

Con fundamento en los artículos 25 fracciones III y IV y 30 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con Bienes Muebles del Estado de Quintana Roo, se procede a realizar el **Acto de Fallo** de la Licitación Pública Nacional No. **IMOVEQROO/LPN/020/2024** relativa a la **Prestación del Servicio para la Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial del Estado de Quintana Roo**, por lo que se levanta la siguiente:

## A C T A

En la Ciudad de Chetumal, Quintana Roo, siendo las 14:02 horas del día 07 de agosto de 2024, reunidos en la Sala de Juntas de la Dirección General del Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo, ubicada en Av. Machuxac, Lote 6, Manzana 376 Esq. Av. Magisterial, Fraccionamiento Proterritorio, C.P. 77086, los servidores públicos, cuyos nombres aparecen al calce de este documento, con el objeto de participar en el acto, presidido por la Lic. Candelaria del Rosario Ríos Villacis, Subdirectora de Administración y Coordinación de Archivos del Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo, quien fuera designada para tal efecto a través del memorándum No. IMOVEQROO/DAF/562/2024 de fecha 29 de julio de 2024, por la Mtra. Lina Ixchel Bernal Pinto, Directora de Administración, Finanzas y Archivos del Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo.

### 1) EVALUACIÓN DE LAS PROPOSICIONES TÉCNICAS Y ECONÓMICAS:

Una vez concluida la evaluación de la propuesta técnica y económica, se determinó lo siguiente:

- **Laboratorio Verde Urbano, S.A. de C.V.**

El licitante **Laboratorio Verde Urbano, S.A. de C.V.**, se encuentran en la posibilidad de presentar sus propuestas para este procedimiento, toda vez que no infringen el artículo 39 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con Bienes Muebles del Estado de Quintana Roo, además de que se encuentran al corriente con sus obligaciones tributarias, lo anterior se deriva de la revisión realizada con posterioridad al Acto de Presentación y Apertura de Proposiciones, por tanto cumple de forma cualitativa con la totalidad de los requisitos técnicos y económicos solicitados en la Cláusula Cuarta de las bases de la Licitación Pública Nacional y sus anexos, mismos que son necesarios para cumplir en forma oportuna con los compromisos que se deriven de la adjudicación del contrato correspondiente.

### 2) CONCLUSIÓN DEL FALLO

Que valorados en forma integral los aspectos legales, técnicos y económicos de la proposición técnica y económica presentada, por el licitante **Laboratorio Verde Urbano, S.A. de C.V.**, se determina que es acorde a los conceptos de economía, eficacia, imparcialidad y honradez, además que asegura las mejores condiciones para el Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo, que se establecen en el artículo 34 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con Bienes Muebles del Estado de Quintana Roo, se declara la adjudicación del contrato correspondiente a:

**Laboratorio Verde Urbano, S.A. de C.V. ;**

**Cumple con la partida:** Única.

Por un importe total de la proposición en la partida única por la cantidad de **\$5,092,400.00** (Son: cinco millones noventa y dos mil cuatrocientos pesos 00/100 M.N.) con IVA incluido, por el periodo comprendido del 08 de agosto al 20 de diciembre del 2024; de acuerdo con el Presupuesto Calendarizado Autorizado por Proyecto, Fuente de Financiamiento, Unidad Administrativa, Partida del Objeto de Gasto y Tipo de Gasto, Partida del Objeto de Gasto y Tipo de Gasto.

Lo anteriormente expuesto se fundamenta en el artículo 30 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles del Estado de Quintana Roo.

### **3) FIRMA DEL CONTRATO**

La adjudicación obliga al licitante y a la convocante a la firma del contrato respectivo, el día 08 de agosto de 2024, a las 14:00 horas, en la Dirección de Administración, Finanzas y Archivos del IMOVEQROO.

El número de contrato asignado al licitante **Laboratorio Verde Urbano, S.A. de C.V.**, es el **IMOVEQROO/LIC/SERVS/037/2024**, con un plazo de ejecución durante el período comprendido del 08 de agosto al 20 de diciembre del 2024.

### **4) CIERRE DE SESIÓN**

Sin otro asunto que tratar, se da por concluida la presente reunión siendo las 14:11 horas del día de su inicio, para constancia y efectos legales inherentes, firmando de conformidad el presente documento quienes intervinieron.

**Por el Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo**

**Lic. Candelaria del Rosario Ríos Villacis**

Subdirectora de Administración y Coordinación de Archivos, en representación de la Directora de Administración, Finanzas y Archivos con fundamento en la fracción XXV del artículo 29 del Estatuto Orgánico del Instituto de movilidad y de conformidad al Memorandum número No. IMOVEQROO/DAF/753/2022.

