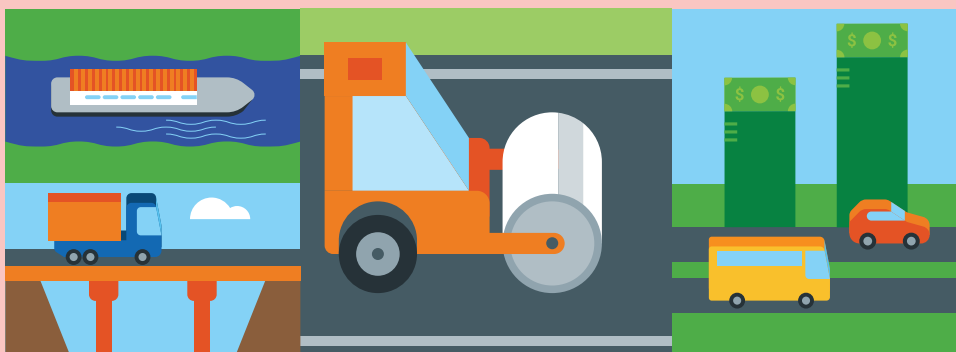


# LA FRAGMENTACIÓN Y LA DESARTICULACIÓN LIMITAN LOS RESULTADOS DE QUALIVIA

Preocupa el elevado uso de enmiendas parlamentarias sin criterios de priorización; prácticas recientes buscan mejorar la gestión



Qualivia (Calificación Vial) financia obras en estados y municipios para combatir el problema de las malas condiciones de accesibilidad, seguridad y salubridad a las que está sometida parte de la población brasileña en sus desplazamientos urbanos diarios. Una evaluación del CMAP destaca que su financiamiento depende actualmente de enmiendas parlamentarias y que su diseño se estructuró sin criterios objetivos para identificar al público objetivo y orientar la priorización de las inversiones. Esto da lugar a obras fragmentadas, con un impacto sistémico limitado sobre la movilidad en los grandes centros. También se detectaron debilidades en el monitoreo, la evaluación, la fiscalización y la articulación de la política. A su vez, la evaluación identificó prácticas recientes que apuntan a esfuerzos para mejorar la gestión de la política.

## POLÍTICA EVALUADA

Calificación Vial (Qualivia)

## RECURSOS INVOLUCRADOS

R\$ **841** MILLONES

(2024)

## CICLO DE EVALUACIÓN

2024-2025

## CONCLUSIONES PRINCIPALES



La financiación de Qualivia depende en gran medida de enmiendas parlamentarias



La concentración en ciudades pequeñas y el énfasis en el repavimentado limitan el impacto



Es necesario mejorar la evaluación, el seguimiento, la supervisión y la coordinación de la política

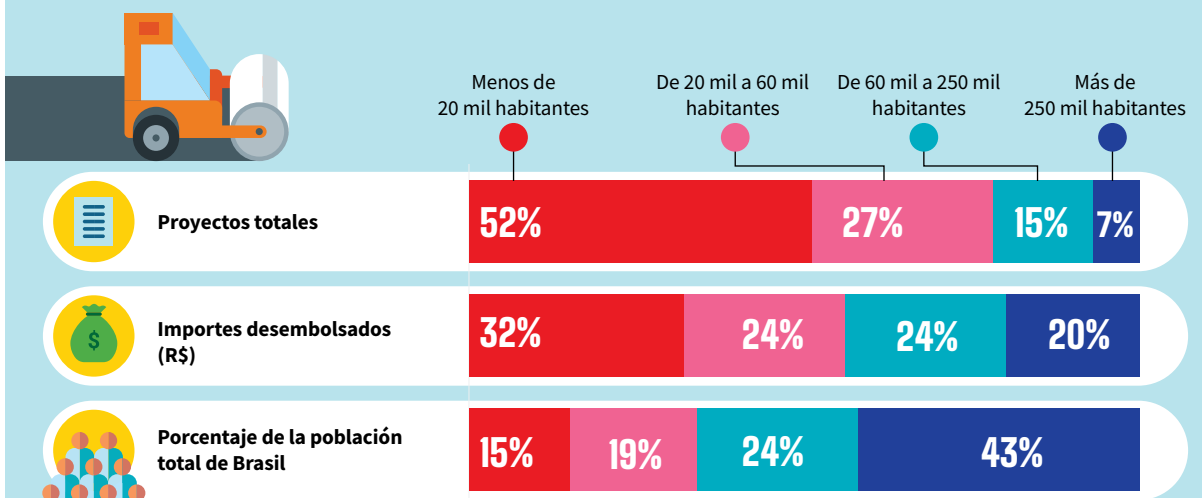
En 2024, una encuesta de la Confederación Nacional del Transporte identificó la movilidad urbana como la tercera mayor preocupación de los habitantes de municipios con más de 100 000 habitantes, donde vive el 57 % de los brasileños. Entre las medidas del Gobierno federal para el sector se encuentra el programa Qualivia (Cualificación Vial), que forma parte de la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU). El programa financia, en municipios y estados, obras de pavimentación o rehabilitación de vías, implantación o remodelación de aceras con accesibilidad, señalización vial, entre otras.

La iniciativa llegó a representar más del 90 % de la ejecución presupuestaria del programa de movilidad urbana del Plan Plurianual. Sin embargo, una evaluación del Consejo de Monitoreo y Evaluación de Políticas Públicas (CMAP) destaca que su financiación actualmente depende de enmiendas parlamentarias, las cuales indican los municipios beneficiarios y los montos transferidos. Esto da lugar a un proceso de toma de decisiones reactivo y disperso, en el que el Ministerio de las Ciudades —principal gestor— tiene poco margen para orientar las inversiones basándose en criterios técnicos de prioridad, diagnósticos de necesidad o alineación con los planes maestros de movilidad urbana.

Además, la política se elaboró sin un diseño estructurado que estableciera criterios objetivos para identificar al público objetivo y priorizar las inversiones, careciendo así de directrices operativas sólidas, mecanismos de selección técnica e instrumentos de inducción de la articulación federativa.

Como consecuencia, se observó un número significativo de obras fragmentadas y de bajo valor (el 59 % por debajo de 500 000 reales), en municipios pequeños, con un impacto sistémico limitado sobre la movilidad urbana en los grandes centros, donde el problema es más grave. La inmensa mayoría (80 %) de los proyectos se refiere a intervenciones específicas para mejorar el pavimento de las vías (repavimentación). Los más completos — que incluyen pavimentación, mejora urbana en los alrededores de la vía, con mejoras para los peatones, o integración con ciclovías — representan solo el 16 % del total. Esto no se alinea con los objetivos de la PNMU, ya que el repavimentado de las vías, por sí solo, atiende específicamente al transporte motorizado individual, no estimula la movilidad no

### DISTRIBUCIÓN DE PROYECTOS Y RECURSOS ASIGNADOS POR TAMAÑO DE CIUDAD (2015 A 2024)



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Ciudades.

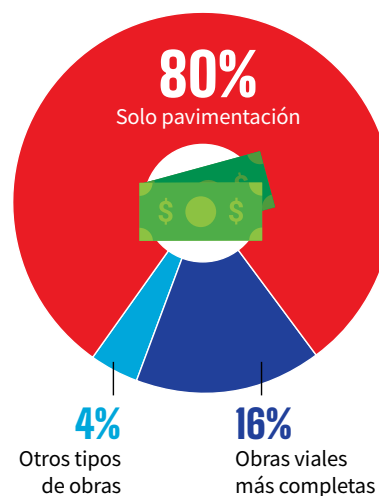
A pesar de concentrar el 43 % de la población, unas ciudades con más de 250 mil habitantes recibieron solo el 20 % de los recursos de Qualivia

motorizada y tampoco crea condiciones adecuadas para que peatones y ciclistas se desplacen o accedan al sistema de transporte de manera segura y cómoda.

La evaluación de la implementación de Qualivia identificó una baja capacidad para demostrar su efectividad y eficiencia. Los procesos de monitoreo y evaluación no cuentan con indicadores de resultados, como la calidad de los servicios prestados o su impacto en el público objetivo. Las deficiencias en la disponibilidad y transparencia de los datos dificultan el seguimiento de la ejecución física de los proyectos. Como consecuencia, el proceso de gestión se muestra alejado de los objetivos finales de la política, lo que perjudica el aprendizaje institucional, la gestión basada en resultados y la evaluación de impacto.

En cuanto a la gobernanza, se señaló la falta de instancias formales de coordinación, deliberación y acuerdo federativo. No existen comités intergubernamentales ni estructuras intersectoriales de articulación con políticas de vivienda, saneamiento, uso del suelo o transporte público. La fragmentación de responsabilidades y la limitada articulación con entidades subnacionales y consorcios regionales dan lugar a discontinuidad,

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



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Ciudades

superposición de esfuerzos y baja institucionalización de la política en el territorio.

Ante los retos relevantes identificados, la evaluación del CMAP ha señalado prácticas recientes que reflejan importantes esfuerzos por mejorar la gestión de la política, entre ellas: I) la creación y puesta a disposición pública del SIMU (Sistema Nacional de Información sobre Movilidad Urbana); II) la elaboración, actualización y publicación de instrumentos normativos; III) la realización de talleres técnicos con entidades subnacionales; y IV) la coordinación activa con instancias de control y evaluación.

Basándose en las conclusiones de la evaluación, se presentaron propuestas de mejora dirigidas especialmente a reforzar la planificación, el seguimiento y la evaluación de la política, y que refuerzan el papel de Qualivia en la Política Nacional de Movilidad Urbana.



HAGA CLIC AQUÍ o escanee el código QR para leer los informes de evaluación de esta política