

POLÍTICA PÚBLICA
MOVILIDAD SALUDABLE

Vigencia 2023

CONTRALORÍA
GENERAL DE ANTIOQUIA

An aerial photograph of a wide river flowing through a valley. The river is light brown, possibly due to sediment. The surrounding hills are covered in dense green forest. The sky is overcast with soft, grey clouds. The text 'CONTRALORÍA GENERAL DE ANTIOQUIA' is overlaid in the center, with a horizontal bar below it that transitions from dark green to yellow.

CONTRALORÍA

GENERAL DE ANTIOQUIA

Informe de la evaluación a la Política Pública:

“Movilidad Saludable”

Ordenanza N°09 del 15 de mayo de 2019

“Por la cual se adopta la Política Pública de movilidad saludable, segura y sostenible en el Departamento de Antioquia”

Vigencia evaluada: 2023

Comisión evaluadora:

Jefe de área: Natalia Trujillo González

Supervisor: Carlos Arturo Castro Gutiérrez

Evaluador: Fabián Albeiro González Londoño

Observaciones

La política pública de movilidad en Antioquia muestra avances, pero sin un claro impacto en la ejecución. En 2023, la eficiencia acumulada fue de 2,1%, con variaciones e inconsistencias en los indicadores. La falta de rendición del Plan Plurianual de Inversiones (PPI) ha generado problemas de planificación y sobrecostos. Aunque se lograron metas como "vías señalizadas" y "municipios asesorados en seguridad vial", no queda claro por qué no se reflejan en los reportes territoriales. La carencia del PPI afecta la capacidad de planificar y ejecutar de manera eficiente los proyectos de inversión y políticas públicas.

A continuación, se enlistan los principales resultados del proceso evaluativo

Criterio evaluado	Resultado
Integralidad de la adopción desde la ordenanza	91%
Integralidad de la adopción desde la ejecución	100%
Focalización de la población beneficiada	71,2%
Pertinencia y utilidad de la política	95,75%
Cobertura poblacional neta	64%
Eficacia acumulada promedio	81,5%
Eficiencia acumulada promedio	2,1%
Efectividad acumulada promedio	252,6
Ejecución financiera acumulada	0%

1. COMPONENTE DE PREPARACIÓN

1-1. Sectores y programas que desarrolla la política pública

Sectores	Programas
Sector 24 Transporte	Seguridad de transporte
Sector 24 Transporte	Infraestructura red vial regional

1-2. Cursos de acción de la política pública

Enfoques	Principios	Líneas
Derecho	Respeto a la Vida	Tecnología
Territorial	Universalidad	Infraestructura
Diferencial	Equidad	Regulación y control
	Intersectorialidad	Institucionalidad: Liderazgo y Modernidad
		Comportamiento, Cultura y anticipación vial
		Sistema integral de atención a las víctimas viales

1-3. Clasificación de la política

Criterio	Tipo de política
Tipo de intervención	Promocional
Participación del Estado	Políticas y prácticas regulatorias
Funcionalidad	Una política regulativa o reglamentaria
Elaboración	Autoritaria o tecnocrática
Planificación	De reacción
Grado de innovación	Sin Grado de Innovación

1-4. Evaluación de los elementos de la ordenanza

Elemento	Ordenanza	Ejecutor
Refiere anexos o estudios específicos previos a la adopción	Si	Si
Incluye proceso de participación previos a la formulación	Si	Si
Define conceptos básicos	Si	Si
Define un órgano responsable de la ejecución	Si	Si
Define los actores de la política	Si	Si
Define un órgano consultivo y asesor	Si	Si
Define instrumentos específicos	Si	Si
Define mecanismos de transversalidad para la ejecución	Si	Si
Define enfoques	Si	Si
Define principios	Si	Si
Define ODS	No	Si
Determina financiación pública	Si	Si
Define mecanismo para la rendición de cuentas	Si	Si
Define el mecanismo para la participación ciudadana	Si	Si
Define mecanismos de divulgación de la política	No	Si
Define ámbito de aplicación	Si	Si
Define objetivo general	Si	Si
Define objetivos específicos	Si	Si
Establece cursos de acción: ejes, estrategias o líneas	Si	Si
Define periodicidad o contenidos mínimos de evaluación	Si	Si
Define indicadores de evaluación	No	Si
	Resultado ordenanza: 91%	Resultado ejecutor: 100%