**Lic. Aldo Emmanuel Koh Dzul**

Jefe del Departamento de Recursos Materiales y Servicios Generales

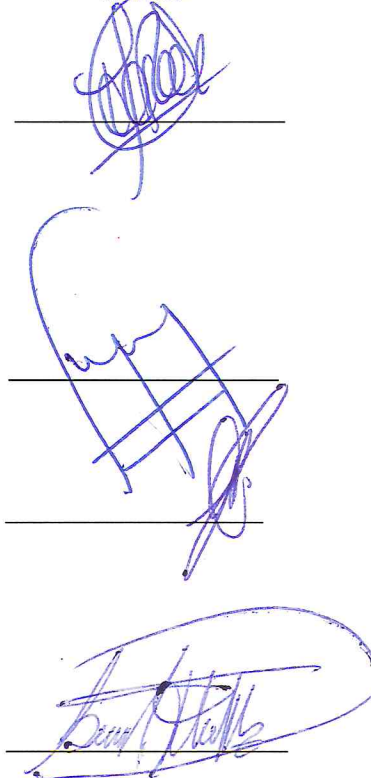
**Ing. Jesús Manuel Pech Espinosa**

Jefe del Departamento de Proyectos y Capacitación de Movilidad en representación del Director de Estudios y Proyectos de Movilidad, de conformidad con el Memorandum No. IMOVEQROO/DEPM/326/2024.

**Lic. Briseydi del Carmen Hernández García**

En representación del Director de Asuntos de Jurídicos y Titular de la Unidad de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, de conformidad con el oficio IMOVEQROO/DAJUTAIPDP/248/2023.

**Firmas**



## ANEXO 1 Características y especificaciones

Partida	Cantidad	Descripción del Servicio	Unidad de Medida
1	1	Servicio para la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial del Estado de Quintana Roo	Servicio

### Tabla de Contenido

[Tabla de contenido](#)

<b>Tabla de Contenido</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Problemática</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Objetivo general</b> .....	<b>4</b>
<b>3.1 Objetivos específicos</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Área de estudio</b> .....	<b>5</b>
<b>6. Actividades a considerar</b> .....	<b>6</b>
<b>7. Trabajos a desarrollar</b> .....	<b>6</b>
<b>7.1 Fundamentación y alineación jurídica</b> .....	<b>6</b>
<b>7.2 Análisis y diagnóstico integral</b> .....	<b>7</b>
7.3.1 Norma Técnica Estatal de Seguridad Vial .....	8
7.3.2 Estrategias para la construcción y mantenimiento de la infraestructura para la seguridad vial .....	8
7.3.3 Plan estratégico de supervisión y vigilancia de vías .....	8
7.3.4 Estrategias para el control de velocidades .....	9
7.3.5 Plan estratégico de prevención de siniestros viales asociados con la ingesta de alcohol .....	9
7.3.6 Plan estratégico de atención prehospitalaria .....	9
7.3.7 Plan estratégico de salud vial .....	10
7.3.8 Mecanismos e Instrumentos de control para la Seguridad Vial .....	10
7.3.9 Mecanismos para la obtención y renovación de licencias de conducir .....	10
7.3.10 Plan estratégico para la formación de personas usuarias .....	10
7.3.11 Estrategia de comunicación para la promoción de la cultura vial.....	10
<b>7.4 Elaboración de talleres de participación ciudadana</b> .....	<b>11</b>



---

7.5 Sistemas de información abiertos .....	11
7.6 Coordinación institucional .....	12
7.7 Cartera de proyectos estratégicos.....	12
8. Entregables .....	12

*[Handwritten marks in blue ink, possibly initials or signatures]*

## 1. Introducción

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial publicada en mayo del 2022, reconocela seguridad vial como un conjunto de políticas y sistemas orientados a prevenir y reducir las muertes y lesiones graves generadas por siniestros viales.

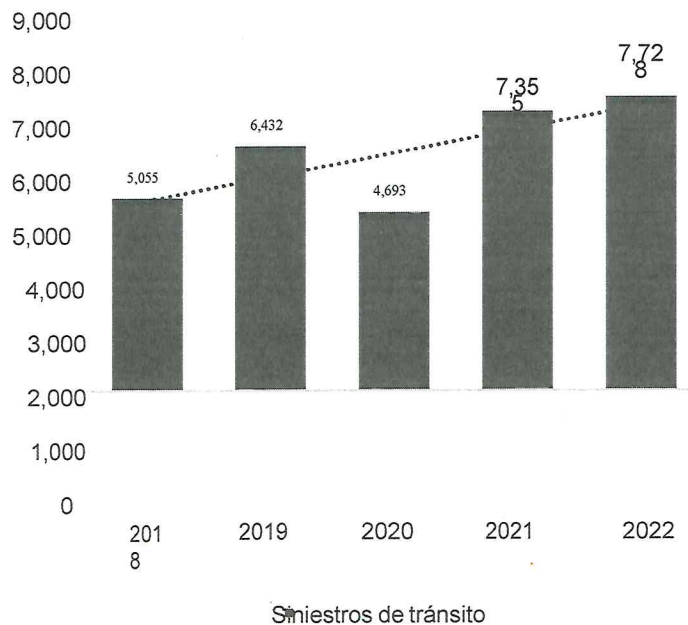
Establece las directrices que deberán regir dichas políticas y sistemas, atendiendo a infraestructuras, velocidades y población usuaria segura; atención médica prehospitolaria; y seguimiento, gestión y coordinación entre autoridades competentes para la generación de estrategias.

