

Compendio de Términos de Referencia para la Cooperación Técnica ME-T1515

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para el diseño del sistema de información integrado de datos de seguridad vial, y de un sistema de monitoreo del cumplimiento de la Ley de Movilidad Segura y Seguridad Vial

México

ME-T1515

Movilidad Sostenible a Nivel Nacional y Local

El pasado 3 de diciembre de 2020 el Senado de la República aprobó una reforma que eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para lograr dicha reforma, 23 de los Congresos de los Estados y de la Ciudad de México aprobaron el decreto de reforma.

Como resultado de la reforma constitucional, el pasado 5 de abril de 2022 el Senado de la República aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La Ley tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, como lo establece el artículo 4to constitucional.

El 17 de mayo de este año 2022, se publicó en el diario oficial de la federación la ley general de movilidad y seguridad vial, entrando en vigor al día siguiente, por lo que se iniciaron los plazos establecidos en los artículos transitorios, como es el correspondiente al tercero, que da 365 días naturales, para emitir la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial.

En este sentido, la Administración Pública Federal deberá publicar la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial que tiene como fin, entre otras cosas, garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de las vialidades, desde peatones y ciclistas, hasta operadores de transporte público y de carga, así como generar proyectos de infraestructura vial para mejorar las condiciones de tránsito de la población por parte de los gobiernos federal, estatal y municipal. Asimismo, deberá incluir lineamientos sobre límites de velocidad en autopistas y carreteras federales, al igual que la implementación de alcoholímetros en diversos puntos carreteros, y la obligatoriedad del uso de casco para motociclistas en todo el territorio nacional.

La movilidad y la seguridad vial en México

Según el índice TOMTOM, la Ciudad de México fue la ciudad más congestionada del mundo en 2016, donde los usuarios del auto particular pasan 59% del tiempo de viaje detenidos en congestionamiento.

A su vez, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) estimó que en 2019 los usuarios de transporte público en México pierden 432 horas extra al año en congestionamiento (18 días) y los usuarios de transporte privado pierden 264 horas (11 días). Para la Ciudad de México las cifras incrementan a 20 días y 16 días, respectivamente.

El congestionamiento vehicular en México representa un costo anual de 94 mil millones de pesos, equivalente a 3 veces el presupuesto de la Ciudad de México para transporte público en toda la administración 2018-2024 (IMCO 2019). Además, en México mueren anualmente más de 16 mil personas en accidentes de tránsito, la mitad de ellas en zonas urbanas (CONAPRA 2019). El Instituto Mexicano del

Transporte estimó que en 2018 el costo económico de los accidentes viales fue de 2.63% del PIB nacional (27 mil millones de dólares).

A pesar de que en la mayoría de las ciudades los usuarios se mueven en transporte público, la mayoría de las inversiones se dirigen al transporte privado. Por ejemplo, en Acapulco, 47% de los ciudadanos se mueven en transporte público, sin embargo, 93% del presupuesto es para autos privados (puentes, segundos pisos, re-encarpetado).

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, buscan revertir esta tendencia al garantizar a toda persona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. El Artículo 25 de la nueva ley prevé la elaboración de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que “establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo”.

II.Objetivos

El objetivo general de esta consultoría es diseñar un Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de metodología de recolección de datos, y de una plataforma de monitoreo y evaluación del cumplimiento de la Ley

III.Alcance de los Servicios

1. La consultoría irá: (i) diseñar un Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de metodología de recolección de datos; (ii) una plataforma de monitoreo y evaluación del cumplimiento de la Ley; (iii) discutir con las autoridades los detalles para la implementación del sistema.