El análisis de la política pública de movilidad saludable en su fase de preparación destaca su integración en el programa de seguridad vial, con principios, objetivos y participación ciudadana mediante encuestas. La política está financiada en un 50% con el recaudo de comparendos y cuenta con inversión efectiva. Aunque se dispone de un mecanismo de rendición de cuentas, faltan detalles sobre la divulgación de los resultados. La calificación de preparación fue del 91% y del 100% en ejecución, aunque en 2023 se redujo al 83% por no incluir mecanismos de participación ciudadana y estrategias claras de divulgación.

2. COMPONENTE DE FORMULACIÓN

2-1. Definición y evolución de los problemas sociales

Óptica	Problema público	Causas
Ordenanza	Altos índices de incidentes viales en el Departamento de Antioquia	Deficiencia del marco institucional, legal y de control de la seguridad vial en el departamento de Antioquia, Poca atención de las normas de tránsito por parte de los diferentes actores viales, inexistencia de protocolos de atención a víctimas de incidentes viales, baja cobertura de la señalización vial existente.
PD* 2016-2019	Altos índices de accidentalidad de tránsito en el Departamento de Antioquia	Carencia de elementos de medición y seguimiento integral, planes de seguridad vial precarios o nulos, falta de un organismo robusto en materia administrativo, técnica y operativa.
PD* 2020-2023	Altos índices de incidentes viales en el Departamento de Antioquia	Deficiencia del marco institucional, legal y de control de la seguridad vial en el departamento de Antioquia, Poca atención de las normas de tránsito por parte de los diferentes actores viales, inexistencia de protocolos de atención a víctimas de incidentes viales, baja cobertura de la señalización vial existente.

2-2. Normas relacionadas con la política

Tipo de norma	Nombre norma
Ley	Ley 769 de 2022
Ley	Ley 1702 de 2013
Ley	Ley 115 de 1994
Ley	Ley 361 de 1997
Ley	Ley 1287 de 2009
Ley	Ley 1503 de 2011
Ley	Ley 1083 de 2006
Decreto	Decreto 2851 de 2013
Decreto	Decreto 1860 de 1994
Ordenanza	Ordenanza Ley No. 06 del 16/06/2020

2-3. Actores de la política

Actor	Rol
Administración departamental	Ejecutor
Academia	Cooperante
Sociedad civil	Beneficiario
Administraciones municipales	Cooperante

2-4. Cadena de valor

INSUMO

- Para la ejecución de la política se cuenta con personal de apoyo calificado, profesionales con los perfiles adecuados para la gestión, los recursos físicos que obedecen a las instalaciones, el recurso financiero proveniente de la recaudación de las infracciones y demás trámites de tránsito, se cuenta con los recursos tecnológicos necesarios (Software y demás plataformas)

ACTIVIDADES

- Planes, programas y proyectos con enfoque territorial, que prioricen la promoción del cuidado, la prevención del riesgo y la exposición, la reducción de muertes y lesionados por incidentes en las vías de Antioquia

PRODUCTOS

- Red de vigilancia de alta tecnología.
- Base Informática de Búsqueda Unificada.
- Plataforma de Gestión Colaborativa.
- Protocolos de atención a víctimas.
- Procesos formativos de movilidad Saludable, Segura y sostenible.
- Fortalecer las instituciones educativas para dar cumplimiento el decreto 2851 de 2013.
- Articular la formación vial a la malla curricular en la Instituciones Educativas.
- Elaborar proyectos de educación y concientización de adultos en los riesgos viales.
- Desarrollar información y comunicación para la cultura ciudadana.
- Incentivar procesos que promuevan la educación y el control en asuntos viales.
- Señalización vial horizontal-vertical.
- Garantizar espacios seguros para los peatones.