Asimismo, faculta a las entidades federativas a gestionar los planes, programas, estrategias y acciones de seguridad vial, con el propósito de integrar medidas que permitan generar mejores condiciones de accesibilidad y diseño universal, prevención y protección de las personas usuarias en la infraestructura para la movilidad.

En ese marco, la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo se alinea con la generación de estrategias, propuestas y acciones en materia de seguridad vial, facultando al Instituto de Movilidad para la elaboración y expedición del Programa Integral de Seguridad Vial del Estado de Quintana Roo, mismo que dará una base sólida para la planeación de la seguridad vial en el Estado y sus municipios.

## 2. Problemática

El Estado de Quintana Roo, de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en el 2022 registró 7,728 siniestros viales, mostrando un aumento de 5% respecto al 2021, posicionándose en el número 17 de los estados con mayor número de siniestros.



Fuente: IMOVEQROO, 2023.



Los principales tipos de siniestros viales registrados en 2022 fueron: colisión con vehículo con 42%, seguido de colisión con motociclista y colisión con objetivo fijo con 34% y 9%, respectivamente, mientras que las colisiones con peatones equivalen al 3%.

Adicional a lo descrito, el Estado de Quintana Roo, presenta problemáticas en materia de infraestructura, accesibilidad, señalización y elementos para el control de velocidades y del tránsito, mismas que son causantes de las bajas condiciones de seguridad vial presentes en el territorio quintanarroense.

Es por ello, por lo que el Instituto de Movilidad busca el desarrollo del Programa Integral de Seguridad Vial, que, cumpliendo con lo establecido en la Ley de Movilidad y su reglamento, de paso a la mejora de las características de infraestructura, la coordinación para la atención y prevención de siniestros viales entre dependencias involucradas, así como la generación de información y recursos que den paso al desarrollo de propuestas y acciones en materia.

### 3. Objetivo general

Elaborar un Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) a escala estatal, que permita desarrollar un diagnóstico cualitativo y cuantitativo de los niveles de siniestralidad vial, así como el diseño de metas a partir de estrategias y líneas de acción en el corto, mediano y largo plazo que permitan reducir las muertes por siniestros viales en Quintana Roo.

#### 3.1 Objetivos específicos

- Proteger la integridad de las personas usuarias más vulnerables de la vía pública, mediante la implementación de infraestructura segura.
- Fortalecer las capacidades institucionales del Gobierno de Quintana Roo y el Instituto de Movilidad en materia de Seguridad Vial, a partir de la coordinación interinstitucional, planeación integral y acciones conjuntas con gobiernos municipales.
- Dotar de información a la población quintanarroense y turista para la prevención de siniestros viales, bajo la naturaleza de crear conciencia y mejorar los comportamientos en el uso de las calles y carreteras.
- Diseñar y modelar infraestructura vial segura de acuerdo con las características de cada uno de los municipios del Estado de Quintana Roo.
- Crear Manuales y Sistemas de Información Abiertos, para el fortalecimiento de capacidades técnicas locales y toma de decisiones Institucionales.

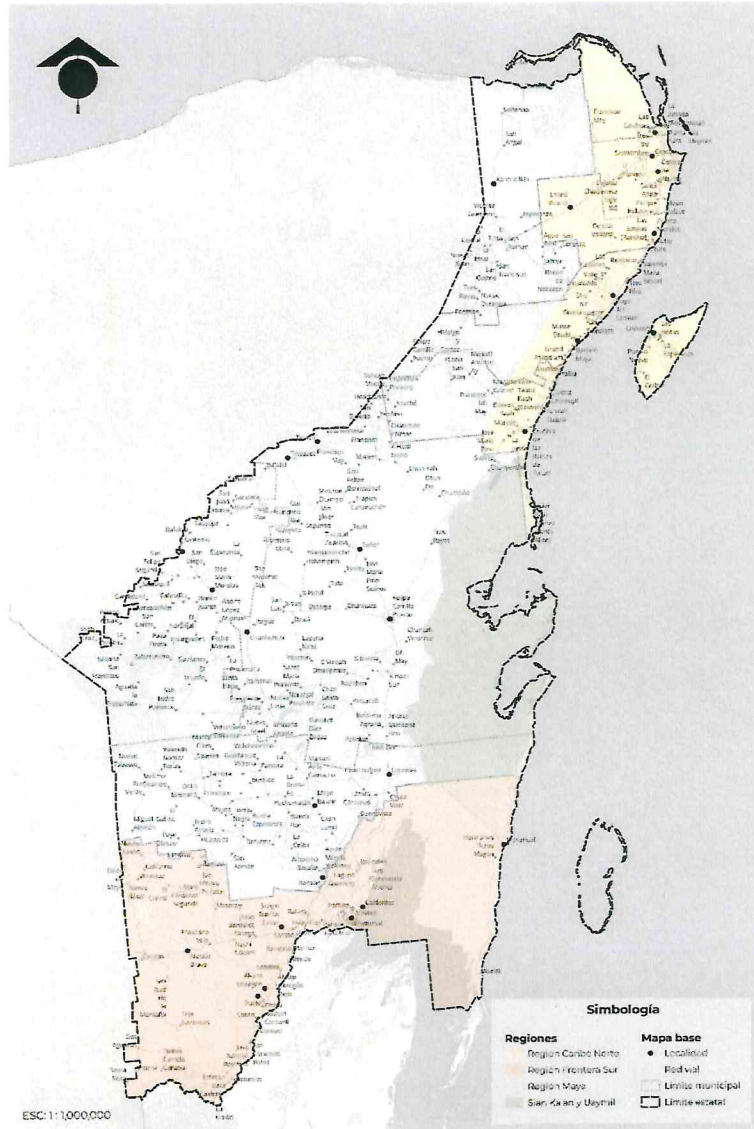
Elaborar estrategias a nivel Estatal, para garantizar la cobertura y aplicación de las líneas de acción y planes estratégicos.

