

POLÍTICA PÚBLICA
BICICLETA

Vigencia 2023

CONTRALORÍA
GENERAL DE ANTIOQUIA



CONTRALORÍA

GENERAL DE ANTIOQUIA

Informe de la evaluación a la Política Pública:

“Bicicleta”

Ordenanza 21 de 3 de octubre de 2023

"Por medio de la cual se adopta la Política Pública para Promover el uso de la Bicicleta –Antioquia en Bici-, se crea el Consejo Departamental de la Bici-cleta, el Consejo Consultivo de la Bicicleta en Antioquia, se deroga la Ordenanza N° 18 de 2018 y se dictan otras disposiciones"

Vigencia evaluada: 2023

Comisión evaluadora:

Jefe de área: Natalia Trujillo González

Supervisor: Carlos Arturo Castro Gutiérrez

Evaluador: Luisa Fernanda Mesa Ramírez

Observaciones

Los resultados alcanzados por la política pública en el año 2023 destacan que 1,880 personas se beneficiaron de sus acciones. Durante el período de cuatro años (el cuatrienio), se alcanzó una cobertura poblacional neta del 5.49%. Esta cifra se obtiene al comparar la población efectivamente atendida con la población objetivo total definido por la política.

Durante la vigencia de 2023, la eficiencia anual en la ejecución de los indicadores de producto alcanzó un 99.2%. Sin embargo, la eficiencia acumulada promedio para los seis indicadores que operativizan la política pública en los municipios del Departamento de Antioquia fue del 0%, ya que, al no reportar los valores del Plan plurianual de inversiones, se tienen costos programados para los indicadores iguales a cero, constituyéndose en ineficiencia, cualquier costo que se tenga de estos indicadores.

Por ejemplo, en el indicador de "Estudiantes beneficiados con transporte escolar", que tenía una línea base de 30.000, solo se logró beneficiar a 7.035 estudiantes. Asimismo, el indicador de "Mega eventos de actividad física realizados", con una línea base de 24, solo alcanzó la realización de 8 eventos.

No se pudo emitir un concepto sobre la efectividad y la ejecución financiera de la política. Asimismo, no se recibió ningún reporte sobre el Plan Anual de Inversiones. Esta omisión se explica en el hecho de según la Ordenanza 21 de 2023, la política pública es transversal a varias dependencias de la gobernación de Antioquia, evidenciando la falta de coordinación entre estas dependencias”.

Criterio evaluado	Resultado
Integralidad de la adopción desde la ordenanza	95%
Integralidad de la adopción desde la ejecución	84%
Focalización de la población beneficiada	18,1%
Pertinencia y utilidad de la política	83%
Cobertura poblacional neta	5,49%
Eficacia acumulada promedio	85,2%
Eficiencia acumulada promedio	0%
Efectividad acumulada promedio	0%
Ejecución financiera acumulada	0%

1. COMPONENTE DE PREPARACIÓN

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

Sectores	Programas
Sector 43 Deporte y recreación	Fomento a la recreación, la actividad física y el deporte
Sector 43 Deporte y recreación	Formación y preparación de deportistas
Sector 24 Transporte	Infraestructura red vial regional
Sector 24 Transporte	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros
Sector 24 Transporte	Seguridad de transporte
Sector 35 Comercio industria y turismo	Productividad y competitividad de las empresas colombianas
Sector 32 Ambiente y desarrollo sostenible	Educación ambiental
Sector 32 Ambiente y desarrollo sostenible	Gestión del cambio climático para un desarrollo bajo en carbono y resiliente al clima
Sector 36 Trabajo	Formación para el trabajo
Sector 22 Educación	Calidad, cobertura y fortalecimiento de la educación inicial, preescolar, básica y media

1-2. Cursos de acción de la política pública

Enfoques	Principios	Líneas
Derechos	Sostenibilidad	Movilidad y Territorio Sostenible
Poblacional Diferencial	Transversalidad	Desarrollo Humano
Genero	Desarrollo	Desarrollo Económico
Territorial	Vida Saludable	Recreación y Deporte
Intersectorial	Universalidad	
Sostenibilidad	Equidad	
Vida Saludable		