IV.Actividades Principales

1. Las principales actividades incluyen:
 1. Asesorar la SEDATU y los otros órganos federales en el sistema de movilidad y seguridad vial para mejorar la gestión de datos con enfoque de género para la seguridad vial con el objetivo de mejorar la recopilación, tratamiento, análisis y difusión de la información relacionada con la seguridad vial en México;
 2. Diseñar un Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de metodología de recolección de datos garantizando que cuente con datos desagregados por género e indicadores específicos de género y personas con discapacidad, y con información georreferenciada del estado de la seguridad vial en México.
 3. Apoyar la construcción de una batería de indicadores de seguridad vial y movilidad con enfoque de género y discapacidad, que deberá tener como mínimo la fórmula del cálculo del indicador, fuentes de datos a consultar y periodicidad.
 4. Apoyar a establecer una metodología para la elaboración mensual de informes estadísticos.
 5. Realizar una propuesta de contenido e indicadores para generar un informe anual de siniestralidad vial con enfoque de género y discapacidad;
 6. Diseñar un sistema de monitoreo y evaluación, con metodología que abrigue los indicadores, propuestas de informe anual para seguimiento del cumplimiento de la Ley por estados, y mecanismo de gobernanza y división de tareas entre los involucrados.
 7. Durante todo el proceso, se deberán programar talleres con funcionarios del gobierno para cada una de las fases que se identifiquen claves para generar capacidades internas e intercambio de conocimiento en términos de gestión de datos para la seguridad vial.

V.Entregables

1. Los principales entregables son:

Entregable	Contenido
Informe 1	Informe inicial que deberá contener el Plan de trabajo de las actividades que serán desarrolladas y una propuesta de cronograma
Informe 2	El Informe 2 contendrá el avance y finalización de las actividades de 2 a 4.
Informe 3	El Informe 3 contendrá el avance y finalización de las actividades 5 y 6
Informe 4	El Informe 4 contendrá los resultados de diseminación y talleres para la diseminación de los productos elaborados por la consultoría.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

1. La consultoría tendrá un plazo de 12 meses con entregas según el siguiente cronograma:

Calendario de entrega de productos	
Informe 1 – Versión preliminar	Fin del Mes 1
Informe 1 – Versión Final	Fin del Mes 2
Informe 2 – Versión preliminar	Fin del Mes 3
Informe 2 – Versión Final	Fin del Mes 4
Informe 3 – Versión preliminar	Fin del Mes 5
Informe 3 – Versión Final	Fin del Mes 6
Informe 4 – Versión preliminar	Fin del Mes 10
Informe 4 – Versión Final	Fin del Mes 11
TOTAL	11 meses

VII. Requisitos de presentación de informes y documentación

- 8.1 Los informes y/o entregables se redactarán en español. Se presentarán al BID en formato electrónico que los compartirá con el BID.

VIII. Criterios de aceptación

- 4.1. El Banco es el único responsable de la revisión y aceptación de los entregables generados a través de la consultoría.

IX. Otros requisitos

- 10.1. Área de formación: Estudios universitarios en Ingeniería Informática, Estadística, economía, o áreas relacionadas y post grado en Ingeniería de Transporte, Analítica de Datos, movilidad sostenible, o áreas relacionadas. Al menos 3 años de experiencia en manejo de datos para la seguridad vial y movilidad urbana. Conocimiento sobre el enfoque de género.

X. Supervisión

- 11.1. Reuniones de seguimiento:
 - i. Una reunión de lanzamiento con todos los actores tendrá lugar el 1^{er} día de la consultoría.
 - ii. Se llevará a cabo una reunión de seguimiento cada 2 semanas.

XI. Cronograma de pagos y responsables

12.1. Los pagos se realizarán tras la validación de los entregables de la siguiente manera:

Entregable	% Monto global
Informe 1 – Versión Final	20%
Informe 2 – Versión Final	20%
Informe 3 – Versión Final	30%
Informe 4 – Versión Final	30%
TOTAL	100%

Persona responsable: El consultor será supervisado por el Especialista de Transporte BID, Amado Crotte, que dará las conformidades a los informes presentados por el consultor.

Requisitos: Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes. Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas. Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Contratación de consultor individual para el diseño de material académico para cursos y capacitaciones

México

ME-T1515

Movilidad Sostenible a Nivel Nacional y Local

I. Antecedentes

El pasado 3 de diciembre de 2020 el Senado de la República aprobó una reforma que eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para lograr dicha reforma, 23 de los Congresos de los Estados y de la Ciudad de México aprobaron el decreto de reforma.

Como resultado de la reforma constitucional, el pasado 5 de abril de 2022 el Senado de la República aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La Ley tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, como lo establece el artículo 4to constitucional.

El 17 de mayo de este año 2022, se publicó en el diario oficial de la federación la ley general de movilidad y seguridad vial, entrando en vigor al día siguiente, por lo que se iniciaron los plazos establecidos en los artículos transitorios, como es el correspondiente al tercero, que da 365 días naturales, para emitir la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial.