### 4. Área de estudio

El Programa Integral de Seguridad Vial considera el territorio del Estado de Quintana Roo como zona de estudio y aplicación, haciendo especial referencia en las tres regiones que subdividen el estado: Región Caribe Norte, Región Frontera Sur, y Región Maya, como se describe en el Programa de Desarrollo Urbano Estatal, señalando la atendiendo a características espaciales de localización, y dinámicas sociales y naturales que comparten entre sí las localidades.

Es por ello, por lo que el PISVI deberá considerar el análisis, evaluación y desarrollo de propuestas que logren atender las condiciones y problemáticas presentes en el Estado.

Imagen 1. Área de estudio



Fuente: IMOVEQROO, 2024.

*Handwritten blue ink marks:*  
A large stylized 'd' or 'f' shape.  
A horizontal line.  
A diagonal line with a small 's' or 'b' mark.  
A small 'd' or 'f' mark.



## 6. Actividades a considerar

Para la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial la persona o empresa consultora deberá considerar la realización de las siguientes actividades:

- Elaborar un cronograma y una ruta crítica para llevar a cabo el PISVI
- Obtener y analizar la información existente en materia de seguridad vial, movilidad, siniestralidad, condiciones de la vía, etc. Proveniente de fuentes nacionales, estatales y municipales para albergar una base sólida que permita profundizar en el entendimiento de la seguridad vial y las principales características y retos existentes en el Estado.
- Crear un diagnóstico detallado de los siniestros viales en el estado, derivados del tránsito de personas y bienes.
- Elaboración de planes y estrategias de atención y control de las problemáticas de seguridad vial y sus causales.
- Proponer y desarrollar propuestas de proyectos estratégicos.
- Realizar los informes y memorias del PISVI para documentar de manera exhaustiva todos los resultados y procesos llevados a cabo.

Antes de la ejecución de los estudios y actividades relacionadas al PISVI, se acordará entre la autoridad y la persona o empresa consultora las etapas de los informes a entregar, considerando que, si bien la autoridad establecerá lineamientos generales, la persona o empresa consultora deberá de proponer ajustes y mejoras de acuerdo con la Normatividad Vigente y sus conocimientos especializados.

## 7. Trabajos a desarrollar y características de los mismos

### 7.1 *Fundamentación y alineación jurídica*

La persona o empresa consultora deberá realizar un análisis normativo, legislativo y programático exhaustivo, en materia de movilidad urbana y seguridad vial de los tres órdenes de gobierno: Federal, Estatal y Municipal; fundamentando la congruencia y alineación del instrumento de planeación, o bien describiendo aquellas áreas de oportunidad que puedan limitar su implementación.

Se deberá considerar la alineación con las metas, objetivos y estrategias específicas, en función de las prioridades estipuladas en el Plan Estatal de Desarrollo, subprogramas, planes y/o programas sectoriales y espaciales, líneas programáticas, acciones y demás instrumentación vigente, donde se especifique la conducción del desarrollo del Estado, como lo establece la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, en su Artículo 47, donde se describe el contenido al que el Programa Integral de Seguridad Vial se deberá alinear.

### 7.2 *Análisis y diagnóstico integral*

Se deberá llevar a cabo un análisis diagnóstico cuantitativo de la situación actual sobre siniestros, sucesos, accidentes o eventos en la vía pública, derivados del tránsito vehicular y de personas. Para ello, la persona o empresa consultora deberá realizar levantamientos de campo, así como una recolección de información de diversas fuentes, que le permitan determinar las principales intersecciones, corredores y zona con mayor índice de siniestros viales, y su patrón de ocurrencia.