1-3. Clasificación de la política

Criterio	Tipo de política
Tipo de intervención	Promocional
Participación del Estado	Políticas facilitadoras
Funcionalidad	Una política redistributiva
Elaboración	Participativa
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	Sí	Sí
Incluye proceso de participación previos a la formulación	Sí	Sí
Define conceptos básicos	No	Sí
Define un órgano responsable de la ejecución	Sí	Sí
Define los actores de la política	Sí	Sí
Define un órgano consultivo y asesor	Sí	Sí
Define instrumentos específicos	Sí	Sí
Define mecanismos de transversalidad para la ejecución	Sí	Sí
Define enfoques	Sí	Sí
Define principios	Sí	Sí
Define ODS	No	Sí
Determina financiación pública	Sí	Sí
Define mecanismo para la rendición de cuentas	Sí	Sí
Define el mecanismo para la participación ciudadana	Sí	Sí
Define mecanismos de divulgación de la política	Sí	Sí
Define ámbito de aplicación	Sí	Sí
Define objetivo general	Sí	Sí
Define objetivos específicos	Sí	Sí
Establece cursos de acción: ejes, estrategias o líneas	Sí	Sí
Define periodicidad o contenidos mínimos de evaluación	Sí	No
Define indicadores de evaluación	Sí	No
Resultado ordenanza: 95%		Resultado ejecutor: 84%

Después de realizar el análisis del componente de preparación, se evidencia que:

- Los sectores y programas en los que se inscribe son factores claves que contribuye a la política pública "Antioquia en Bici" al abordar diferentes aspectos esenciales para su éxito. Desde la promoción de la actividad física y el deporte hasta la mejora de la infraestructura vial, la seguridad del transporte y la educación ambiental, todos estos elementos están interrelacionados y son cruciales para fomentar un uso generalizado y sostenible de la bicicleta en la región. La integración de estos factores ayuda a crear un entorno que respalde tanto la implementación efectiva de la política como la consecución de sus objetivos a largo plazo.
- Considerando la información proporcionada para la evaluación y lo estipulado en la ordenanza, se puede concluir que la política pública de bicicletas en Antioquia se clasifica como una política promocional. Esto se debe a su enfoque en mejorar la eficiencia en alcanzar los objetivos sociales relacionados con el fomento del uso de la bicicleta en la región. Además, se clasifica como una política redistributiva, ya que no está dirigida a un grupo específico, sino a toda la población del departamento. Sin embargo, carece de innovación, ya que no incorpora nuevos conceptos, ideas, servicios o prácticas que podrían aumentar la productividad y competitividad del sector deportivo en la región.

1-4. Evaluación de los elementos de la ordenanza

- La Ordenanza Departamental N° 21 del 3 de octubre de 2023, que adopta la Política Pública para la Promoción del Uso de la Bicicleta y toma otras decisiones, se basa en principios clave como: Sostenibilidad, Transversalidad, Desarrollo, Vida Saludable y Universalidad. Esta política se enmarca en varios enfoques: Ambiental, Movilidad Humana, Actividad Física, Recreativa y Aprovechamiento del Tiempo Libre, Participación Democrática, Cultural, Generacional, Poblacional y de Derechos. Además, la política se articula en torno a las siguientes líneas de acción: Movilidad y Territorio Sostenible, Desarrollo Humano, Desarrollo Económico, Recreación y Deporte; estas líneas de acción permiten identificar los distintos ámbitos de aplicación de la política y asegurar su trazabilidad en relación con los programas y objetivos que busca alcanzar.
- Según la metodología de evaluación, la integralidad de la política desde la ordenanza que la adopta alcanza un **95%**, ya que contempla la mayoría de los elementos teóricos de las políticas públicas. Sin embargo, presenta una carencia de conceptos básicos, y de incorporar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