En este sentido, la Administración Pública Federal deberá publicar la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial que tiene como fin, entre otras cosas, garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de las vialidades, desde peatones y ciclistas, hasta operadores de transporte público y de carga, así como generar proyectos de infraestructura vial para mejorar las condiciones de tránsito de la población por parte de los gobiernos federal, estatal y municipal. Asimismo, deberá incluir lineamientos sobre límites de velocidad en autopistas y carreteras federales, al igual que la implementación de alcoholímetros en diversos puntos carreteros, y la obligatoriedad del uso de casco para motociclistas en todo el territorio nacional.

La movilidad y la seguridad vial en México

Según el índice TOMTOM, la Ciudad de México fue la ciudad más congestionada del mundo en 2016, donde los usuarios del auto particular pasan 59% del tiempo de viaje detenidos en congestionamiento.

A su vez, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) estimó que en 2019 los usuarios de transporte público en México pierden 432 horas extra al año en congestionamiento (18 días) y los usuarios de transporte privado pierden 264 horas (11 días). Para la Ciudad de México las cifras incrementan a 20 días y 16 días, respectivamente.

El congestionamiento vehicular en México representa un costo anual de 94 mil millones de pesos, equivalente a 3 veces el presupuesto de la Ciudad de México para transporte público en toda la administración 2018-2024 (IMCO 2019). Además, en México mueren anualmente más de 16 mil personas en accidentes de tránsito, la mitad de ellas en zonas urbanas (CONAPRA 2019). El Instituto Mexicano del

Transporte estimó que en 2018 el costo económico de los accidentes viales fue de 2.63% del PIB nacional (27 mil millones de dólares).

A pesar de que en la mayoría de las ciudades los usuarios se mueven en transporte público, la mayoría de las inversiones se dirigen al transporte privado. Por ejemplo, en Acapulco, 47% de los ciudadanos se mueven en transporte público, sin embargo, 93% del presupuesto es para autos privados (puentes, segundos pisos, re-encarpetado).

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, buscan revertir esta tendencia al garantizar a toda persona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad universal¹, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. El Artículo 25 de la nueva ley prevé la elaboración de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que “establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo”.

III. Objetivos

1. El objetivo general de esta consultoría es proveer este curso en línea con un productor de contenido para el curso y coordinador académico, para garantizar la calidad de las capacitaciones que serán dadas por SEDATU y BID

IV. Alcance de los Servicios

2. La consultoría irá: (i) diseñar y escribir el contenido académico del curso; (ii) acompañar la implementación del curso, atendiendo las dudas de los estudiantes y cualquier comentario técnico al curso; (iii) participar de la evaluación y recomendaciones a la próxima edición.

V. Actividades Principales

2. Las principales actividades incluyen:
 - a. Trabajar en estrecha colaboración con el equipo del curso para definir el diseño instruccional del curso y el plan de implementación;
 - b. Redactar los materiales académicos del curso (guiones para vídeo y podcasts, las guías de contenido, las tareas y exámenes y preguntas al foro);
 - c. Coordinar y revisar la calidad de los contenidos multimedios, y de los diseños gráficos de las guías;
 - d. Coordinar y revisar el trabajo de las asistentes/consultoras técnicas de la plataforma del curso;
 - e. Revisar y validar la encuesta de evaluación que se realizará al final de cada módulo y al final del curso;
 - f. Responder a las preguntas de los estudiantes, de acuerdo a lo orientado por los consultores de la plataforma del curso en línea;
 - g. Participar en actividades extras, como eventos o ponencias durante la implementación del curso;
 - (h) Revisar el informe de evaluación y producir recomendaciones para la mejora de la próxima edición, en caso de ser necesario.