Asimismo, la persona o empresa consultora realizará un diagnóstico cualitativo de las características institucionales, incluyendo el perfil de los usuarios y situaciones en condiciones de riesgo, y conductas de riesgo asociadas a falta de sensibilización de los diferentes tipos de usuarios y educación vial.



De igual forma, realizará un diagnóstico territorial y urbano, sobre las condiciones actuales de la infraestructura vial del Estado de Quintana Roo, considerando vialidades primarias, calles, caminos y carreteras estatales, así como la integración física y operativa con la infraestructura federal y municipal.

Dentro de los trabajos que se podrán emplearse para el desarrollo del diagnóstico, son los siguientes:

- Talleres participativos al sector ciudadano, privado y académico
- Participación ciudadana, para diagnósticos de percepción
- Lineamientos de auditorías de seguridad vial
- Consulta y solicitud a dependencias involucradas en la seguridad vial

Los resultados del diagnóstico deberán contener como mínimo los siguientes elementos:

- Tendencia de siniestros viales
- Tipologías de siniestros viales
- Distribuciones horarias de siniestros viales
- Distribución de siniestros viales por Municipio
- Distribución de siniestros viales por modo de transporte
- Tendencias estacionales
- Condiciones del entorno
- Ubicación de alta incidencias
- Infraestructura vial

### 7.3 Planes, líneas programáticas y acciones

Una vez realizado el análisis diagnóstico (físico, cualitativo y cuantitativo) de las condiciones de seguridad vial en el Estado, atendiendo lo descrito en apartado anterior, la persona o empresa consultora deberá desarrollar los planes, metas, indicadores, estrategias y demás actividades listadas a continuación, mismas que contribuirán al desarrollo y conducción del Estado de Quintana Roo en materia de seguridad vial.

#### 7.3.1 Norma Técnica Estatal de Seguridad Vial

La elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial, como parte de los planes y estrategias considerará el desarrollo de las bases técnicas para la Normativa Técnica de la infraestructura asociada a la Seguridad Vial considerando los siguientes elementos:

- Manual de dispositivos de control de tránsito
- Manual de diseño vial
- Lineamientos de auditorías de seguridad vial

#### 7.3.2 Estrategias para la construcción y mantenimiento de la infraestructura para la seguridad vial

Se deberá formular un plan estratégico de infraestructura vial, en coordinación con las dependencias correspondientes, que mejore las condiciones de seguridad vial de todas las personas mediante la adopción de técnicas de diseño vial orientadas a la seguridad, la gestión efectiva de la velocidad, considerando los siguientes elementos:

- Cruceos seguros
- Seguridad de accesos carreteros
- Construcción de infraestructura ciclista segura e integrada



- Construcción de infraestructura peatonal segura y accesible
- Integración de señalización vertical y horizontal
- Integración de elementos para la pacificación de velocidades
- Integración del Impacto Urbano
- Integración del Impacto de Movilidad
- Construcción de equipamiento de educación, salud, recreativos, de servicios de gobierno, entre otros.

### **7.3.3 Plan estratégico de supervisión y vigilancia de vías**

La persona o empresa consultora deberá elaborar un plan estratégico de supervisión y vigilancia de las vialidades que permita reducir la obstrucción y ocupación de la infraestructura peatonal y ciclista.

La realización de este Plan estratégico podrá estar dividido en secciones que la persona o empresa consultora estime adecuado, considerando por lo menos los siguientes temas:

- Supervisión y vigilancia de las vías
- Consolidación de banquetas
- Liberación de infraestructura ciclista
- Transporte público
- Transporte de carga

### **7.3.4 Estrategias para el control de velocidades**

Adicionalmente, para la atención al control y reducción de los límites de velocidad, con la finalidad disminuir los siniestros viales y víctimas fatales, se deberá desarrollar un Plan donde se describan las estrategias para el control de tránsito y la concientización, de acuerdo con las características de las zonas, jerarquías y tipologías de las vialidades.

En el desarrollo del plan se deberán considerar los siguientes elementos:

- Pacificación del tránsito
- Sistema informativo de velocidades
- Regulación del transporte de carga
- Propuesta de estrategias y elementos para control de tránsito
- Transporte público
- Integración Modal

### **7.3.5 Plan estratégico de prevención de siniestros viales asociados con la ingesta de alcohol**

Se deberá elaborar un Plan Estratégico de prevención de siniestros viales que de paso a la reducción del número de siniestros asociados a la ingesta de alcohol. El plan deberá incluir por lo menos los siguientes elementos:

- Identificación y diagnóstico de actividades existentes de alcoholimetría
- Fortalecimiento y coordinación del programa de alcoholimetría
- Propuesta para la elaboración de una multisectorial para el consumo responsable de alcohol

*Handwritten signatures in blue ink:*  
1. A stylized signature resembling 'CP'.  
2. A signature resembling 'h'.  
3. A signature resembling 'p'.  
4. A signature resembling 't'.

