



POLÍTICA PÚBLICA
**USO DE LA
BICICLETA**
2024

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 vegetation. 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:

“Uso de la Bicicleta”

Ordenanza N° 21 del 3 de octubre de 2023

Ejecutor de la política publica: Gerencia de seguridad Vial del
departamento de Antioquia

Vigencia evaluada: 2024

Comisión evaluadora:

Jefe de área: Natalia Trujillo González
Supervisor: Yonny Sebastián Marín Soto
Evaluador: Asdrúbal Gutiérrez Valdés

Antecedentes de la Política Pública

La formulación de la política pública de uso de la bicicleta en Antioquia surge de la necesidad de enfrentar la congestión vehicular, la contaminación ambiental y de promover alternativas de transporte equitativas, seguras y sostenibles. Además, responde a directrices internacionales y nacionales que destacan la bicicleta como un medio para fomentar estilos de vida saludables, reducir costos de transporte y contribuir a la movilidad sostenible.

En el ámbito departamental, la declaración de la emergencia climática y la meta de carbono neutralidad al 2050 posicionaron a la bicicleta como una herramienta clave para reducir emisiones, dada su amplia aceptación en zonas urbanas y rurales de Antioquia y su potencial para mejorar la movilidad y la salud pública.

Finalmente, la Ordenanza No. 18 de 2018 y el programa “Antioquia en Bici” del Plan de Desarrollo 2020–2023 consolidaron la bicicleta como un eje central de desarrollo territorial, integrando objetivos ambientales, sociales y de salud para promover un transporte más limpio, seguro y sostenible.

Observaciones:

1. Se evidencia que la política, desde la ejecución, presenta un nivel medio - bajo de cumplimiento de los elementos definidos, aunque cuenta con un marco normativo sólido, principios y enfoques claramente definidos, así como con objetivos generales y específicos alineados a la movilidad sostenible, la práctica revela vacíos en la planeación, la financiación, la transversalidad y la participación ciudadana.
2. La ausencia de diagnósticos actualizados, de procesos evaluativos, de mecanismos de rendición de cuentas y de articulación explícita con los Objetivos de Desarrollo Sostenible limita su impacto y sostenibilidad en el tiempo de la política pública.
3. Se evidencia que el cambio de ejecutor de la política ha generado que se dejen de lado múltiples acciones que en comparación con la evaluación realizada en la vigencia 2023 se venían desarrollando, ya que la política pública la ejecutaba el Instituto Departamental de Deportes – INDEPORTES ANTIOQUIA y ahora según la reestructuración realizada la está desarrollando la Gerencia de seguridad Vial del departamento de Antioquia. Las acciones que exige la política no se presentan porque los órganos consultivos no están funcionando, se deben reactivar los mecanismos de transversalidad intersectorial, garantizar recursos financieros suficientes y permanentes, y establecer un sistema de indicadores que permita medir avances de forma periódica.
4. Se evidencia que el ejecutor reporta para la presente evaluación que la ejecución de dicha política recae en el Consejo Consultivo de la Bicicleta, el cual preside el secretario de Infraestructura Física, donde se evidencia que hay una falta de apropiación de la responsabilidad en la ejecución de esta política pública y donde la política pública parece existir más en teoría que en la práctica, ya que se evidencia que no hay una apropiación de esta.

Observaciones:

5. Las oportunidades de mejora en la política de Uso de la bicicleta – Antioquia en Bici, se centran en fortalecer la articulación intersectorial y territorial, de manera que la bicicleta no se limite a ser vista únicamente como una alternativa de transporte, sino como un instrumento integral de desarrollo social, económico, ambiental y cultural. Esto implica profundizar la vinculación con sectores como salud, turismo y medio ambiente, ampliar la precisión en la cadena de valor para optimizar la cobertura y el impacto, y potenciar la coordinación entre actores públicos, privados, académicos e internacionales. Asimismo, resulta necesario garantizar que los planes de desarrollo departamentales mantengan una coherencia explícita con los objetivos y causas estructurales identificadas, evitando referencias indirectas que debiliten la visibilidad y sostenibilidad de la política.
6. No se incluyó el certificado correspondiente al indicador "Movilidad segura y sostenible", lo cual representa una omisión significativa, ya que este soporte es esencial para realizar una evaluación completa y rigurosa del cumplimiento de los objetivos de la política pública. La entrega oportuna y completa de estos documentos es fundamental para garantizar la transparencia, la trazabilidad de los recursos públicos y la efectividad de las acciones implementadas, permitiendo así una valoración adecuada del impacto de la política en el territorio.
7. La Gerencia de Seguridad vial, NO remitió los anexos solicitados por la Contraloría General de Antioquia que sustenten la evaluación de los elementos de la ordenanza, los cuales consisten en:
 - Soportes que evidencien que los instrumentos específicos de la política se ejecuten.
8. Se observa que el ente ejecutor no identificó otros actores que cumplen un papel fundamental dentro de la ejecución de la política pública.

Observaciones:

9. La cadena de valor de la política pública Antioquia en Bici, tiene aspectos a mejorar como por ejemplo la definición de las actividades, se puede inferir que está alineada con los planes estratégicos del departamento, al definir con claridad sus insumos financieros, humanos y jurídicos, así como actividades de promoción, capacitación, infraestructura y eventos.
10. Uno de los problemas identificados en la política pública está en los datos de su focalización, ya que la población objetivo está dirigida a mujeres, uno de los grupos poblacionales estratégicos, resulta extremadamente baja, con apenas un 0,1% de alcance frente a una población de referencia superior a 5,5 millones de personas a las que va dirigido el programa. Esta desproporción revela una brecha significativa que limita el potencial transformador de la política en términos de equidad de género, inclusión social y promoción de la movilidad activa. Por lo tanto, el dato aportado no conversa con la realidad, toda vez que la política pública no solo está dirigido a este grupo poblacional, debe ser tenido en cuenta los hombres, jóvenes y niños, además de incluir a los grupos más vulnerables como por ejemplo las personas mayores.
11. En 2024, la implementación de la política Uso de la bicicleta - Antioquia en Bici evidencia un estancamiento operativo, pues de seis actividades programadas todas ellas esta No ejecutadas. Todas quedaron supeditadas a la problemática generada por el Artículo 8 de la Ordenanza, que asignó la responsabilidad a SERES y limitó la aprobación de acciones en el Consejo Departamental de la Bicicleta (CDB). Esto impidió la puesta en marcha de este órgano clave de gobernanza, así como de actividades de promoción, territorialización y campañas pedagógicas. La ausencia de ejecución en el primer año no solo evidencia que hay una falta de apropiación de la responsabilidad en la ejecución de esta política pública ya que parece existir más en teoría que en la práctica, sino que retrasa el cumplimiento de la política y también limita la visibilidad y apropiación ciudadana de la bicicleta como eje de movilidad sostenible.

Observaciones:

12. En el primer año de ejecución, la cobertura bruta llegó al 38,5 % (708 de 1.840 mujeres programadas), un avance positivo pero que exige acciones de mejora. Se requiere fortalecer la planeación anual para un crecimiento equilibrado, implementar seguimiento periódico que permita ajustes oportunos y consolidar alianzas con municipios y ONG para ampliar el alcance territorial. Así, el buen inicio podrá sostenerse y garantizar el cumplimiento de la meta cuatrienal.
13. En 2024 la política Antioquia en Bicicleta no ejecutó ninguna de las seis actividades programadas. Esto retrasó la ejecución de la política y el cumplimiento de metas de los objetivos trazados para el cuatrienio.
14. En 2024, los indicadores de resultado asociados a la movilidad presentan comportamientos diversos, donde la tasa de lesiones en accidentes de tránsito evidencia un avance positivo al pasar de 40,0 en la línea base a 35,4, alcanzando así el 100 % de efectividad neta en el primer año del cuatrienio. Es importante solicitar que se modifique el sentido del indicador, debido a que en la información reportada es de incremento, pero este tipo de indicador es de reducción. La tasa ajustada de mortalidad por accidentes de transporte terrestre no muestra mejoras, al incrementarse de 14,7 a 15,4, con una efectividad neta de 0%. En conjunto, el promedio de efectividad es de 50%, lo que indica que, si bien hay resultados alentadores en la reducción de lesiones, aún persisten retos significativos en la disminución de la mortalidad.
15. En 2024, la ejecución presupuestal anual de los indicadores de producto alcanzó en promedio el 30,1%, reflejando un uso limitado de los recursos asignados y un alcance del 11.9 % de la meta del cuatrienio. Lo anterior evidencia una baja ejecución del presupuesto que podría indicar una incorrecta planeación de las acciones por ejecutar.