VI. Entregables

2. Los principales entregables son:

¹ Accesibilidad universal es aquella condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios para que todas las personas, incluidas personas con discapacidad puedan participar de manera autónoma y con las mismas oportunidades. [Fundación Adecco](#)

Entregable	Contenido
Informe 1	El Informe 1 contendrá: (i) propuesta para el diseño instruccional del curso, que contenga la estructura del curso por los módulos, descripción de los principales contenidos en cada uno de los módulos, y propuesta de recursos multimedios y guías en cada uno de los módulos.
Informe 2	El Informe 2 contendrá: (i) Diseño instruccional validado; (ii) un primer avance de las guías académicas del curso; (iii) los guiones para videos y podcasts.
Informe 3	El Informe 3 contendrá: (i) la versión final de las guías académicas del curso; (ii) propuesta de exámenes y/o testes de conocimiento; (iii) versión validada de los videos y podcasts y otros recursos multimedios.
Informe 4	El Informe 4 contendrá: (i) agenda de eventos durante el curso, con la participación de esta consultoría; (ii) respuestas dadas a las consultas de los estudiantes; (iii) reporte de evaluación final del curso, con recomendaciones para el próximo curso.

VII. Plazo y Cronograma de Pagos

2. La consultoría tendrá un plazo de 12 meses con entregas según el siguiente cronograma:

Calendario de entrega de productos	
Informe 1 – Versión preliminar	Fin del Mes 1
Informe 1 – Versión Final	Fin del Mes 2
Informe 2 – Versión preliminar	Fin del Mes 3
Informe 2 – Versión Final	Fin del Mes 4
Informe 3 – Versión preliminar	Fin del Mes 5
Informe 3 – Versión Final	Fin del Mes 6
Informe 4 – Versión preliminar	Fin del Mes 10
Informe 4 – Versión Final	Fin del Mes 11
TOTAL	11 meses

VIII. Requisitos de presentación de informes y documentación

1. Los informes y/o entregables se redactarán en español. Se presentarán al BID en formato electrónico que los compartirá con el BID.

IX. Criterios de aceptación

1. El Banco es el único responsable de la revisión y aceptación de los entregables generados a través de la consultoría.

X. Otros requisitos

1. Área de formación: Ingeniero, Economista, o carreras afines, con especialización o maestría en área de movilidad sostenible o seguridad vial, y conocimiento sobre inclusión social. Se espera que el consultor tenga al menos 5 años de experiencia en producción de contenidos académicos para cursos, ya sea como profesor o como productor de contenido en el área de transporte / movilidad sostenible e inclusiva. El conocimiento y experiencia en diseño de cursos en línea será apreciado.

XI. Supervisión

1. Reuniones de seguimiento:
 - ii. Una reunión de lanzamiento con todos los actores tendrá lugar el 1^{er} día de la consultoría.
 - iii. Se llevará a cabo una reunión de seguimiento cada 2 semanas.

XII. Cronograma de pagos

1. Los pagos se realizarán tras la validación de los entregables de la siguiente manera:

Entregable	% Monto global
Informe 1 – Versión Final	20%
Informe 2 – Versión Final	20%
Informe 3 – Versión Final	30%
Informe 4 – Versión Final	30%
TOTAL	100%

Persona responsable: El consultor será supervisado por el Especialista de Transporte BID, Amado Crotte, que dará las conformidades a los informes presentados por el consultor.

Requisitos: Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes. Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas. Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría individual para la elaboración de estudios técnicos para una movilidad más segura en estados y municipio

1. ANTECEDENTES

El pasado 3 de diciembre de 2020 el Senado de la República aprobó una reforma que eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para lograr dicha reforma, 23 de los Congresos de los Estados y de la Ciudad de México aprobaron el decreto de reforma.

Como resultado de la reforma constitucional, el pasado 5 de abril de 2022 el Senado de la República aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La Ley tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, como lo establece el artículo 4to constitucional.

El 17 de mayo de este año 2022, se publicó en el diario oficial de la federación la ley general de movilidad y seguridad vial, entrando en vigor al día siguiente, por lo que se iniciaron los plazos establecidos en los artículos transitorios, como es el correspondiente al tercero, que da 365 días naturales, para emitir la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial.

En este sentido, la Administración Pública Federal deberá publicar la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial que tiene como fin, entre otras cosas, garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de las vialidades, desde peatones y ciclistas, hasta operadores de transporte público y de carga, así como generar proyectos de infraestructura vial para mejorar las condiciones de tránsito de la población por parte de los gobiernos federal, estatal y municipal. Asimismo, deberá incluir lineamientos sobre límites de velocidad en autopistas y carreteras federales, al igual que la implementación de alcoholímetros en diversos puntos carreteros, y la obligatoriedad del uso de casco para motociclistas en todo el territorio nacional.