### **7.3.6 Plan estratégico de atención prehospitalaria**

La persona o empresa consultora deberá diseñar un plan estratégico para agilizar los procesos, tiempos de respuesta y calidad de atención a víctimas de siniestros viales, considerando lo siguiente:

- Registro de vehículos de emergencia
- Primeros respondientes
- Paramédicos

El Plan estratégico deberá integrar a las entidades que actualmente participan en dichas actividades, en los diferentes niveles, con la finalidad de contar con información certera y precisa para la implementación de las estrategias planteadas.

### **7.3.7 Plan estratégico de salud vial**

Además del plan estratégico de atención prehospitalaria, se deberá integrar un plan estratégico de salud vial, que contenga acciones para proporcionar atención y orientación especializada a víctimas de siniestros viales, integrando protocolos específicos de atención.

### **7.3.8 Mecanismos e Instrumentos de control para la Seguridad Vial**

La persona o empresa consultora diseñará mecanismos permanentes de verificación de los estándares mínimos de seguridad vial y normatividad de los vehículos de emergencia y de los servicios de transporte, integrando los siguientes elementos:

- Puntos críticos para la operación del transporte público
- Actualización de la revista físico-mecánica
- Lineamientos de seguridad vehicular por modo de transporte
- Regulación de nuevas formas de movilidad
- Protocolo VIDA

### **7.3.9 Mecanismos para la obtención y renovación de licencias de conducir**

La persona o empresa consultora deberá revisar y analizar los mecanismos existentes de obtención y renovación de licencias para conducir vehículos particulares, motocicletas, transporte de mercancías, transporte público, para posteriormente diseñar y actualizar dichos mecanismos, donde se considere la mejora en la evaluación de conocimientos y habilidades prácticas de conducción.

### **7.3.10 Plan estratégico para la formación de personas usuarias**

Se deberá desarrollar un plan estratégico para la formación de personas usuarias de la vía, que permita generar conciencia de la seguridad vial, y de los distintos modos de transporte, la infraestructura y los elementos de tránsito existentes.

El plan se asegurará de que todas las actividades propuestas tengan perspectiva de género, considerando por lo menos las siguientes:

- Escuela de Seguridad Vial
- Bici escuelas
- Escuela de manejo
- Moto escuelas
- Alfabetización de señalamientos y mobiliario vial y urbano



### 7.3.11 Estrategia de comunicación para la promoción de la cultura vial

Además de lo anterior, dentro del desarrollo del Programa Integral de Seguridad vial, deberá considerar la elaboración de una estrategia de comunicación permanente, con campañas dirigidas a toda la ciudadanía, para promover la cultura vial, conocimiento de factores de riesgo, respeto y cumplimiento del reglamento de tránsito, medidas institucionales orientadas en torno a la seguridad vial y lamovilidad.

Las estrategias planteadas deberán considerar por lo menos la planeación de las siguientes actividades, así como el contenido propuesto para que el Instituto evalúey determine su viabilidad:

#### 7.4 Elaboración de talleres de participación ciudadana

Durante la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial, se deberán realizar cinco (5) talleres de participación ciudadana por cada región estatal, en las 3 regiones establecidas en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano:

- Región Caribe Norte
- Región Zona Maya
- Región Frontera Sur

La persona o empresa consultora deberá presentar una propuesta al Instituto, de calendarización de los Talleres, así como un mapeo de actores relevantes que deberán integrarse en el desarrollo de estos, considerando los sectores público, privado, sociedad y órganos colegiados.

La calendarización final para la realización de los talleres será acordada por el Instituto y la empresa consultora previamente a su realización, a fin de que se atiendan las fases del diagnóstico y generación de propuestas y proyectos y demásque se consideren necesarias.

#### 7.5 Sistemas de información abiertos

La persona o empresa consultora deberá elaborar un Sistema de Información Abierto, permitiendo que actores estratégicos en materia de seguridad vial, como gobiernos, dependencias, instituciones, universidades, colegios, sindicatos, sociedad civil organizada, colectivos y observatorios ciudadanos puedan ubicar e identificar áreas prioritarias de atención, estadísticas y nodos viales conflictivos, para su intervención, priorización e integración con el desarrollo urbano.

El desarrollo de estos Sistemas de Información y la constitución de la información integrada deberá considerar la estandarización de las bases de datos públicos, información local y de otras entidades en materia, existentes sobre siniestros viales,el diseño y elaboración de un sistema de seguimiento a la información.

La información recolectada, estandarizada e integrada en el Sistema de Informaciónabierto servirá de base para la elaboración del Sistema Estatal de Seguridad Vial.

#### 7.6 Coordinación institucional

Una vez que el Programa Integral de Seguridad Vial se encuentre aprobado por el Instituto, la persona o empresa consultora deberá realizar un acompañamiento técnico en la socialización del instrumento de planeación en la Junta de Gobierno.