16. En el componente de pertinencia y utilidad, se identifica que:
- No se cuenta con organismos de coordinación activos, lo que dificulta su implementación y seguimiento.
 - Aunque hay un buen nivel de articulación con el plan departamental, aún falta incluir más a las zonas rurales y garantizar un acompañamiento constante, así como ampliar la participación de comunidades con menor representación.
 - Aunque contribuye a varios indicadores, aún no cuenta con sistemas sólidos para medir impactos a largo plazo, lo que limita saber con claridad cuánto aporta al bienestar y la equidad en el territorio.
17. En el componente territorial, la cobertura alcanzada aún resulta limitada frente al total de municipios del departamento, lo que refleja una brecha significativa entre los objetivos de la política pública y su implementación territorial. de igual forma, siguen existiendo un rezago importante, ya que más de dos tercios de los municipios de Antioquia permanecen sin intervención.

A continuación, se enlistan los principales resultados del proceso evaluativo

Criterio evaluado	Resultado
Integralidad de la adopción desde la ejecución	28%
Focalización de la población beneficiada	0,1%
Pertinencia y utilidad de la política	72,3%
Cobertura poblacional neta	38,5%
Eficacia acumulada promedio	32,4%
Eficiencia acumulada promedio	53,91%
Efectividad acumulada promedio	50%
Ejecución financiera acumulada	11,92%

1. COMPONENTE DE PREPARACIÓN

1-1. Identificación la política pública

Nombre de la política	Uso de la Bicicleta
Ordenanza que la rige	Ord_21_03_octubre_2023

1-2. Sectores y programas que desarrolla la política pública

Sector	Programa
Sector_43_Deporte_y_recreación	Fomento a la recreación, la actividad física y el deporte
Sector_22_Educación	Calidad, cobertura y fortalecimiento de la educación inicial, preescolar, básica y media
Sector_24_Transporte	Seguridad de transporte

1-3. Cursos de acción de la política pública

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

1-4. Factores determinados por la política

Tipo	Descripción
Entrega en especie	Capacitaciones, asesorías, asistencia técnica, foros, eventos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad vial.
Obras	Construcción de ciclo rutas

1-5. Clasificación de la política

Criterio	Tipo de política
Tipo de intervención	Promocional
Naturaleza de la Política Publica	Políticas facilitadoras
Funcionalidad	Política distributiva
Elaboración	Participativa
Planificación	Anticipatoria
Grado de Innovación	Sin grado de innovación

1-6. Evaluación de los elementos de la ordenanza

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

Resultado ejecutor: **28%**

De las conclusiones, se resalta:

- La Política Pública de la Bicicleta de Antioquia integra recreación, educación y seguridad vial bajo un enfoque de derechos, sostenibilidad, género, inclusión y territorialidad. Combina acciones sociales como capacitaciones y asistencia técnica con infraestructura de ciclorrutas, buscando promover la movilidad activa y segura con beneficios en salud, cultura ciudadana y desarrollo territorial.
- No obstante, su ejecución presenta vacíos en planeación, financiación, participación y evaluación, además del debilitamiento generado por el cambio de ejecutor y la falta de documentos clave para la transparencia. Esto resalta la necesidad de fortalecer la articulación intersectorial, la gobernanza y los sistemas de seguimiento para garantizar impactos sostenibles y una mayor apropiación de la política en todo el territorio.

2. COMPONENTE DE FORMULACIÓN

2-1. Definición y evolución de los problemas sociales

Óptica	Problema público	Causas
Ordenanza	La política pública busca resolver el problema de incentivar el uso de la bicicleta como herramienta para el desarrollo humano. El objetivo es promover la movilidad sostenible, el desarrollo territorial inclusivo, el desarrollo económico local y la mejora de la calidad de vida en términos de salud y bienestar de la población. La política "Antioquia en Bici" también busca incrementar el uso de la bicicleta como medio de transporte económico, facilitar estilos de vida saludables y apoyar el mejoramiento de las condiciones sociales, ambientales y económicas de los territorios.	Necesidad de abordar diversas problemáticas sociales, económicas y ambientales que pueden ser mitigadas a través del uso de la bicicleta. La Ordenanza surge para llenar un vacío en la promoción de la bicicleta como una herramienta estratégica y transversal, reconociendo su potencial subutilizado para el desarrollo humano y la calidad de vida. Entre las causas principales, se encuentra la necesidad de enfrentar los retos de la sostenibilidad ambiental y la salud pública, la búsqueda de mayor equidad territorial e inclusión social, y el aprovechamiento de la bicicleta como un motor para dinamizar las economías locales y el turismo en Antioquia. En esencia, la política nace de la convicción de que la bicicleta es una solución integral a múltiples desafíos del departamento.
PD* 2020-2023 (anterior)	La bicicleta se presenta como un instrumento para lograr una movilidad sostenible, impulsar el desarrollo territorial inclusivo, fomentar el desarrollo económico local y mejorar la salud y el bienestar de los habitantes. El problema central es la necesidad de una política pública que incentive el uso de la bicicleta como una herramienta transversal y de transformación para crear territorios más equitativos y sostenibles, con personas más saludables y satisfechas con su entorno. Así mismo, busca promover el desarrollo humano y la calidad de vida.	Búsqueda de un desarrollo humano integral. Las causas se originan en la falta de una estrategia articulada que aproveche la bicicleta como herramienta para mejorar la calidad de vida. Específicamente, el problema se asocia a la necesidad de promover la movilidad sostenible, el desarrollo territorial inclusivo, el crecimiento económico local y la mejora de la salud y el bienestar de la población, aspectos que el uso de la bicicleta puede potenciar de manera significativa.
PD* 2024-2027 (vigente)	El Plan de Desarrollo 2024-2027 no se refiere directamente a la Ordenanza, sin embargo, la política pública de la bicicleta se encuentra articulada con la línea de acción de "Conectividad desde la infraestructura y la tecnología" del Plan 2024-2027, que busca modernizar y fortalecer las redes viales.	Del Plan de Desarrollo 2024-2027 se infiere la necesidad de mejorar la movilidad y conectividad en el departamento, la congestión vehicular y la contaminación ambiental, y la búsqueda de una mayor competitividad y equidad en los territorios.

*PD: Plan de desarrollo

2-2. Normas relacionadas con la política

Tipo de norma	Nombre norma	Descripción
Ley	1811 de 2016	Otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional.
Sentencia	C 141 de 2018	Declara exequible el numeral 4 del art. 8 de la Ley 1811 de 2016, en el sentido de prohibir a los peatones poner en peligro su integridad física.
Ordenanza	21 de 2023	Adopta política pública para el uso de la bicicleta, crea el Consejo Departamental de la Bicicleta y el Consejo Consultivo de la bicicleta.
Decreto	2023070003545 de 2023	Actualiza la reglamentación sobre el incentivo para el uso de la bicicleta para los servidores públicos del departamento.
Resolución	S2024060000536 de 2024	Se adopta el reglamento interno del consejo consultivo de la bicicleta

2-3. Actores de la política

Actor	Rol	Papel que desempeña	Impacto si el actor clave falla con el cumplimiento de su rol
Administraciones municipales	Ejecutor	Desarrollo de proyectos que promueven la bicicleta	La P.P. se encontraría sin fundamento toda vez que el alcance de su objetivo se encuentra viable siempre y cuando las autoridades locales contribuyan con acciones y convocatoria para y con su comunidad. Se considerar actores base para la efectividad de la P.P.
Administración departamental	Ejecutor	Definición, priorización y acompañamiento a las distintas acciones para promover la bicicleta	La P.P. se encuentra determinada con recursos departamentales, al no proveer o llevar a cabo la debida asignación y ejecución presupuestal como la planeación y articulación de acciones el objetivo sería vago.
Sociedad civil	Beneficiario	Participante activo de los distintos eventos o proyectos	Dentro del objetivo general de la Política Pública de la Bicicleta se establece “mejorar la calidad de vida de la población en términos de salud y bienestar”. En este sentido, un eventual incumplimiento frente a este propósito afectaría de manera directa el alcance de la política, ya que la ordenanza perdería su pretensión esencial de consolidarse como instrumento para garantizar beneficios sociales, ambientales y de movilidad sostenible en el territorio.

2-4. Cadena de valor

INSUMO

Estos incluyen recursos financieros asignados a través del presupuesto general del Departamento, aportes públicos y privados, y recursos provenientes de entidades nacionales e internacionales. Además, se destinan el 10% anual de los recursos de la ley de licores para deporte. En términos humanos, participan actores institucionales como el Gobernador, secretarios de diversas áreas (Infraestructura, Productividad, Educación, Turismo, Salud, Ambiente, Inclusión Social y Familia, Hacienda y el Gerente de INDEPORTES Antioquia).

ACTIVIDADES

Entre estas actividades se encuentran la formulación y concertación de proyectos para fomentar el uso de la bicicleta, la implementación de estrategias de promoción y fortalecimiento de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y la realización de campañas pedagógicas para motivar su uso. Además, se llevan a cabo procesos de selección de beneficiarios y asignación de recursos financieros y materiales para el desarrollo de infraestructura ciclista.

PRODUCTOS

Entre estos productos se encuentran las asesorías y capacitaciones para fomentar el uso de la bicicleta y promover estilos de vida saludables. También se incluyen acciones de divulgación a través de campañas pedagógicas y promocionales que incentivan el uso de la bicicleta en todo el departamento. Adicionalmente, se desarrollan infraestructuras ciclistas que facilitan la movilidad en bicicleta.

RESULTADOS

Entre los resultados intencionales se espera un incremento en el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. También se proyecta una mejora en la salud y el bienestar de la población. Además, se anticipa un desarrollo económico local mediante la creación de un ecosistema alrededor de la bicicleta, incluyendo la producción, comercialización y servicios relacionados.

IMPACTO

Al fomentar el uso de la bicicleta, se contribuye a una movilidad más sostenible, lo que reduce la dependencia de vehículos motorizados y disminuye los costos de transporte para los ciudadanos. Esto, a su vez, puede llevar a una reducción en el índice de necesidades básicas insatisfechas al mejorar el acceso a oportunidades económicas y servicios esenciales. Asimismo, la promoción de estilos de vida saludables a través del ciclismo.

2-5. Focalización de la población

Tipo de población	Unidad de medida	Población de referencia	Población objetivo	Criterio de focalización	Focalización
Mujeres	Personas	3.573.145	1.840	Mujeres inscritas en programas deportivos, recreativos y de actividad física relacionados con el uso de la bicicleta	0,1%
	Suma	3.573.145	1.840	Total	0,1%

De las conclusiones, se resalta:

- La política de movilidad sostenible en Antioquia, centrada en el uso de la bicicleta, cuenta con un sólido marco normativo nacional y departamental, así como con una red de actores institucionales, académicos y sociales que aportan recursos técnicos, financieros y operativos. Sin embargo, el Plan 2024-2027 reduce su visibilidad al mencionarla solo de manera indirecta, lo que resalta la necesidad de fortalecer su articulación con sectores como salud, turismo, medio ambiente y desarrollo territorial para consolidarla como herramienta integral de sostenibilidad y bienestar social.
- No obstante, persisten retos en la cadena de valor, la definición de actividades y la focalización poblacional, pues la cobertura actual es baja (0,1%) y la clasificación de beneficiarios carece de criterios claros, lo que limita el alcance transformador de la política. Para garantizar mayor impacto y equidad, se requiere mejorar la planificación, ampliar la cobertura e implementar estrategias inclusivas que integren a todos los grupos poblacionales y fortalezcan la coordinación interinstitucional y territorial.

3. COMPONENTE DE EVALUACIÓN

3-1. Población beneficiada

Tipo de población	Población programada	Población beneficiada en la vigencia			
		2024	2025	2026	2027
Mujeres	1840	708	-	-	-
Total	1840	708	-	-	-

3-2. Cobertura poblacional

	Cobertura bruta				Cobertura neta			
	2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
	38,5%	-	-	-	38,5%	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
Cobertura Total	38,5%	-	-	-	38,5%	-	-	-

3-3. Actividades específicas de la Ordenanza

#	Artículo ordenanza	Actividad	Ejecución	Descripción
1	Artículo 9	Consejo departamental de la bicicleta CDB	No ejecutado	No se logró ejecutar debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable
2	Artículo 12	Consejo consultivo de la Bicicleta en Antioquia (CCBA)	No ejecutado	No se logró ejecutar debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable
3	Artículo 21	Territorialización de la política pública	No ejecutado	No se logró ejecutar dado que no se aprobó las actividades ante el CDB debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable
4	Artículo 22	Celebración del día de la Bicicleta	No ejecutado	No se logró ejecutar dado que no se aprobó las actividades ante el CDB debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable
5	Artículo 23	Campañas pedagógicas para motivar el uso de la bicicleta	No ejecutado	No se logró ejecutar dado que no se aprobó las actividades ante el CDB debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable
6	Artículo 24	Feria de la Bicicleta en Antioquia	No ejecutado	No se logró ejecutar dado que no se aprobó las actividades ante el CDB debido a la problemática causada por el Art. 8 que señalaba a SERES como responsable

Tabla 3-4. Eficacia de la ejecución de los indicadores de producto

#	Indicador de producto	Eficacia anual (%)						Eficacia acumulada (%)	
		2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
1	Personas atendidas en programas de recreación, deporte formativo y actividad física para el Bienestar.	39,9	-	-	-	39,9	-	-	-
2	Estrategias de seguridad vial implementadas	100,0	-	-	-	25,0	-	-	-
Promedio		69,90	-	-	-	32,4	-	-	-

Tabla 3-5. Eficiencia de la ejecución de los indicadores de producto

#	Indicador de producto	Eficiencia anual (%)				Eficiencia acumulada (%)			
		2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
1	Personas atendidas en programas de recreación, deporte formativo y actividad física para el Bienestar	54,6	-	-	-	100,0	-	-	-
2	Estrategias de seguridad vial implementadas	100	-	-	-	7,8	-	-	-
Promedio		77,3	-	-	-	53,9	-	-	-

Tabla 3-6. Efectividad de la ejecución

Indicador de resultado	Meta cuatrienio	Tendencia	Línea base	Ejecución del indicador				Efectividad neta			
				2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
Tasa de lesiones en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes	38,0	Incrementar	40,0	35,4	-	-	-	100,0	-	-	-
Tasa ajustada de mortalidad por accidentes de transporte terrestre	14,0	Incrementar	14,7	15,4	-	-	-	0,0	-	-	-
Promedio								50,0			

Tabla 3-7. Fuentes de financiación específica

Artículo	Fuente de destinación específica	2024		2025		2026		2027	
		Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Valor Presup uestado	Valor Recaud ado	Valor Presupue stado	Valor Recaudad o	Valor Presupue stado	Valor Recauda do
6	El 10% de los recursos anuales destinados al deporte de la ley de licores -	2.384.411.236	2.617.746.612	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total		2.384.411.236	2.617.746.612	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

Tabla 3-8. Ejecución financiera

#	Indicador de producto	Ejecución presupuestal anual (%)				Ejecución presupuestal acumulada (%)			
		2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
1	Personas atendidas en programas de recreación, deporte formativo y actividad física para el Bienestar	29,1	-	-	-	11,4	-	-	-
2	Estrategias de seguridad vial implementadas	80,0	-	-	-	80,0	-	-	-
Total		30,1	-	-	-	11,9	-	-	-

De las conclusiones, se resalta:

- En 2024, primer año del cuatrienio 2024–2027, la política Antioquia en Bici logró una cobertura del 38,5% de la meta poblacional (708 mujeres de 1.840), pero evidenció fallas en la focalización y un estancamiento operativo, ya que ninguna de las seis actividades programadas (como la territorialización, campañas pedagógicas o el Consejo Departamental de la Bicicleta) se ejecutó debido a problemas normativos y de gobernanza. Aunque la eficiencia anual promedio fue del 77,3% y la eficacia del 69,9%, la ejecución presupuestal anual solo alcanzó un 30,1%, reflejando baja planeación y rezagos frente a las metas cuatrienales.
- En términos de resultados, la tasa de lesiones en accidentes mostró avances positivos con una reducción del 100% respecto a la meta anual, pero la mortalidad por accidentes de transporte no mejoró. A pesar de un recaudo superior al 9,8% de lo proyectado en recursos específicos, este no se tradujo en mayor ejecución, especialmente en programas de recreación y deporte, que registraron apenas un 29,1% de avance. Esto evidencia la necesidad de fortalecer la planeación, la gobernanza y la gestión financiera para garantizar la sostenibilidad y efectividad de la política.

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?		0
4. ¿La política cuenta con inversión de recursos públicos?		5
5. ¿Hay un ente responsable claramente definido y una correcta articulación institucional?		0
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.		3,75
8. ¿Existe participación comunitaria en el ciclo de la Política: agenda, formulación y ejecución?		5

4-1. Criterios de pertinencia de la política pública

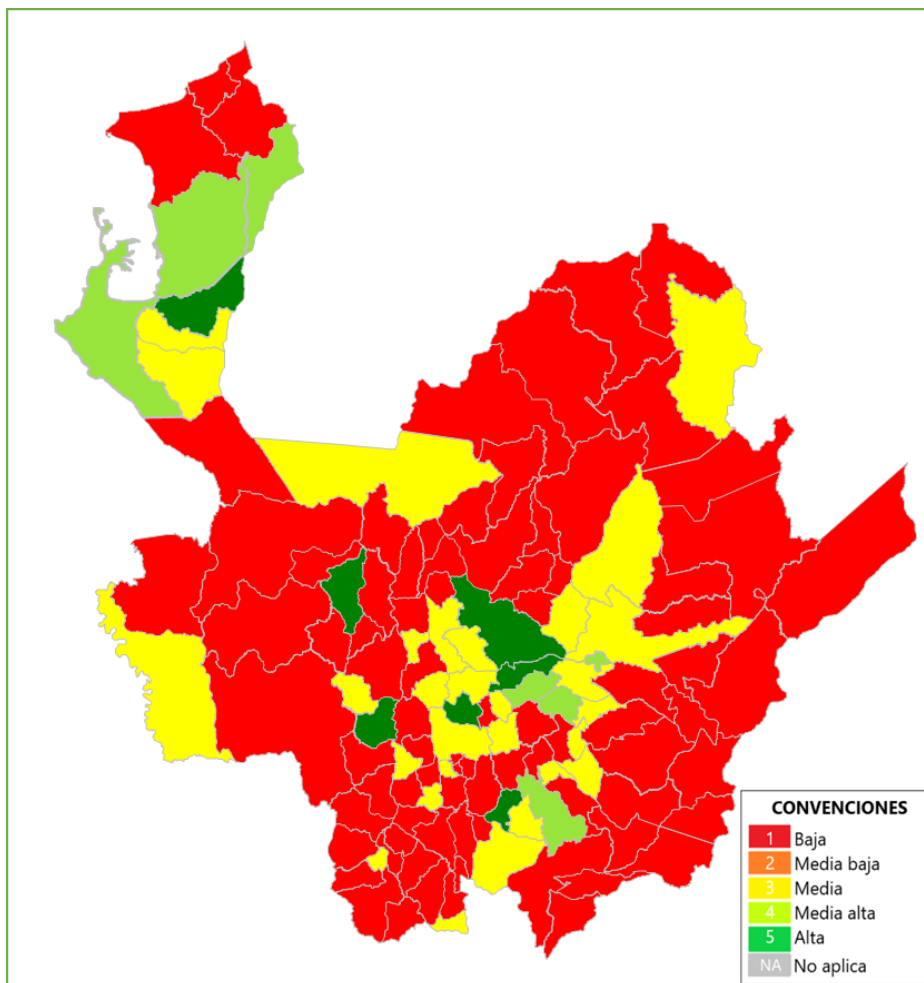
Criterio	Elementos del criterio	Puntaje
9. Articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.	2. Hambre cero	
	3. Salud y bienestar	
	4. Educación de calidad	
	5. Igualdad de género	
	6. Agua limpia y saneamiento	
	7. Energía asequible y no contaminante	
	8. Trabajo decente y crecimiento 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. ¿La política se articula con los DDHH?		5
11. Articula o implementa estrategias que garantiza la Inclusión y la Igualdad de Género, la protección de las personas frente a la discriminación promueve la equidad, la diversidad y el respeto por la identidad o fomenta un enfoque incluyente que asegura el acceso a derechos y oportunidades en condiciones de igualdad.		5
12. Grado de articulación de las líneas definidas en la ordenanza con el problema social		3,75
13. ¿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
14. Grado de articulación de las líneas definidas con los indicadores de producto el Plan de Desarrollo		3,75
15. Grado de articulación de las líneas definidas con los indicadores de resultado el Plan de Desarrollo		2,5

Resultado pertinencia: **72,30%**

De las conclusiones, se resalta:

- La Política Pública de la Bicicleta en Antioquia obtuvo una calificación del 72,3%, destacando su adecuada articulación con los fines del Estado, el Plan Nacional y Departamental de Desarrollo, así como con algunos ODS. Sin embargo, presenta fallas en la focalización al reportar solo a las mujeres como beneficiarias, excluyendo a otros grupos clave; además, el cambio de ejecutor y la falta de organismos de coordinación activos han afectado la continuidad y el seguimiento de las acciones. Aún persisten vacíos en la inclusión de zonas rurales, en la participación comunitaria y en los sistemas de medición de impacto, con avances parciales en salud, educación y acción climática, pero limitaciones en la evaluación de resultados y en áreas como pobreza, agua y paz.

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



Elaboración propia con base en información rendido por sujeto de control (2025)

De las conclusiones, se resalta:

- El análisis territorial de la política pública del uso de la bicicleta en Antioquia muestra avances limitados en cobertura: la intervención 1 (campañas pedagógicas) alcanzó solo el 24,8% de los municipios y la intervención 2 (actividades de fortalecimiento) llegó al 33,6%, dejando sin atender a más de dos tercios del departamento. De los 125 municipios, solo 7 obtuvieron calificación alta, 6 media-alta y 29 media, mientras 83 quedaron en nivel bajo.
- Si bien se observa un crecimiento en la cobertura, la baja implementación territorial limita la equidad, la inclusión y el impacto ambiental esperado. Se requieren estrategias diferenciales, mayor articulación interinstitucional y recursos sostenibles para lograr una cobertura amplia y consolidar la bicicleta como eje de movilidad sostenible y cohesión social.

Calificación	Número de Municipios
Bajo	83
Medio Bajo	-
Medio	29
Medio Alto	6
Alto	7
Total	125

Si quieres conocer más del proceso de evaluación de esta

Política Pública, ingresa a:

[https://observatoriofiscal.contraloriadeantioquia.com/index.php/
ordenanzas/](https://observatoriofiscal.contraloriadeantioquia.com/index.php/ordenanzas/)

A blurred background image of a modern office space. Several people are seated at long 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