La movilidad y la seguridad vial en México

Según el índice TOMTOM, la Ciudad de México fue la ciudad más congestionada del mundo en 2016, donde los usuarios del auto particular pasan 59% del tiempo de viaje detenidos en congestionamiento.

A su vez, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) estimó que en 2019 los usuarios de transporte público en México pierden 432 horas extra al año en congestionamiento (18 días) y los usuarios de transporte privado pierden 264 horas (11 días). Para la Ciudad de México las cifras incrementan a 20 días y 16 días, respectivamente.

El congestionamiento vehicular en México representa un costo anual de 94 mil millones de pesos, equivalente a 3 veces el presupuesto de la Ciudad de México para transporte público en toda la administración 2018-2024 (IMCO 2019). Además, en México mueren anualmente más de 16 mil personas en accidentes de tránsito, la mitad de ellas en zonas urbanas (CONAPRA 2019). El Instituto Mexicano del Transporte estimó que en 2018 el costo económico de los accidentes viales fue de 2.63% del PIB nacional (27 mil millones de dólares).

A pesar de que en la mayoría de las ciudades los usuarios se mueven en transporte público, la mayoría de las inversiones se dirigen al transporte privado. Por ejemplo, en Acapulco, 47% de los ciudadanos se mueven en transporte público, sin embargo, 93% del presupuesto es para autos privados (puentes, segundos pisos, re-encarpetado).

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, buscan revertir esta tendencia al garantizar a toda persona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad,

inclusión e igualdad. El Artículo 25 de la nueva ley prevé la elaboración de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que “establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo”.

2. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

El objetivo general de la consultoría es la elaboración de diagnósticos de seguridad vial en estados, como documento que defina la estrategia del país en la materia al corto, mediano y largo plazo, conforme mencionado en el artículo 24, 25 y 26 de la nueva Ley.

3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Estructurar, con la participación de actores públicos y privados diagnósticos de seguridad vial en diferentes estados, definiendo metas, objetivos e indicadores, y determinando las acciones a implementar, tomando como punto de partida de los principios y lineamientos establecidos en el enfoque de sistema seguro.
- Establecer las bases para el desarrollo de la movilidad, en corto, mediano y largo plazo, para todos los usuarios y población, prioritariamente para aquellos definidos como vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, niños, población adulta mayor, mujeres, y personas en condición de discapacidad, entre otros) en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial del 2021,
- Diseñar una estrategia que promueva el uso de modos de transporte sostenibles, inclusivos y seguros, para el bienestar de todas las personas con enfoque de género.

Establecer una estrategia intersectorial que permita la articulación de acciones y medidas tendientes a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en estados del territorio mexicano.

4. ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLARÁN

Las actividades que realizará el(la) consultor(a) están orientadas al cumplimiento del objetivo general y los objetivos específicos. Las mismas son enunciativas y no limitativas. Para su ejecución se deberá trabajar en forma conjunta y coordinada con los Consultores y funcionarios de la SEDATU y de las demás Entidades u Organismos involucrados en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

4.2. **ESTRUCTURACIÓN DE DIAGNÓSTICOS Y ESTRATEGIAS A NIVEL ESTADUAL**

Esta actividad comprende elaborar diagnósticos de seguridad vial en diferentes estados, en conjunto con la SEDATU, y con la participación de otros organismos y/o instituciones del Sistema. El diagnóstico debe incluir, como mínimo:

- Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales (incluida la de género) aplicables y demás que se requieran;
- Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- Conformación de las estrategias con enfoque de género que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;

- Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación y articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de las recomendaciones de los diagnósticos.
- Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregados por género y entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Por lo tanto, la Estrategia y reglamentos contendrá:

- Objetivo General, metas e indicadores de gestión e impacto de movilidad y seguridad vial con enfoque de género.
- Alineación con el Plan Global del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.
- Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS de las Naciones Unidas.
- Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, así como con la ENOT 2021.
- Incorporación de los principios del enfoque de “Sistemas Seguros” / “Visión Cero”.
- Definición de Objetivos Estratégicos
- Definición de Criterios Generales para la formulación de la Estrategia.
- Periodo de Implementación y cronograma de hitos (corto, mediano y largo plazo).
- Definición de Bases para definir las recomendaciones.
- Definición de programas y planes de acción específicos para cada pilar del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, alineados al enfoque de “Sistemas Seguros”.
- Detalle de costos para cada programa y plan de acción definidos en el punto anterior; cronograma de implementación, entidades responsables y fuentes de financiamiento.
- Definición de un Plan de Monitoreo para todo el periodo de implementación de la estrategia que defina las acciones (mencionando la estimación de costo ya establecidas), los responsables y las metas a ser obtenidas, considerando una evaluación intermedia a cinco años y datos desagregados por género.
- Definición y descripción de los reglamentos necesarios.