RESULTADOS

- Disminución de lesionados y muertos en incidentes de tránsito en las vías de Antioquia.

IMPACTO

- Disminución en la tasa de lesionados por incidentes viales en el departamento de Antioquia, la cual pasó de 71,10 casos por cada 100 mil habitantes en el año 2019, a una tasa de 49 casos por cada 100 mil habitantes en el año 2023.

2-5. Focalización de la población

Tipo de población	Unidad de medida	Población de referencia	Población objetivo	Criterio de focalización	Focalización
Municipios	Numero	125	89	Municipios sin Organismo de transito	71,2%
	Suma	125	89	Total	71,2%

Tras analizar los elementos de formulación de la política pública, se concluye lo siguiente:

- La ordenanza y los planes de desarrollo para los periodos 2016-2019 y 2020-2023 coinciden en identificar el problema principal: los altos índices de accidentes viales en Antioquia. Las causas mencionadas incluyen la falta de un plan territorial y la alta ex-posición al riesgo vial, entre otras.
- En cuanto a los actores viales involucrados, la política menciona a la gerencia de seguridad vial, las administraciones municipales y la academia.
- En la cadena de valor, se observa que el ejecutor muestra resultados alcanzados, pero no se identifica adecuadamente el impacto esperado en la ejecución de la política.
- Finalmente, la política focaliza el 71.2% de la población, lo que evidencia una disminución en la cobertura en 2023 en comparación con 2022, cuando se alcanzó el 100% de la población, a razón que el ejecutor identificaba en este momento como tipo de población a todos los habitantes de Antioquia.

3. COMPONENTE DE EVALUACIÓN

3-1. Actividades específicas de la Ordenanza

Artículo ordenanza	Actividad	Ejecución	Descripción
Artículo 7	Implementar el Sistema Integrado de Movilidad y Seguridad Vial SIMSEV con los subsistemas REDVAT - PLAGEC –BIBU.	No ejecutado	No se realizó dicha actividad durante la vigencia 2023
Artículo 7	Realizar convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito para desarrollar pilotos de innovación.	En ejecución	Se tenía convenio con la Agencia Nacional de Seguridad el cual terminó en 2023
Artículo 7	Crear el Comité Departamental de Seguridad Vial de Antioquia	En ejecución	Se tiene creado el comité Departamental de Seguridad Vial
Artículo 7	Elaborar, financiar y Evaluar los Planes Territoriales de Seguridad Vial.	En ejecución	Se acompañó a 83 municipios en la elaboración de los planes de seguridad vial
Artículo 7	Fortalecer a las instituciones educativas en el cumplimiento del Decreto 2851 de 2013.	Ejecutado: operativo	Se realizó instalación de señalización de caminos seguros y planes de movilidad escolar en los diferentes municipios
Artículo 7	Implementar la Gestión Integral del Riesgo – GIR.	No ejecutado	No se realizó dicha actividad durante la vigencia 2023
Artículo 7	Implementar protocolos de Atención Prehospitalaria - APH.	No ejecutado	No se realizó dicha actividad durante la vigencia 2023
Artículo 7	Implementar el protocolo de rehabilitación a víctimas.	En ejecución	Se tiene creado el protocolo de atención a víctimas
Artículo 9	Presentar el Plan Departamental de Seguridad Vial a la Asamblea Departamental en un plazo no mayor a 6 meses.	En ejecución	Se actualizó en 2023 el plan Departamental de Seguridad Vial
Artículo 9	Crear el Comité Departamental de movilidad.	En ejecución	Se tiene Creado el comité Departamental