2. COMPONENTE DE FORMULACIÓN

2-1. Definición y evolución de los problemas sociales

Óptica	Problema público	Causas
Ordenanza	El problema central que la ordenanza de la bicicleta busca resolver es la baja utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible en Antioquia. La política "Antioquia en Bici" se enfoca en promover la movilidad sostenible, mejorar la calidad de vida mediante estilos de vida saludables, fomentar el desarrollo económico local relacionado con la bicicleta, y crear condiciones urbanas y rurales más equitativas y accesibles para todos los ciudadanos. Se busca transformar la bicicleta en una herramienta clave para el desarrollo humano y territorial(Artículo 2 y 4).	Las causas que originaron el problema incluyen la falta de infraestructura adecuada y segura para el uso de la bicicleta, la escasa promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible, la insuficiente integración de la bicicleta en las políticas de desarrollo urbano y rural, y la falta de conciencia y cultura ciudadana sobre los beneficios del uso de la bicicleta. Además, existen barreras económicas y sociales que dificultan el acceso a la bicicleta, especialmente entre las poblaciones más vulnerables, y una débil articulación entre los sectores público y privado para fomentar su uso (Artículo 2, 3 y 4).
PD* 2016-2019	El plan de desarrollo 2016-2019 enuncia dentro de las políticas gubernamentales (infraestructura y turismo) la poca infraestructura para la promoción y uso de la bicicleta en el departamento tanto para el uso de esta como transporte entre los municipios como para el desarrollo turístico del departamento.	Aumento de parque automotriz y poco uso de la bicicleta como medio de transporte entre municipios debido a la percepción que tiene la población de inseguridad en las vías del departamento. Además del crecimiento de uso de la bicicleta como elemento para el turismo en los municipios.
PD* 2020-2023	Este propone como uno de sus 34 programas bandera "Antioquia en bici". Un programa transversal que busca reducir los impactos ambientales de los vehículos motorizados, mejorar la movilidad urbana y rural, promover estilos de vida saludables y potenciar el ecosistema de la bicicleta en el departamento.	1.Falta de vías seguras para ciclistas y aumento de incidentes en las vías del departamento. 2.Falta de lugar de parqueo y aumento de robos de bicicletas. 3.Falta de oferta de sistemas de bicicletas que puedan integrarse al sistema de transporte en los municipios. 4.Poca oferta comercial y apoyo a los servicios existentes. 5.Promoción de estilos de vida saludables.