4.3. REALIZACIÓN DE REUNIONES Y TALLERES DE TRABAJO

El desarrollo de la consultoría tendrá mejores resultados en la medida en que se logre la participación y el compromiso de actores relevantes de las instituciones que tienen responsabilidad directa o indirecta con la movilidad y la seguridad vial.

Para formular el diagnóstico, el(la) consultor(a) realizará Entrevistas semiestructuradas con actores clave y participará en un taller multiactor organizado por SEDATU. Además, dirigirá y participará en todas las reuniones de seguimiento que precise la SEDATU o los miembros del Sistema Nacional.

El taller multiactor será organizado por la SEDATU y la entidad estadual, así como la convocatoria al mismo. En este taller serán incluidos representantes de las Secretarías directamente involucradas (Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Salud, Educación, Economía y Hacienda Pública), del Sistema Nacional, autoridades locales, organismos políticos de los 3 órdenes de gobierno; y, a criterio de los organizadores, Universidades e instituciones educativas, medios de comunicación, sociedad civil organizada y organizaciones del área, y otras partes interesadas que éstos creen convenientes. El(la) consultor(a) realizará un informe de conclusiones destacando la información más relevante para la formulación final del diagnóstico y recomendaciones.

5. RESULTADOS O PRODUCTOS DE LA CONSULTORÍA E INFORMES

Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- (i) *Primer Informe.* El consultor presentará el documento en borrador que contendrá *el diagnóstico de Movilidad y Seguridad Vial de la entidad estadual*, el cual contendrá la meta y objetivo general, los programas, planes de acción, los objetivos específicos y operativos, los lineamientos generales para su implementación, los costos estimados para su ejecución, con enfoque de género, para reducir el número de víctimas generadas por siniestros de tránsito. Además de la definición de indicadores y los Mecanismos de monitoreo y evaluación para todo el periodo del plan (evaluación anual, intermedia y final). Este informe se presentará, en su primera versión, dentro de los 80 días naturales a partir de la suscripción del contrato y se tendrán 50 días naturales para la socialización y los ajustes correspondientes, hasta lograr un documento para validación por el estado.
- (ii) *Segundo Informe:* Documento final que integre la retroalimentación de los actores clave que han participado en el proceso. Este documento contendrá una síntesis del diagnóstico de seguridad vial y movilidad presentado en otra consultoría paralela, así como las recomendaciones mencionando la visión, los objetivos, lineamientos y la relatoría del conjunto de entrevistas y talleres realizados en el contexto del mismo. Este informe se presentará dentro de los 120 días naturales a partir de la suscripción del contrato.

Los informes descritos serán presentados, en versión electrónica, en idioma español, para su aprobación ante el Sistema Nacional, la que remitirá una copia al Banco Interamericano de Desarrollo para su no objeción.

- (iii) *Presentación ejecutiva:* El(la) consultor(a) realizará una presentación Ejecutiva de la Diagnóstico de Movilidad y Seguridad Vial y plan de la entidad estadual, con el fin de facilitar la socialización y la divulgación. Esta presentación se entregará, en su primera versión, dentro de los 90 días a partir de la suscripción del contrato.

Los informes, presentación y materiales simplificados deben ser entregados en formato editable de diseño gráfico (Adobe InDesign, Illustrator y/o Photoshop, *.ai, *.psd, *.ind, entre otros) y todo el contenido anexo también (tablas, gráficos, charts) permitiendo su fácil actualización en años siguientes. En el caso de que estos gráficos y tablas sean primeramente realizados en Excel o por medio de algún código se deben proveer estas fuentes (planilla de Excel y el script del código correspondiente).

El(la) consultor(a) deberá asistir a las reuniones técnicas que se requieran cuando el Banco así lo solicite y preparar el material necesario en el marco de estos Términos de Referencia.