3-2. Cobertura poblacional

Tipo de población	Población programada	Población beneficiada					Cobertura bruta				Cobertura neta			
		2020	2021	2022	2023	Tipo de acumulación	2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
Municipios	60	0	49	50	57	Acumulado	0,0%	81,7%	83,3%	95,0%	0,0%	55,1%	56,2%	64,0%
Total	60	0	49	50	57	Coberturas Promedio	0,0%	81,7%	83,3%	95,0%	0,0%	55,1%	56,2%	64,0%

3-3. Eficacia de la ejecución de los indicadores de producto

#	Indicador de producto	Eficacia anual (%)				Eficacia acumulada (%)			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
1	Vías señalizadas e intervenidas	-	100,0	79,3	19,8	0,0	39,8	79,4	86,5
2	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	-	100,0	100,0	100,0	0,0	33,3	66,7	100,0
3	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	-	100,0	100,0	100,0	0,0	10,0	50,0	100,0
4	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	100,0	100,0	100,0	66,7	25,0	50,0	75,0	91,7
5	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	-	100,0	100,0	100,0	0,0	34,6	69,2	100,0
6	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	-	98,6	100,0	100,0	0,0	30,7	64,0	100,0
7	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	-	30,0	100,0	37,1	0,0	10,4	80,9	92,2
9	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	-	100,0	100,0	100,0	1,8	22,0	78,9	100,0
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	100,0	100,0	100,0	100,0	25,0	50,0	75,0	100,0
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	100,0	100,0	100,0	100,0	25,0	50,0	75,0	100,0
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	-	100,0	100,0	100,0	0,0	32,7	73,3	100,0
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	-	100,0	100,0	100,0	0,0	50,0	100,0	100,0
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	100,0	100,0	-	0,0	52,7	100,0	100,0	100,0
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada	-	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	33,3
Promedio		100,0	87,8	84,2	70,2	8,1	32,1	61,7	81,5

3-4. Eficiencia de la ejecución de los indicadores de producto

#	Indicador de producto	Eficiencia anual (%)				Eficiencia acumulada (%)			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
1	Vías señalizadas e intervenidas	-	100,0	79,3	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	-	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	-	100,0	100,0	100,0	0,0	10,0	0,0	0,0
4	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	100,0	100,0	100,0	66,7	25,0	50,0	0,0	0,0
5	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	-	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	-	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	-	30,0	100,0	13,8	0,0	10,4	0,0	0,0
9	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	-	100,0	100,0	100,0	1,8	22,0	0,0	0,0
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	100,0	100,0	100,0	100,0	25,0	50,0	0,0	0,0
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	100,0	100,0	100,0	100,0	25,0	50,0	0,0	0,0
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	-	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	-	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	100,0	100,0	-	0,0	52,7	100,0	0,0	0,0
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada	-	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	33,3
Promedio		100,0	59,3	84,2	68,8	8,1	18,3	0,0	2,1

3-5. Efectividad de la ejecución

Indicador de Resultado	Meta del Cuatrenio	Tendencia	Línea Base	Ejecución del Indicador				Efectividad			
				2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
Siniestros de tránsito	400,0	Reducir	429,6	420,1	420,1	408,0	408,0	32,1	32,1	73,0	73,0
Mortalidad en accidentes de transporte	12,0	Reducir	13,5	9,9	12,6	14,7	15,8	240,0	60,0	-80,0	-153,3
Lesiones personales no fatales en incidentes de tránsito	73,0	Reducir	76,0	23,6	30,9	40,0	41,7	1.746,7	1.503,3	1.200,0	1.143,3
Porcentaje de personas tienen discapacidad por un incidente vial (vehículos y motocicletas)	19,0	Reducir	19,3	19,3	19,2	19,0	19,0	0,0	33,3	100,0	100,0
Implementación de ruta de atención a víctimas viales	80,0	Incrementar	0,0	10,0	20,0	50,0	80,0	12,5	25,0	62,5	100,0
Promedio								406,3	330,8	271,1	252,6

