (last accessed Aug, 10th 2013).
- [6]-Hensher, D.A., Mulley, C., and Li, Z. (2014) Drivers of Bus Rapid Transit Systems - Influences on Ridership and Service *Research in Transportation Economics*, December, 48, 159-165.doi:10.1016/j.retrec.2014.09.025.
- [7]-Filipe, Luis N.; Macário, R. (2013) “A first glimpse on policy packaging for implementation of BRT projects” *in* *Research in Transportation Economics* 39 (2013) 150 - 157.
- [8]-Macário R., (2011), “Managing Urban Mobility Systems”, ISBN 9780857246110, EMERALD Group Publishing Limited.
- [9]-Macário R., (2000), “Upgrading quality in urban mobility systems”, *Managing Service Quality Magazine*, Vol II, number 2, 2001, MCB University Press, ISSN 0960-4529, pp 93-99, Sheffield, UK, June 2000.
- [10]-May, A.D., C. Kelly, and S. Shepherd (2006). The principles of integration in urban transport strategies. *Transport Policy*, 13(4), 319-327.