Asimismo, planteará una propuesta para la construcción del Subcomité Técnico de Seguridad Vial en cada uno de los municipios del estado, donde se deberán diseñar e implementar dinámicas de trabajo para las sesiones de los Subcomités técnicos de Seguridad Vial.

### 7.7 Cartera de proyectos estratégicos

Además de los planes y acciones estratégicas descritas en el apartado 7.3, la persona o empresa consultora deberá auditar y diseñar once (11) Nodos Viales conflictivos, mismos que serán propuestos por la empresa o persona consultora, con base en el diagnóstico realizado, y seleccionados por el Instituto, previa elaboración.

Los proyectos deberán contar con criterios de Seguridad Vial, accesibilidad universal y diseño vial, siguiendo las normas existentes.

Asimismo, se considerará la evaluación de once (11) Tramos de vías estatales en su integración con carreteras o caminos federales y/o calles locales, priorizando las zonas de alta incidencia identificadas en el diagnóstico.

## 8. Entregables

Con el fin de transparentar y estructurar de manera precisa el proceso del Programa Integral de Seguridad Vial para el estado de Quintana Roo, se presentarán en una serie de entregables correspondientes a las actividades integradas y descritas en el apartado anterior.

Para el caso de los planes, estrategias o acciones, se deberán presentar en formato digital e impreso, en sus versiones en pdf y editables. Adicionalmente se deberá elaborar una presentación síntesis de dichos documentos.

Cuando se trate del Sistema de Información abierto, además del enlace de acceso, se deberá presentar la base de datos obtenida, procesada, estandarizada y utilizada para la integración del Sistema, así como el código, o sistema utilizado para su generación, así como la documentación correspondiente.

Las propuestas y proyectos referentes al apartado 7.7 Cartera de proyectos, se deberán integrar los archivos de trabajo, en formato dwg, y los archivos finales en formato pdf.

Los entregables contenidos como parte del Programa Integral de Seguridad Vial, que deberán cumplir con las condiciones previamente descritas, se enlistan a continuación:

Núm	Nombre	Formato
1	Programa Integral de Seguridad Vial <ul style="list-style-type: none"> <li>● Fundamentación y alineación jurídica</li> <li>● Análisis y diagnóstico integral</li> <li>● Planes, líneas programáticas y acciones</li> </ul>	Pdf, docx
2	Sistemas de Información Abierta <ul style="list-style-type: none"> <li>● Base de datos geoespacial de siniestros viales</li> <li>● Cartografía base</li> <li>● Documentación del sistema</li> <li>● Código/sistema de desarrollo</li> </ul>	Shp, xlsx, csv, (demás correspondientes)





3	Norma Técnica Estatal de Seguridad Vial	Pdf, docx, pptx
4	Plan Estratégico de Seguridad Vial	Pdf, docx, pptx
5	Plan Estratégico de Supervisión y Vigilancia	Pdf, docx, pptx
6	Plan Estratégico para el Control de Velocidades	Pdf, docx, pptx
7	Plan Estratégico de Prevención de Siniestros Viales asociados con la ingesta de alcohol	Pdf, docx, pptx
9	Plan estratégico de Atención Prehospitalaria	Pdf, docx, pptx
10	Plan estratégico de Salud Vial	Pdf, docx, pptx
11	Instrumento de Control para la Seguridad Vial	Pdf, docx, pptx
12	Propuesta de mejoramiento para la obtención y renovación de licencias de conducir	Pdf, docx, pptx
13	Plan estratégico para la formación de personas usuarias	Pdf, docx, pptx
14	Plan estratégico de comunicación para la promoción de la cultura vial	Pdf, docx, pptx
15	Minutas de talleres de participación	Pdf, docx, pptx
16	Plan de coordinación institucional y hoja de ruta	Pdf, docx, pptx
17	Cartera de proyectos estratégicos	Pdf, docx, pptx
18	Propuestas y proyectos de la cartera de proyectos estratégicos	

Adicional a lo antes expuesto, se considerará como entregable 0 (cero) el plan de trabajo para la realización del Programa Integral de Seguridad Vial.

### 9. Plazos de ejecución

La persona o empresa consultora será contratada por un periodo de 19 semanas, contando a partir de la firma del contrato con el Instituto de Movilidad.

Los plazos de ejecución para la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial y los componentes descritos en los apartados anteriores, estarán sujetos al cronograma dispuesto a continuación.