3-6. Fuentes de financiación específica

#	Artículo	Fuente de destinación específica	2020		2021		2022		2023	
			Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Valor Presupuestado	Valor Recaudado
1	8	El 50% del concepto de recaudo de comparendos por infracción a las normas de tránsito de los municipios que integran el convenio de regulación y control vial	\$272.508.038	\$861.427.457	\$ 528.274.400	\$555.157.202	\$ 693.398.324	\$559.691.164	\$ 662.000.000	\$434.114.630
Total			\$272.508.038	\$861.427.457	\$ 528.274.400	\$555.157.202	\$693.398.324	\$559.691.164	\$662.000.000	\$434.114.630

3-7. Ejecución financiera

#	Indicador de producto	Ejecución presupuestal anual (%)				Ejecución presupuestal acumulada (%)			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
1	Vías señalizadas e intervenidas	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Plan Departamental de Seguridad Vial, formulado	0,0	94,8	99,4	97,3	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Plan Departamental de Seguridad Vial – Fase 1, implementado	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5	Municipios y/o Distrito asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7	Percepción media y alta del riesgo vial, en la encuesta de Calidad de Vida 2022	0,0	0,0	601,8	88,3	0,0	0,0	0,0	0,0
8	Instituciones educativas con planes escolares de movilidad desarrollados	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	Instituciones educativas priorizadas con intervención en señalización y caminos seguros	0,0	0,0	0,0	99,5	0,0	0,0	0,0	0,0
10	Campaña dirigida a usuarios vulnerables y expuestos: peatones, ciclistas y moteros realizadas	0,0	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0
11	Cátedra de Seguridad Vial diseñada e implementada	0,0	0,0	0,0	79,1	0,0	0,0	0,0	0,0
12	Municipios y/o Distrito con convenio de regulación y control	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13	Municipios y/o Distrito dotados con elementos para regulación y control	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14	Actores viales capacitados en protocolos y buenas prácticas de prevención del riesgo biológico	0,0	0,0	0,0	90,5	0,0	0,0	0,0	0,0
15	Línea de Seguridad Vial implementada en el Sistema de Información de Gobierno de Antioquia (SIGOB)	0,0	0,0	126,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16	Ruta de atención integral a víctimas de Incidentes Viales, diseñada y socializada	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		89,9	64,7	90,8	98,1	0,0	0,0	0,0	0,0

El análisis del componente de evaluación de la política pública de movilidad saludable en Antioquia muestra avances y retos. La Cobertura Bruta mejoró significativamente, alcanzando un 95% en 2023, pero la Cobertura Neta es menor, con un 64%, lo que indica que no todos los beneficiarios reciben los beneficios completos. A pesar del crecimiento, persisten inconsistencias en la ejecución de actividades, algunas reportadas como "no ejecutadas" aunque no alcanzaron los resultados esperados.

La política logró un 81.5% de eficacia, con un 100% de cumplimiento en varios indicadores clave, como la formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial. Sin embargo, otros indicadores, como la ruta de atención integral a víctimas de incidentes viales, solo alcanzaron un 33%. En cuanto a la eficiencia acumulada, el promedio en 2023 fue de solo 2.1%, con importantes fluctuaciones en los indicadores. Algunos presentan alta eficiencia constante, mientras que otros muestran variaciones drásticas o falta de datos completos, lo que dificulta la evaluación integral de la política.

La ejecución presupuestal también presenta variaciones anuales significativas debido a la falta de rendición del Plan Plurianual de Inversiones (PPI), afectando la planificación y la coherencia en la ejecución. En 2023, no se reportó ejecución presupuestal en indicadores como "Vías señalizadas e intervenidas" y la "Ruta de atención integral a víctimas de incidentes viales". Las fuentes de financiación, como el recaudo de comparendos, también presentan diferencias entre lo recaudado y lo presupuestado, con valores recaudados en 2023 cercanos a \$434 millones, pero una apropiación definitiva de más de \$2.116 millones.

En resumen, aunque la política ha mostrado avances significativos, persisten desafíos en su eficiencia, ejecución presupuestal y cobertura neta, que deben ser abordados para mejorar su impacto general.