Además, atenderá las solicitudes, tanto de la SEDATU, como del BID, sobre cualquier tipo de informe adicional a los detallados, de acuerdo con el objeto del estudio de consultoría.

6. PLAZO Y LUGAR DE EJECUCIÓN, Y REMUNERACIÓN DE LOS SERVICIOS

Duración y Plazo de ejecución de los Servicios: El plazo para la ejecución de servicios de consultoría será de 120 días calendario, contabilizados a partir de la fecha de suscripción del contrato.

Lugar de Trabajo: El consultor deberá disponer de un lugar de trabajo en México y de los equipos informáticos e insumos necesarios para desarrollar en forma eficiente y oportuna las labores previstas de los Términos de Referencia y otras, que el beneficiario o el Banco consideren pertinentes.

Monto: El(la) consultor(a) prestará los servicios establecidos en estos Términos de Referencia por una suma fija de veinte mil dólares (US\$20,000). El contrato será del tipo suma alzada.

7. REQUISITOS DE LA CONSULTORÍA

El(la) consultor(a) deberá contar con mínimo 10 años de experiencia profesional en diseño de política pública en materia de movilidad y seguridad vial, desde los sectores público y privado. Asimismo, deberá haber realizado o liderado el equipo de preparación de al menos un Plan de Seguridad Vial o de movilidad en los últimos 5 años.

El(la) consultor(a) puede no residir en México, pero durante el curso de la consultoría deberá estar a disposición en el territorio nacional cuando sea requerido(a).

8. FORMA DE PAGO

La forma de pago que propone la consultoría es la siguiente:

- (i) Primer pago: 30% a la suscripción del contrato y la entrega y aprobación del cronograma de trabajo de la consultoría.
- (ii) Segundo pago: 40% a la entrega del Primer Informe de trabajo de la consultoría.
- (iii) Tercer pago: 30% a la entrega y aprobación del Segundo Informe y presentación sintética final.

9. COORDINACIÓN, SUPERVISIÓN E INFORMES

El(la) consultor(a) trabajará en estrecha colaboración con la SEDATU, el estado beneficiario, y el responsable del Proyecto en el BID. La SEDATU y el estado serán las entidades encargadas de: (i) Proporcionar la información que requiera la consultoría (ii) apoyar al consultor(a) para lograr acceso a fuentes de información dentro y fuera del ámbito de la institución; (iii) la realización de entrevistas con autoridades o directivos de otras entidades y (iv) participar en la evaluación de los informes que elabore el(la) consultor(a) y emitir sugerencias para su modificación y aprobación correspondiente.

Requisitos: Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Perfil: Profesional en economía, ciencias sociales o afines, con título de maestría en una de estas áreas: Transporte y/o movilidad urbana sostenible, seguridad vial, o una disciplina relacionada. Experiencia laboral mínima de 7 años en el diseño e implementación de políticas y proyectos en los temas de desarrollo y gestión urbana, transporte, y/o movilidad urbana sostenible, seguridad vial. Conocimiento sobre el enfoque de género. Familiaridad con los procedimientos del ciclo de programación de proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo u otro organismo internacional en la región es un agregado.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes. Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que

prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas. Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la elaboración de leyes, reglamentos y normas técnicas para la movilidad segura a nivel federal, estadual y/o municipal

Antecedentes

El pasado 3 de diciembre de 2020 el Senado de la República aprobó una reforma que eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para lograr dicha reforma, 23 de los Congresos de los Estados y de la Ciudad de México aprobaron el decreto de reforma.

Como resultado de la reforma constitucional, el pasado 5 de abril de 2022 el Senado de la República aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que fue enviada al ejecutivo federal para su publicación. La Ley tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, como lo establece el artículo 4to constitucional.

En el sistema legal mexicano, las leyes, aprobadas por el Congreso de la Unión, emiten regulaciones de carácter general, mientras que el poder ejecutivo elabora reglamentos que establecen las formas concretas en que se materializa el precepto legal contenido en una ley.

En este sentido, la Administración Pública Federal deberá publicar el Reglamento de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Dicho Reglamento tiene como fin, entre otras cosas, garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de las vialidades, desde peatones y ciclistas, hasta operadores de transporte público y de carga, así como generar proyectos de infraestructura vial para mejorar las condiciones de tránsito de la población por parte de los gobiernos federal, estatal y municipal. Asimismo, deberá incluir lineamientos sobre límites de velocidad en autopistas y carreteras federales, al igual que la implementación de alcoholímetros en diversos puntos carreteros, y la obligatoriedad del uso de casco para motociclistas en todo el territorio nacional.