Actividad	Agosto				Septiembre				Octubre				Noviembre				Diciembre		
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
1. Fundamentación y alineación jurídica	■	■	■	■															
2. Análisis y diagnóstico integral					■	■	■	■											
3. Planes, líneas programáticas y acciones									■	■	■	■	■	■	■				

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

4. Talleres de participación ciudadana																			
6. Coordinación Institucional																			
5. Sistemas de información abiertos																			
7. Cartera de proyectos estratégicos																			

**10. Perfil del contratista**

La persona o empresa consultora deberá cumplir con el siguiente perfil y experiencia:

Como empresa consultora

- Experiencia Comprobada: La empresa debe contar con al menos 3 años de experiencia en proyectos de movilidad y seguridad vial, demostrables a través de proyectos o informes finales. La experiencia debe incluir la planificación, implementación y gestión de proyectos específicamente relacionados con seguridad vial y movilidad.
- Proyectos Relevantes: La empresa debe haber completado exitosamente al menos 3 proyectos de movilidad, planeación, participación ciudadana, utilización de información geoespacial, mostrando capacidad en la gestión integral de dichos proyectos a nivel estatal.
- Equipo Multidisciplinario: Debe poseer un equipo compuesto por urbanistas, ingenieros, especialistas en salud pública, especialistas en movilidad, así como especialistas en legislación y expertos en sistemas de información geográfica, cada uno con experiencia relevante en sus respectivos campos aplicada a proyectos de seguridad vial y movilidad.
- Se requiere trabajar con una empresa mexicana, o con una filial debidamente registrada en México.

Perfiles y experiencia del equipo integrante: **Director del Proyecto Experto en movilidad**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente con relevancia inmediata para la consultoría).
- Experiencia confirmada en el sector electromovilidad con experiencia internacional
- Experiencia en misiones similares en un contexto de administración pública
- Experiencia profesional relevante entre 5 y 10 años.
- Conocimiento del contexto de las instituciones públicas en México.

*[Handwritten signatures in blue ink]*



---

---

**Especialista en seguridad vial**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente en estudios con relevancia inmediata para la consultoría.).
- Experiencia profesional relevante de al menos de 5 años.
- Experiencia confirmada el sector de la seguridad vial es un requisito.
- Experiencia confirmada en el sector de movilidad es un requisito
- Experiencias internacionales serán bienvenidas y valoradas.
- Dominar el idioma español es un requisito.

**Especialista en planeación**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente en estudios con relevancia inmediata para la consultoría.).
- Experiencia profesional relevante de al menos de 5 años.
- Experiencia confirmada el sector de la planeación integral es un requisito.
- Experiencia confirmada en el sector de movilidad es un requisito
- Experiencias internacionales serán bienvenidas y valoradas.
- Dominar el idioma español es un requisito.

**Especialista en salud pública**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente en estudios con relevancia inmediata para la consultoría.).
- Experiencia profesional relevante de al menos de 5 años.
- Experiencia confirmada el sector de la salud pública es un requisito.
- Experiencias internacionales serán bienvenidas y valoradas.
- Dominar el idioma español es un requisito.

**Especialista en sistemas de información geográfica**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente en estudios con relevancia inmediata para la consultoría.).
- Experiencia profesional relevante de al menos de 5 años.
- Experiencia confirmada en el manejo de Sistemas de Información Geográfica e información geoespacial es un requisito.

*[Handwritten signature]*



- Experiencias internacionales serán bienvenidas y valoradas.
- Dominar el idioma español es un requisito.

**Especialista en normatividad**

- Calificaciones académicas relevantes y adecuadas (maestría o nivel equivalente en estudios con relevancia inmediata para la consultoría.).
- Experiencia profesional relevante de al menos de 5 años.
- Experiencia confirmada el sector normativo y legislativo es un requisito.
- Experiencias internacionales serán bienvenidas y valoradas.
- Dominar el idioma español es un requisito.

La persona o empresa seleccionada deberá demostrar no solo capacidad técnica, sino también una comprensión profunda de las dinámicas regulatorias y operativas asociadas con la implementación de Programas Integrales de Seguridad Vial y la vinculación y coordinación con otras entidades de gobierno, organizaciones públicas y privadas.

*Los presentes Términos de Referencia (TDR) establecidos para el desarrollo del Programa Integral de Seguridad Vial para el Estado de Quintana Roo, tienen un carácter enunciativo, mas no limitativo. Dichos términos proporcionan un marco orientativo que guiará el desarrollo del Programa, permitiendo la flexibilidad necesaria para adaptarse a las particularidades y necesidades específicas del municipio.*

*Es importante destacar que, aunque estos TDR brindan directrices claras y detalladas, su aplicación deberá ajustarse a las características distintivas de las regiones del Estado de Quintana Roo. Este enfoque personalizado garantizará que el PISVI resultante sea verdaderamente representativo de las condiciones locales, abordando de manera efectiva los desafíos y oportunidades que caracterizan a la región.*

*En virtud de lo expuesto, se hace imperativa la presentación de la memoria técnica final del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI). Esta documentación debe ser congruente con los Términos de Referencia (TDR) previamente establecidos, asegurando la alineación con los lineamientos delineados en dichos términos. Es fundamental destacar que esta memoria técnica debe contemplar de manera integral la incorporación de los estudios, la metodología final a emplearse, fecha de entregables y todo lo contendiente al plan de trabajo. Este requisito no solo refuerza la transparencia y la rigurosidad del proceso, sino que también garantizará una comprensión detallada y completa de los métodos utilizados.*

