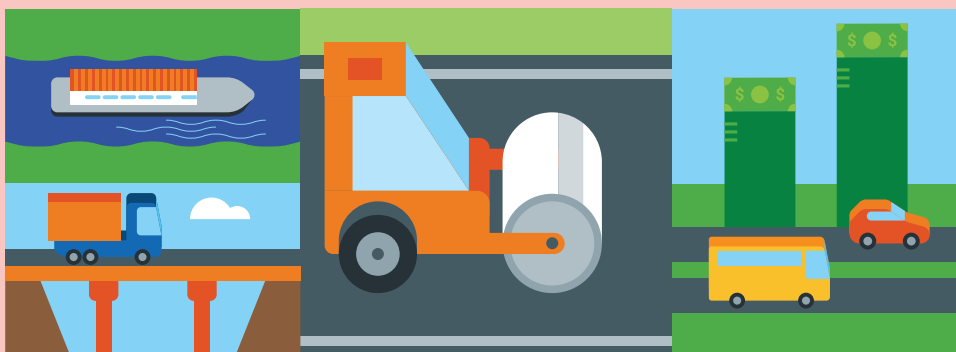


# FRAGMENTAÇÃO E DESARTICULAÇÃO LIMITAM RESULTADOS DO QUALIVIA

Alto uso de emendas parlamentares sem critérios de priorização preocupa. Práticas recentes buscam melhoria da gestão



A Qualivia (Qualificação Viária) financia obras em estados e municípios para combater o problema das baixas condições de acessibilidade, segurança e salubridade a que parte da população brasileira está sujeita em seus deslocamentos urbanos diários. Uma avaliação do CMAP destaca que seu financiamento hoje depende de emendas parlamentares e que seu desenho foi estruturado sem critérios objetivos para identificar o público-alvo e orientar a priorização dos investimentos. Isso resulta em obras fragmentadas, com limitado impacto sistêmico sobre a mobilidade nos grandes centros. Também foram detectadas fragilidades no monitoramento, avaliação, fiscalização e articulação da política. Por sua vez, a avaliação identificou práticas recentes que apontam esforços para melhorar a gestão da política.

## POLÍTICA AVALIADA

Qualificação Viária (Qualivia)

## RECURSOS ENVOLVIDOS (2024)

R\$ **841 MI**

## CICLO DA AVALIAÇÃO

2024-2025

## CONCLUSÕES PRINCIPAIS



Financiamento do Qualivia é altamente dependente de Emendas Parlamentares



Concentração em cidades pequenas e ênfase em recapeamento limitam impacto



Avaliação, monitoramento, fiscalização e articulação da política precisam ser aprimoradas

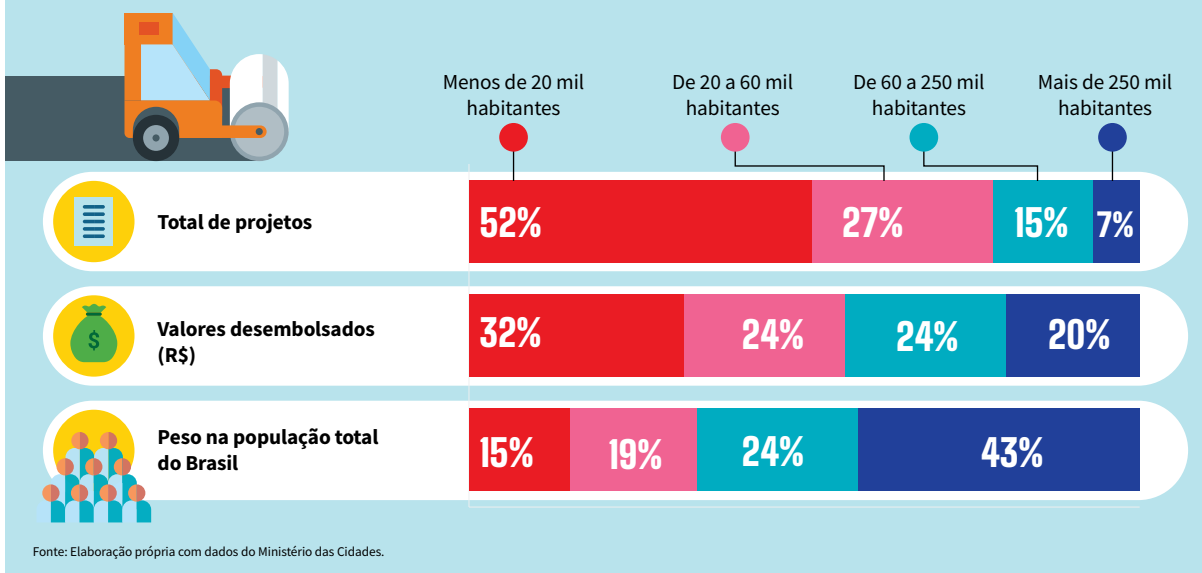
**E**m 2024, uma pesquisa da Confederação Nacional do Transporte identificou a mobilidade urbana como a terceira maior preocupação dos moradores de municípios com mais de 100 mil habitantes, onde vivem 57% dos brasileiros. Entre as ações do governo federal para o setor está o programa Qualivia (Qualificação Viária), que integra a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). O programa financia, em municípios e estados, obras de pavimentação ou recuperação de vias, implantação ou requalificação de calçadas com acessibilidade, sinalização viária, entre outras.

A ação chegou a responder por mais de 90% da execução orçamentária do programa de mobilidade urbana do Plano Plurianual. Uma avaliação do Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (CMAP) destaca, porém, que seu financiamento atualmente depende de emendas parlamentares, as quais indicam os municípios beneficiários e os valores repassados. Isso resulta em um processo decisório reativo e pulverizado, com o Ministério das Cidades – principal gestor – tendo pouca margem para direcionar investimentos com base em critérios técnicos de prioridade, diagnósticos de necessidade ou alinhamento com planos diretores de mobilidade urbana.

Além disso, a política foi construída sem um desenho estruturado que estabelecesse critérios objetivos para identificar o público-alvo e priorizar investimentos, carecendo, assim, de diretrizes operacionais robustas, mecanismos de seleção técnica e instrumentos de indução da articulação federativa.

Como consequência, observou-se um significativo número de obras fragmentadas, de baixo valor (59% abaixo de R\$ 500 mil), em municípios pequenos, com limitado impacto sistêmico sobre a mobilidade urbana nos grandes centros, onde o problema é mais grave. A imensa maioria (80%) dos projetos refere-se a intervenções específicas de melhoria da pavimentação das vias (recapeamento). Aqueles mais completos – envolvendo pavimentação, qualificação urbana no entorno da via, com melhorias para pedestres, ou integração com ciclovias – respondem por apenas 16% do total. Isso está desalinhado com os objetivos da PNMU, pois o recapeamento das vias isoladamente atende especificamente ao transporte individual motorizado, não estimula a mobilidade não motorizada e tampouco cria condições adequadas para que pedestres e ciclis-

## DISTRIBUIÇÃO DE PROJETOS E RECURSOS ALOCADOS POR TAMANHO DE CIDADE (2015 A 2024)



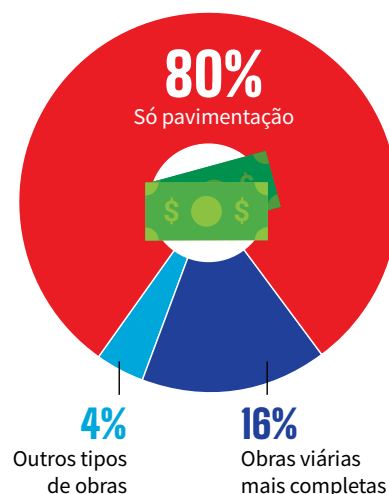
**Apesar de concentrarem 43% da população, cidades com mais de 250 mil habitantes receberam apenas 20% dos recursos da Qualivia**

tas se desloquem ou acessem o sistema de transporte de forma segura e confortável.

A avaliação da implementação da Qualivia identificou baixa capacidade de demonstrar sua efetividade e eficiência. Os processos de monitoramento e avaliação não contam com indicadores de resultado, como a qualidade dos serviços prestados ou seu impacto no público-alvo. Fragilidades na disponibilidade e transparência de dados dificultam o acompanhamento da execução física dos projetos. Como consequência, o processo gerencial se mostra distante dos objetivos finalísticos da política, prejudicando a aprendizagem institucional, a gestão por resultados e a avaliação de impacto.

Quanto à Governança, foi apontada carência de instâncias formais de coordenação, deliberação e pactuação federativa. Não há comitês intergovernamentais ou estruturas intersetoriais de articulação com políticas de habitação, saneamento, uso do solo ou transporte coletivo. A fragmentação de responsabilidades e a limitada articulação com entes subnacionais e consórcios regionais resultam em descontinuidade, sobreposição de esforços e baixa institucionalização da política no território.

## Tipos de obras financiadas pela Qualivia (2015 a 2024)



Diante dos relevantes desafios identificados, a avaliação do CMAP identificou práticas recentes que apontam importantes esforços para melhorias na gestão da política, dentre elas: I) a criação e disponibilização pública do SIMU (Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana); II) a elaboração, atualização e publicação de instrumentos normativos; III) a realização de oficinas técnicas com entes subnacionais; e IV) a articulação ativa com instâncias de controle e avaliação.

Com base em evidências da avaliação, foram apresentadas propostas de aprimoramento voltadas especialmente ao fortalecimento do planejamento, monitoramento e avaliação da política e que reforçam o papel da Qualivia na Política Nacional de Mobilidade Urbana.



**CLIQUE AQUI ou acesse o QRCode e leia os relatórios de avaliação desta política**