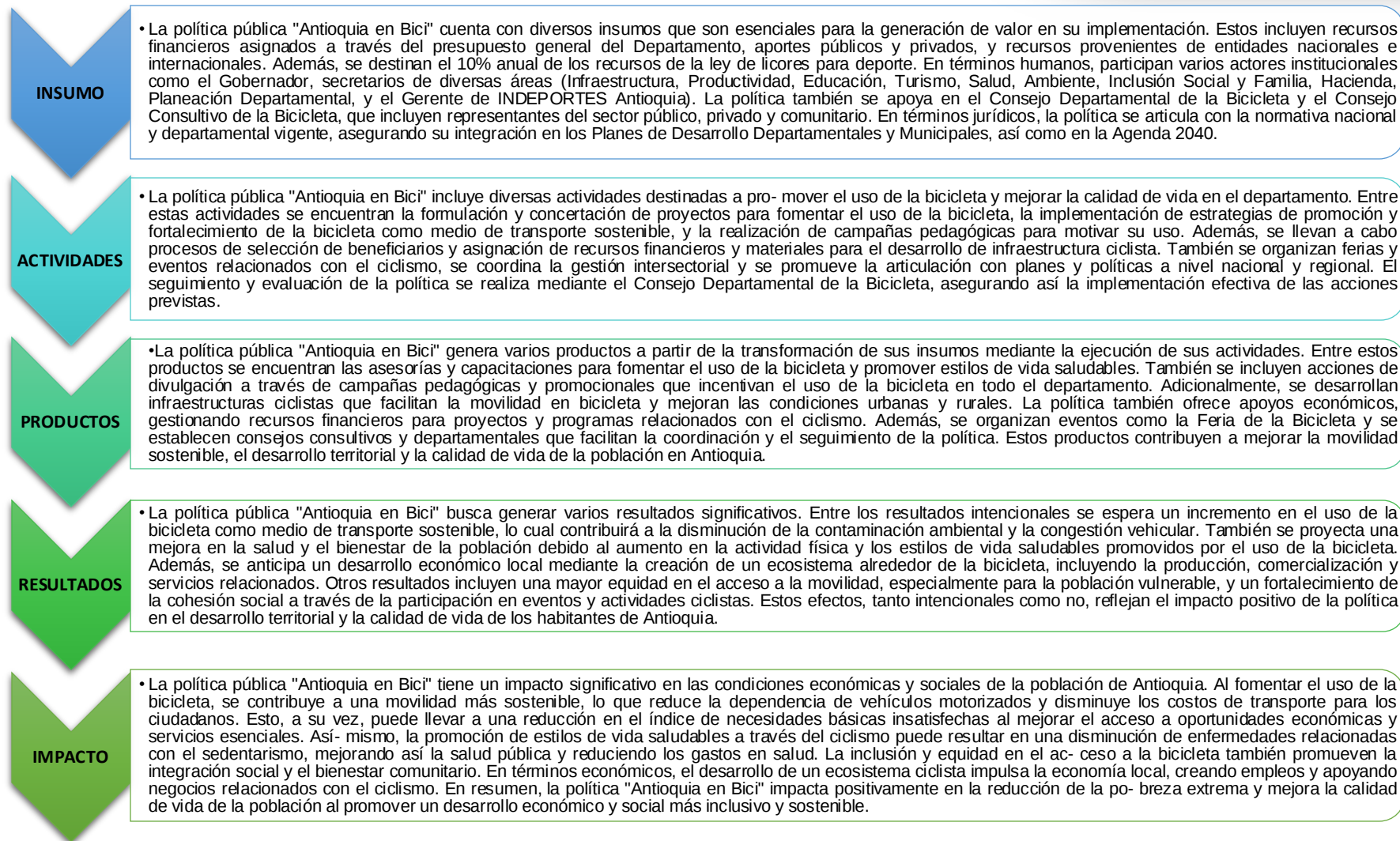
2-2. Normas relacionadas con la política

Tipo de norma	Nombre norma
Ley	Ley 1702 de 2013
Ley	Ley 1811 de 2016
Ordenanza	Ordenanza 09 del 15 de marzo de 2019
Artículo constitucional	CONPES 3991 de 2020
Ley	Ley 2068 de 2020
Ley	Ley 181 de 1995
Ordenanza	Ordenanza 70 del 6 de diciembre de 2013
Ordenanza	Ordenanza 49 del 30 de diciembre de 2019
Ordenanza	Ordenanza 41 del 14 de diciembre de 2018
Ley	Ley 1083 de 2006

2-3. Actores de la política

Actor	Rol
Academia	Cooperante
Organización nogubernamental	Financiador
Administraciones municipales	Ejecutor
Organismo internacional	Financiador
Administración departamental	Ejecutor
Sociedad civil	Beneficiario

2-4. Cadena de valor



2-5. Focalización de la población

Tipo de población	Unidad de medida	Población de referencia	Población objetivo	Criterio de focalización	Focalización
Niños, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores	Personas	6.649.401	804.578	Personas que usan la bici-cleta	12,1%
Población escolar	Estudiantes	486.111	486.111	Estudiantes matriculados en 117 municipios	100,0%
	Suma	7.135.512	1.290.689	Total	18,1%

Después de realizar el análisis del componente de formulación, se evidencia que:

- La ordenanza "Antioquia en Bici" busca aumentar el uso de la bicicleta en Antioquia como medio de transporte sostenible mediante la promoción de su uso ecológico, la reducción de emisiones, y el fomento de estilos de vida saludables. Las causas de su baja utilización incluyen falta de infraestructura adecuada, insuficiente promoción, integración deficiente en políticas, y falta de conciencia sobre sus beneficios. El Plan de Desarrollo 2016-2019 y el programa "Antioquia en bici" del Plan 2020-2023 abordan estos desafíos, destacando la necesidad de mejorar la infraestructura y apoyo para el ciclismo, así como reconocer su potencial para el turismo y la calidad de vida.
- Se considera la coordinación con diversas normas que permiten que la política pública se enfoque en generar acciones beneficiosas para la comunidad, a través de las organizaciones deportivas del departamento y su cooperación con otras dependencias administrativas. Esto se realiza mediante recursos financieros, como el 10% de la ley del licor asignado a proyectos en el plan de desarrollo relacionados con la política pública, según la ordenanza N° 21. Además, se emplean recursos de talento humano, principalmente de los profesionales contratados por la gerencia de la bicicleta para implementar la política, así como el personal de apoyo de otras dependencias. En la ejecución de la política pública, se identifican los roles de los actores para alcanzar el objetivo principal: la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales, administración municipal y departamental, organismos internacionales y la academia, como aliados estratégicos para proporcionar, financiar y cooperar en su implementación.

2-5. Focalización de la población

Después de realizar el análisis del componente de formulación, se evidencia que:

- En la cadena de valor la política "Antioquia en Bici" se apoya en una combinación de recursos financieros, humanos y normativos para su implementación. Los recursos financieros provienen de diversas fuentes, incluyendo un porcentaje específico de la ley de licores. Los actores institucionales clave juegan un rol fundamental en la gestión y ejecución de la política, mientras que los consejos especializados garantizan la participación y coordinación entre diferentes sectores. Finalmente, el marco jurídico proporciona una estructura que asegura que la política esté alineada con las leyes y objetivos de desarrollo a nivel departamental y nacional. Este enfoque integral y coordinado es esencial para el éxito de la política y para garantizar que cumpla con sus objetivos de promover el uso de la bicicleta y mejorar la calidad de vida en Antioquia.
- Según la información proporcionada por el Instituto Departamental de Deporte de Antioquia, ejecutor de la política pública de Bicicleta para 2023, se estableció una población objetivo de 1.290.689 habitantes. Con base en criterios de focalización, se implementaron acciones dirigidas a un grupo específico que representa el **18.1%** de esta población. Estos criterios incluyen a personas que usan la bicicleta y a estudiantes matriculados en 117 municipios no certificados en educación.

3. COMPONENTE DE EVALUACIÓN

3-1. Actividades específicas de la Ordenanza

Artículo ordenanza	Actividad	Ejecución	Descripción
Artículo 9	Consejo Departamental de la Bicicleta -CDB -	En ejecución	La política aún no ha cumplido un año de vigencia y por ende este artículo está en su fase de preparación para su debida ejecución
Artículo 12	Consejo consultivo de la bicicleta en Antioquia (CCBA)	En ejecución	La política aún no ha cumplido un año de vigencia y por ende este artículo está en su fase de preparación para su debida ejecución
Artículo 22	Celebración del día de la bicicleta	En ejecución	La política aún no ha cumplido un año de vigencia y por ende este artículo está en su fase de preparación para su debida ejecución. Sin embargo, se celebró en la ordenanza anterior (art. 17)
Artículo 23	Campañas pedagógicas para motivar el uso de la bicicleta	En ejecución	La política aún no ha cumplido un año de vigencia y por ende este artículo está en su fase de preparación para su debida ejecución
Artículo 24	Feria de la bicicleta en Antioquia	En ejecución	La política aún no ha cumplido un año de vigencia y por ende este artículo está en su fase de preparación para su debida ejecución

3-2. Cobertura poblacional

Tipo de población	Población programada	Población beneficiada				Cobertura bruta				Cobertura neta			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
Niños, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores	804578	294	3764	58943	0	0,04%	0,50%	7,83%	7,83%	0,04%	0,50%	7,83%	7,83%
Población escolar	8000	0	0	6000	1880	0,00%	0,00%	75,00%	98,50%	0,00%	0,00%	1,23%	1,62%
Total	812578	294	3764	64943	1880	0,04%	0,50%	8,49%	8,72%	0,02%	0,31%	5,35%	5,49%

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	Piloto de bicicletas públicas, implementado	-	-	100,0	100,0	0,0	0,0	50,0	100,0
2	Política Nacional de la bicicleta, impulsada	-	100,0	75,0	100,0	0,0	21,7	47,8	91,3
3	Estudiantes beneficiados con transporte escolar	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	50,0	100,0
4	Ciclo-infraestructura construida	-	92,5	100,0	100,0	16,7	47,5	94,0	100,0
5	Programas de -Por su salud muévase pues- en los munici-pios	0,0	0,0	99,2	97,6	0,0	0,0	24,8	49,2
6	Mega eventos de actividad física realizados	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	37,5	70,8
Promedio		0,0	32,1	95,7	99,6	2,8	11,5	50,7	85,2

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	Piloto de bicicletas públicas, implementado	-	-	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Política Nacional de la bicicleta, impulsada	-	100,0	75,0	100,0	0,0	21,7	47,8	0,0
3	Estudiantes beneficiados con transporte escolar	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Ciclo-infraestructura construida	-	92,5	100,0	100,0	16,7	47,5	0,0	0,0
5	Programas de -Por su salud muévase pues- en los munici-pios	0,0	0,0	100,0	95,3	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Mega eventos de actividad física realizados	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Promedio		0,0	32,1	95,8	99,2	2,8	11,5	8,0	0,0

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
	No reportado	Meta	No reportado	Base	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Promedio								0,0	0,0	0,0	0,0

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	17	El 10% de los re- cursos anuales destinados al de porte de la ley de licores	\$12,073,342,101	\$5,239,266,325	\$17,565,201,933	\$12,386,950,597	\$18,917,905,315	\$18,917,905,315	\$2.788.212.214	\$2.788.212.214
Total			\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$2.788.212.214	\$ 2.788.212.214

3-7. Ejecución financiera

#	Indicador de producto	Ejecución presupuestal anual (%)				Ejecución presupuestal acumulada (%)			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
1	Piloto de bicicletas públicas, implementado	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Política Nacional de la bicicleta, impulsada	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Estudiantes beneficiados con transporte escolar	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Ciclo-infraestructura construida	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5	Programas de -Por su salud muévase pues-en los municipios	0,0	0,0	84,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Mega eventos de actividad física realizados	0,0	0,0	96,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		0,0	100,0	99,3	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Después de realizar el análisis del componente de evaluación, se evidencia que:

- Los resultados alcanzados por la política pública en el año 2023 destacan que 1,880 personas se beneficiaron de sus acciones. Durante el período de cuatro años se atendió a 70.881 personas, alcanzando una cobertura poblacional bruta (Comparada con las 812.578 personas de población programada) del 8.7%. por su parte, se logró una cobertura poblacional neta (comparada con 1.290.659 personas de la población objetivo), del 5.49%.
- Así mismo, para la medición de la eficacia anual de los indicadores de producto, se obtuvo un promedio de 99.6% para la vigencia 2023 y un promedio acumulado de 85.2% para el cuatrienio. Por ejemplo, en el indicador de "Estudiantes beneficiados con transporte escolar", que tenía una línea base de 30.000, solo se logró beneficiar a 7.035 estudiantes. Asimismo, el indicador de "Mega eventos de actividad física realizados", con una línea base de 24, solo alcanzó la realización de 8 eventos.
- Durante la vigencia de 2023, la eficiencia anual en la ejecución de los indicadores de producto alcanzó un 99.2%. Sin embargo, la eficiencia acumulada promedio para los seis indicadores que operativizan la política pública en los municipios del Departamento de Antioquia fue del 0%, ya que, al no reportar los valores del Plan plurianual de inversiones, se tienen costos programados para los indicadores iguales a cero, constituyéndose en ineficiencia, cualquier costo que se tenga de estos indicadores

Después de realizar el análisis del componente de evaluación, se evidencia que:

- En cuanto a las fuentes de financiación específica, rendida por el sujeto de control relacionado con los recursos presupuestados y recaudados de la ley de licores destinados al deporte, específicamente el 10% de estos recursos, para los años 2020, 2021, 2022 y 2023, se evidencia lo siguiente:
- Para la vigencia 2020, se presupuestaron \$12.073.342.101, pero solo se recaudaron \$5.239.266.325, lo que indica un déficit significativo entre lo presupuestado y lo recaudado.
- Para la vigencia 2021, el presupuesto se incrementó a \$17.565.201.933, y la recaudación también aumentó, alcanzando \$12.386.950.597. Aunque la recaudación mejoró respecto al año anterior, sigue estando por debajo de lo presupuestado.
- Para la vigencia 2022, tanto el valor presupuestado como el recaudado coinciden, siendo \$18.917.905.315. Esto indica una excelente precisión en la estimación y recaudación de los recursos, logrando el 100% de lo presupuestado.
- Para la vigencia 2023, tanto el valor presupuestado como el recaudado son idénticos y considerablemente menores en comparación con los años anteriores, ambos siendo \$2.788.212.214. Esta disminución podría ser resultado de un cambio en las políticas de recaudación, ajustes en la ley, o una corrección de las expectativas de ingresos.
- No se pudo emitir un concepto sobre la efectividad y la ejecución financiera de la política. Asimismo, no se recibió ningún reporte sobre el Plan Anual de Inversiones. Esta omisión se explica en el hecho de según la Ordenanza 21 de 2023, la política pública es transversal a varias dependencias de la gobernación de Antioquia, evidenciando la falta de coordinación entre estas dependencias

4. COMPONENTE DE PERTINENCIA Y UTILIDAD

4-1. Criterios de pertinencia de la política pública

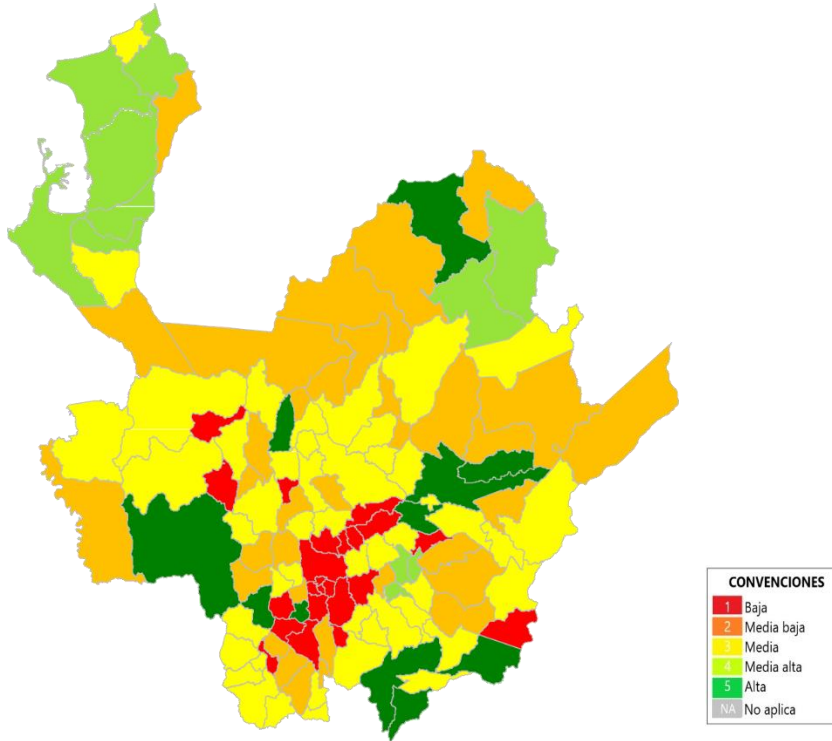
Criterio	Elementos del criterio	Puntaje
1. Articulación con los fines esenciales del Estado	1. Servir a la comunidad	4
	2. Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución	
	3. Facilitar la participación de todos en las decisiones 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.	
2. Articulación con el Plan de Desarrollo Nacional o con el CONPES	1. Desde el objetivo general	5
	2. Desde los objetivos específicos	
	3. Desde las líneas de acción	
	4. Desde los principios o enfoques	
	5. Desde la concepción del problema público	
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		0
7. Grado de articulación entre el objetivo general de la política pública y las metas planteadas en el plan de desarrollo departamental vigente.		5
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	5
	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	
10. Grado de articulación de las líneas definidas en la ordenanza con el problema social		5
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		2,5
13. Grado de articulación de las líneas definidas con los indicadores de resultado el Plan de Desarrollo		0
Resultado pertinencia:		83%

Después de realizar el análisis del componente de pertinencia y utilidad, se evidencia que:

- De acuerdo con la información proporcionada por el ente ejecutor, se destaca que, aunque la política presenta deficiencias en su formulación, INDEPORTES ha integrado estos elementos durante su desarrollo y aplicación, lo que ha hecho que la política pública sea pertinente y útil en un **83%**. Esta política está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y promueve la mejora en la calidad de vida de la población.
- A través de sus líneas y programas, se avanza en el cumplimiento del objetivo principal, permitiendo la adecuada ejecución en el Departamento, aunque persisten oportunidades para mejorar los indicadores de evaluación propios de la política y la articulación con los indicadores de producto y de resultado de los planes de desarrollo vigentes.
- La no articulación entre las líneas definidas por la política pública y los indicadores de resultado del Plan de Desarrollo puede tener implicaciones significativas para la implementación y evaluación de la política, ya que los indicadores del Plan de Desarrollo son herramientas clave para medir el progreso y el impacto de las acciones planificadas

5. COMPONENTE DE COBERTURA TERRITORIAL

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



La evaluación se basó en intervenciones específicas como eventos, infraestructura y dotación, lo que sugiere que la política de la bicicleta se ha implementado a través de acciones concretas y tangibles. Este enfoque permite medir la efectividad de la política mediante la cantidad y calidad de estas intervenciones.

Verde Oscuro (5 - Alta Intervención): Los municipios en verde oscuro han recibido una intervención completa, lo que indica que la política de la bicicleta ha sido implementada de manera exitosa, abarcando todos los aspectos clave (eventos, infraestructura, dotación). Esto puede reflejar un alto nivel de compromiso y recursos asignados para promover el uso de la bicicleta en estas zonas.

Verde Claro (4 - Media Alta): En estas áreas, la política ha tenido una implementación significativa pero incompleta, lo que sugiere una buena cobertura, aunque con posibles brechas. Esto podría deberse a limitaciones de recursos o a una fase de implementación aún en desarrollo.

Amarillo y Naranja (2 y 3 - Media Baja/Media Alta): Estas áreas han experimentado una intervención parcial, con solo una entrega en los aspectos evaluados. Esto podría indicar la necesidad de mayor atención para completar la implementación de la política de la bicicleta en estas regiones, o podría reflejar un enfoque estratégico donde ciertas intervenciones se consideran más prioritarias.

Rojo (1 - Baja Intervención): Los municipios en rojo no han recibido ninguna intervención. Esto sugiere que estos municipios podrían estar marginados en términos de infraestructura y eventos relacionados con la promoción de la bicicleta, lo cual es un punto crítico para abordar para asegurar una implementación equitativa de la política pública.

La política de la bicicleta destaca tanto los logros como las áreas de mejora en su implementación. Si bien algunas regiones han recibido una atención considerable, otras han sido significativamente subatendidas. Esto sugiere la necesidad de una mayor equidad en la distribución de las intervenciones y de un enfoque continuo en el monitoreo y evaluación para asegurar que la política de la bicicleta cumpla con su objetivo de mejorar la movilidad y la calidad de vida en todo el departamento. Por lo anterior, el Instituto Departamental de Deporte de Antioquia, ejecutor de la política pública de Bicicleta para 2023, estableció una población objetivo de 1.290.689 habitantes. Con base en criterios de focalización, se implementaron acciones dirigidas a un grupo específico que representa el **18.1%** de esta población.

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