4. COMPONENTE DE PERTINENCIA Y UTILIDAD

4-1. Criterios de pertinencia de la política pública

Criterio	Elementos del criterio	Puntaje
1. Articulación con los fines esenciales del Estado	1. Servir a la comunidad 2. Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución 3. Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación 4. Defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. 5. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.	5
2. Articulación con el Plan de Desarrollo Nacional o con el CONPES	1. Desde el objetivo general 2. Desde los objetivos específicos 3. Desde las líneas de acción 4. Desde los principios o enfoques 5. Desde la concepción del problema público	5
3. La política focaliza, adecuadamente, a la población objetivo		5
4. La política cuenta con inversión de recursos públicos		5
5. Hay un ente responsable claramente definido y una correcta articulación institucional		5
6. La política cuenta con organismos de coordinación y estos están activos		5
7. Grado de articulación entre el objetivo general de la política pública y las metas planteadas en el plan de desarrollo departamental vigente.		3,75
8. Grado de participación comunitaria en el ciclo de la Política: agenda, formulación y ejecución		5
9. Articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.	1. Fin de la pobreza 2. Hambre cero 3. Salud y bienestar 4. Educación de calidad 5. Igualdad de género 6. Agua limpia y saneamiento 7. Energía asequible y no contaminante 8. Trabajo decente y crecimiento económico 9. Industria, innovación e infraestructura 10. Reducción de las desigualdades 11. Ciudades y comunidades sostenibles 12. Producción y consumo responsables 13. Acción por el clima 14. Vida submarina 15. Vida de ecosistemas terrestres 16. Paz, justicia e instituciones sólidas 17. Alianzas para lograr los objetivos	5
10. Grado de articulación de las líneas definidas en la ordenanza con el problema social		3,75
11. El planteamiento de la Política está enfocado a la solución a las NBI o al mejoramiento de la calidad de vida de la población objetivo.		5
12. Grado de articulación de las líneas definidas con los indicadores de producto el Plan de Desarrollo		5
13. Grado de articulación de las líneas definidas con los indicadores de resultado el Plan de Desarrollo		5
Resultado pertinencia:		95,75%

Considerando que la política tiene una pertinencia del 95,75%, se destacan aspectos sobresalientes con una calificación de 5, tales como la “Articulación con los fines esenciales del Estado” y que “La política focaliza adecuadamente a la población objetivo”, los cuales contribuyen al cumplimiento de sus objetivos.

Sin embargo, no se alcanza el 100% debido a que indicadores como el “Grado de articulación de las líneas definidas en la ordenanza con el problema social” y “Grado de articulación entre el objetivo general de la política pública y las metas planteadas en el plan de desarrollo departamental vigente”, obtuvieron una calificación de “Alta” con un puntaje de 3,75 cada uno.

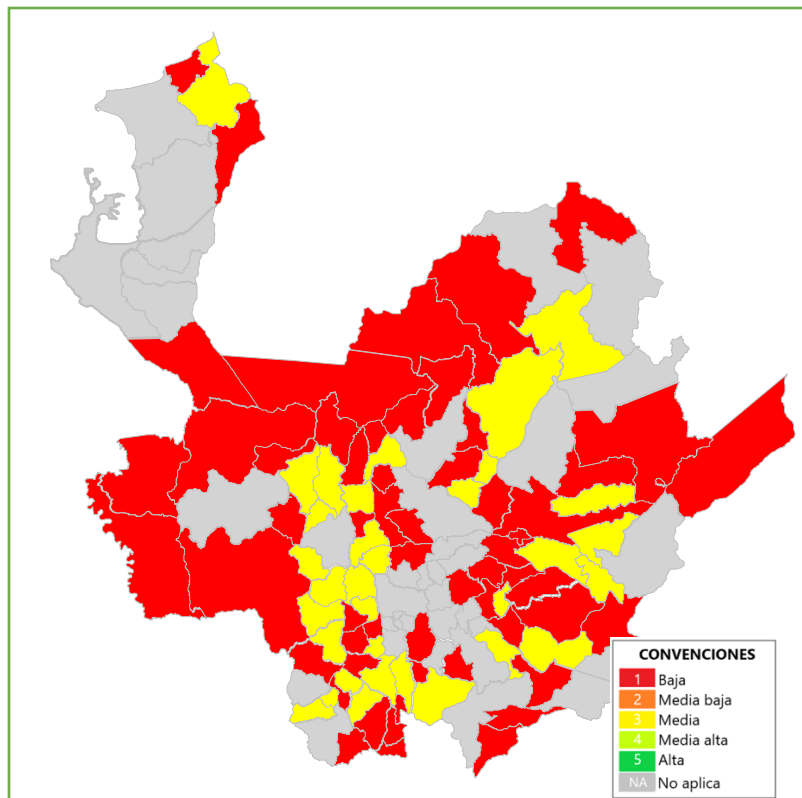
La política presenta cumplimiento al 100% de los siguientes criterios:

- Cuenta con inversión de recursos públicos.
- Muestra un alto grado de participación comunitaria en la agenda, formulación y ejecución.
- Tiene un ente responsable claramente definido y una adecuada articulación institucional.

En general, la Política pública de “Movilidad saludable, segura y sostenible en el Departamento de Antioquia” es pertinente y útil, ya que se articula con el plan de desarrollo nacional y departamental, según sus objetivos, líneas de acción, principios y demás, permitiendo una buena articulación para la solución del problema público.

5. COMPONENTE DE COBERTURA TERRITORIAL

Dentro de los aspectos que impactan del mapa de calor, se encuentran los siguientes:



Criterio	Puntos
3 intervenciones relevantes en la ejecución de la política	5 puntos (Color verde oscuro en el mapa)
2 intervenciones relevantes en la ejecución de la política	4 puntos (Color verde claro en el mapa)
1 intervenciones relevantes en la ejecución de la política	3 puntos (Color Amarillo en el mapa)
1 intervención como: campañas, asesoría, capacitación, cátedras y similar	2 puntos (Color naranja en el mapa)
1 intervención en: Gestión y liderazgo de comités y Consejos de Seguridad Vial, elaboración de documentos y otros	2 puntos (Color naranja en el mapa)
Donde el ente ejecutor no determina actuaciones en ninguna intervención	1 punto ((Color Rojo en el mapa en el mapa)
Cuando en los municipios no aplica la política no se asigna calificación sin perjudicar la entidad ejecutora	N/A (Color gris en el mapa)

- Se observa que el ejecutor de la política pública ha reportado únicamente la actividad de "Agente de tránsito para regulación y control". Esta intervención se lleva a cabo en 31 municipios de Antioquia, lo que representa el 25% del total de municipios del departamento.
- Para la evaluación de 2023, el ejecutor ha demostrado cumplimiento en varios indicadores de producto que se ejecutan en los territorios, como son: "Vías señalizadas e intervenidas", "Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos en la actualización y formulación de planes locales de seguridad vial" y "Municipios y/o Distritos asesorados y asistidos técnicamente para el fortalecimiento e implementación de los Comités Locales de Seguridad Vial". Sin embargo, no queda claro por qué estas actividades no se reflejan en el reporte que hace sobre las intervenciones realizadas en el territorio.
- Ahora, el Ejecutor tiene como población objetivo 89 municipios cuyo criterio de focalización es: "Municipios sin Organismo de tránsito".
- Se observa que en 36 municipios no aplica la política de Movilidad Saludable.

Tipo de población	Unidad de medida	Población de referencia	Población objetivo	Criterio de focalización	Focalización
Municipios	Numero	125	89	Municipios sin Organismo de tránsito	71,2%

A blurred background image of an open-plan office. Several people are seated at white desks, working on laptops. The office has a high ceiling with a grid of fluorescent lights and large windows on the right side. A green plant is visible on the left. The word "Gracias" is overlaid in the center in a large, bold, black font.

Gracias