La movilidad y la seguridad vial en México

Según el índice TOMTOM, la Ciudad de México fue la ciudad más congestionada del mundo en 2016, donde los usuarios del auto particular pasan 59% del tiempo de viaje detenidos en congestionamiento.

A su vez, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) estimó que en 2019 los usuarios de transporte público en México pierden 432 horas extra al año en congestionamiento (18 días) y los usuarios de transporte privado pierden 264 horas (11 días). Para la Ciudad de México las cifras incrementan a 20 días y 16 días, respectivamente.

El congestionamiento vehicular en México representa un costo anual de 94 mil millones de pesos, equivalente a 3 veces el presupuesto de la Ciudad de México para transporte público en toda la administración 2018-2024 (IMCO 2019). Además, en México mueren anualmente más de 16 mil personas en accidentes de tránsito, la mitad de ellas en zonas urbanas (CONAPRA 2019). El Instituto Mexicano del Transporte estimó que en 2018 el costo económico de los accidentes viales fue de 2.63% del PIB nacional (27 mil millones de dólares).

A pesar de que en la mayoría de las ciudades los usuarios se mueven en transporte público, la mayoría de las inversiones se dirigen al transporte privado. Por ejemplo, en Acapulco, 47% de los ciudadanos se mueven en transporte público, sin embargo, 93% del presupuesto es para autos privados (puentes, segundos pisos, re-encarpetado).

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y su Reglamento, buscan revertir esta tendencia al garantizar a toda persona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Objetivo General

El objetivo de esta consultoría es elaborar el (los) reglamento (s) de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México (aquí referido como “la Ley”), en coordinación con las entidades públicas que participarán en el proceso.

Actividades

- Apoyar a la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Urbano (SEDATU) en conformar el grupo de trabajo que se encargará de la redacción del reglamento de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México.
- Apoyar a la SEDATU de México en la coordinación de las mesas de trabajo, con la participación de las entidades públicas y/o privadas interesadas, para la discusión y validación de los reglamentos de la Ley.
- Revisar los reglamentos existentes a nivel nacional y su compatibilidad con la nueva Ley.
- Redactar, en coordinación con las entidades involucradas, los reglamentos necesarios para la operacionalización de la Ley. El reglamento debe recabar las buenas prácticas internacionales sobre reglamentos de la seguridad vial, alineado al Plan Global del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas 2021-2030, adaptado a lo que dispone la Ley.
- Apoyar a la SEDATU en el proceso de revisión a los borradores de reglamento por las entidades involucradas, trabajar en las modificaciones necesarias y conducir los procesos de validación con los interesados. Incorporar el enfoque de género en los instrumentos.
- Presentar el borrador de reglamentación en las instancias que la SEDATU considere adecuadas.
- Apoyar jurídicamente a SEDATU en posibles consultas necesarias para la aprobación del reglamento.

Resultados Esperados

Como resultados de esta consultoría, se espera:

- Talleres, mesas de trabajo y rondas de consulta organizados con las entidades involucradas y, si necesario, la sociedad civil.
- Borrador del (os) reglamento (s) para la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México producidos y validados por las entidades involucradas.
- Presentaciones y soporte jurídico realizados para validar la Ley con las entidades involucradas.

Coordinación de Trabajo

La firma consultora estará bajo la supervisión de la SEDATU, con la validación del Banco Interamericano de Desarrollo de los productos bajo este contrato.

Experiencia General

Experiencia profesional general mínima de diez (10) años en el área jurídica, con redacción de normas, leyes y regulaciones en México. La firma consultora debe de contar con un especialista en seguridad vial y movilidad sostenible, con experiencia de al menos cinco años, sobre las políticas objeto de la reglamentación. Se valorará conocimientos sobre el enfoque de género.

Requisitos: Debes ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida de las personas en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Nuestros empleados, pueden formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Estamos comprometidos a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo y por eso alentamos a las mujeres, LGBTQ +, personas con discapacidades, afrodescendientes y pueblos indígenas a que presenten sus solicitudes. Sobre nosotros: En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas. Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones