



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA EN EL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

El suscrito, **ANDRÉS ATAYDE RUBIOLO**, Diputado integrante y Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el Art. 29, Apartado D, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 4 fracción XXXVIII y artículo 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículo 2 fracción XXXVIII y artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a la consideración de esta honorable asamblea la presente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y COORDINACIÓN METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO A IMPLEMENTAR PROYECTOS PILOTO DE ESPACIO COMPARTIDO, EN CUMPLIMIENTO DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y LOS PRINCIPIOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.**

ANTECEDENTES

El diseño del espacio público urbano ha estado dominado por una lógica funcionalista que separa peatones, vehículos y ciclistas mediante infraestructura como banquetas, semáforos y señalización, con el fin de maximizar la seguridad y la eficiencia.





Sin embargo, la evidencia muestra que este enfoque tiene limitaciones en ciudades densas, donde la interacción constante hace inviable una separación total.

En este contexto surge el modelo de “espacio compartido”, desarrollado por Hans Monderman, que propone integrar a los usuarios en lugar de segregarlos.

Este enfoque reduce o elimina elementos tradicionales de control vial para fomentar conductas más cautelosas y cooperativas, basadas en la percepción del riesgo, el contacto visual y la autorregulación social.

En la Ciudad de México, la problemática de seguridad vial y convivencia en el espacio público persiste como un reto estructural. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), los hechos de tránsito continúan representando una de las principales causas de lesiones y muertes evitables, particularmente en zonas de alta interacción entre peatones y vehículos.

Solo en 2025, en la Ciudad de México, de acuerdo con cifras oficiales en el informe trimestral de hechos de tránsito de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 424 personas perdieron la vida y más de 27 mil resultaron lesionadas en hechos de tránsito. Eso significa más de una muerte y 75 personas heridas todos los días.

Asimismo, la configuración del espacio público en diversas vialidades de la ciudad privilegia aún el flujo vehicular sobre la seguridad peatonal, lo que evidencia la necesidad de implementar modelos innovadores que permitan reequilibrar el uso del espacio vial.

Uno de los hallazgos más relevantes en la implementación de este modelo es la reducción significativa de la velocidad vehicular. Estudios derivados de





Los primeros experimentos en los Países Bajos muestran disminuciones relevantes, cercanas al 40% en ciertos casos en la velocidad promedio de los vehículos tras la eliminación de controles tradicionales. Este fenómeno es particularmente relevante, dado que la velocidad es uno de los principales determinantes de la severidad de los accidentes viales. A menor velocidad, menor probabilidad de lesiones graves o fatales, lo que convierte al espacio compartido en una herramienta efectiva de seguridad vial.

La evidencia sobre siniestralidad es clara: en intersecciones rediseñadas bajo el modelo de espacio compartido en los Países Bajos se han registrado reducciones de hasta 70% en accidentes, incluso con aumentos del 30% en el volumen vehicular. En Drachten, los accidentes en una intersección pasaron de 36 en cuatro años a solo 2 en los dos años posteriores a la eliminación de semáforos. Esto demuestra que menos regulación no incrementa el riesgo, sino que modifica el comportamiento y mejora la seguridad.

Experiencias internacionales confirman estos resultados. En Kensington High Street (Londres), los accidentes disminuyeron 60%, y ciudades como Bohmte (Alemania), Ejby (Dinamarca) y varias localidades en Suecia han reportado reducciones similares, junto con una mejor fluidez vehicular.

Además, el modelo mejora la eficiencia del tránsito. Lejos de generar caos, la eliminación de semáforos y la homogenización de velocidades favorecen un flujo continuo, reduciendo esperas y congestión. Lo anterior deberá realizarse sin comprometer en ningún momento la seguridad vial ni la señalización indispensable conforme a criterios técnicos. En Drachten, intersecciones con hasta 22,000 vehículos diarios operan sin semáforos y con mínima congestión, gracias a la disminución de paradas abruptas y a la autorregulación entre usuarios.



Desde una perspectiva urbana, el modelo también contribuye a la revitalización del espacio público y al fortalecimiento de la actividad económica local. Al reducir la dominancia del automóvil y priorizar la experiencia peatonal, las calles dejan de ser meros canales de tránsito para convertirse en espacios de convivencia. Esto se traduce en un incremento en la permanencia de personas, mayor interacción social y, consecuentemente, dinamización del comercio. La calle se reconfigura como un espacio multifuncional, donde movilidad y vida urbana coexisten.

El modelo se basa en la idea de que la sobre-regulación puede generar una falsa sensación de seguridad y reducir la atención de los conductores, aumentando el riesgo de accidentes. En contraste, la incertidumbre en un espacio compartido obliga a los usuarios a mantenerse alerta, interactuar y tomar decisiones conscientes, lo que disminuye conductas imprudentes. Así, la premisa de que “la incertidumbre genera seguridad” plantea un cambio de enfoque en la ingeniería de tránsito.

No obstante, es importante reconocer que el modelo no está exento de críticas y limitaciones. Diversas organizaciones han señalado que la reducción de señalización puede representar retos para personas con discapacidad visual o auditiva, quienes dependen de referencias claras para desplazarse de manera segura.

En ese sentido, cualquier implementación deberá garantizar de manera irrestricta los principios de accesibilidad universal, incorporando guías podotáctiles, señalización sensorial, elementos de orientación y mecanismos de apoyo que aseguren la inclusión efectiva de todas las personas en el espacio público.





En política pública, el espacio compartido no es una solución universal, sino una herramienta para contextos específicos, como zonas con alta presencia peatonal, bajas velocidades y uso comercial o recreativo.

Su implementación exige un rediseño integral del espacio urbano, con pavimentos continuos, mobiliario estratégico y elementos de urbanismo táctico que guíen el comportamiento sin señalización tradicional.

Para la Ciudad de México, la adopción de este modelo representa una oportunidad estratégica para abordar problemáticas estructurales en materia de movilidad y seguridad vial.

La ciudad enfrenta altos niveles de congestión, lo que evidencia la necesidad de transitar de un modelo centrado en el vehículo a uno centrado en las personas para así evitar conflictos entre usuarios del espacio público y una persistente incidencia de accidentes viales.

En este contexto, la implementación de proyectos piloto de espacio compartido en zonas como el Centro Histórico, corredores comerciales o colonias de alta actividad peatonal podría generar beneficios significativos en términos de seguridad, eficiencia y calidad urbana.

La evidencia internacional muestra que el éxito del espacio compartido depende de una implementación cuidadosa, con análisis técnicos, monitoreo continuo y adaptación al contexto. La selección de zonas piloto debe considerar volumen vehicular, densidad peatonal, tipología urbana y condiciones socioeconómicas, así como indicadores que evalúen accidentes, velocidades, tiempos de traslado y percepción ciudadana.

En conjunto, el modelo representa una innovación en el diseño urbano y la movilidad: al priorizar la autorregulación y la interacción social sobre la





Infraestructura de control, ha demostrado reducir accidentes, mejorar la seguridad y revitalizar el espacio público.

La implementación de este modelo en la Ciudad de México, mediante proyectos piloto cuidadosamente diseñados y evaluados, podría constituir un paso decisivo hacia una ciudad más segura, eficiente y humana. En un contexto donde las soluciones tradicionales han mostrado limitaciones, el espacio compartido ofrece una alternativa innovadora, sustentada en evidencia y alineada con los principios contemporáneos de movilidad sostenible y derecho a la ciudad.

En este contexto, el Congreso de la Ciudad de México tiene la responsabilidad de impulsar soluciones innovadoras que prioricen la vida, la seguridad y la convivencia en el espacio público, avanzando hacia un modelo de movilidad centrado en las personas.

CONSIDERACIONES

El Artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la movilidad como un principio rector del orden urbano, al establecer que toda persona debe desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad e igualdad, bajo una jerarquía que prioriza a peatones y usuarios de transporte no motorizado. En su esencia, este precepto transforma la movilidad de un servicio funcional a un derecho humano exigible, obligando a las autoridades a garantizar un uso equitativo del espacio vial y a impulsar sistemas sustentables que protejan a los usuarios más vulnerables. En relación con el presente punto de acuerdo, este artículo constituye el fundamento normativo que justifica la implementación de modelos innovadores como el espacio compartido desarrollado por Hans Monderman, en la medida en que dicho esquema





materializa la prioridad peatonal, promueve la convivencia entre modos de transporte y reduce riesgos viales. Así, la adopción de proyectos piloto bajo este enfoque no solo es viable, sino necesaria para hacer efectivo el derecho a la movilidad mediante intervenciones que garanticen seguridad, accesibilidad y sostenibilidad en el espacio público.

“ARTÍCULO 13

CIUDAD HABITABLE

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

El Artículo 31, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México establece el sustento jurídico que faculta a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana de la Ciudad de México para proponer, coordinar, ejecutar y evaluar las políticas de planeación urbana, así como formular los programas e instrumentos que orientan el desarrollo territorial de la ciudad. En su esencia, este precepto no se limita a la regulación del uso





de suelo, sino que permite definir la configuración del espacio público bajo criterios de habitabilidad, accesibilidad y sostenibilidad. En relación con el presente punto de acuerdo, esta atribución resulta fundamental, ya que habilita a la autoridad para integrar el modelo de espacio compartido, desarrollado por Hans Monderman, dentro de los programas y políticas urbanas, asegurando que su implementación en zonas piloto no sea una intervención aislada, sino parte de una estrategia de reordenamiento urbano coherente.

Asimismo, permite sustentar técnicamente la selección de áreas, la adecuación del diseño urbano y la evaluación de impactos, garantizando que el proyecto se alinee con los objetivos de desarrollo urbano, seguridad vial y recuperación del espacio público planteados en este instrumento legislativo.

“Artículo 31. A la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana corresponde el despacho de las materias relativas al ordenamiento territorial y desarrollo urbano sustentable.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. Proponer, coordinar y ejecutar las políticas en materia de planeación urbana, así como formular, coordinar, elaborar y evaluar los programas en esta materia y realizar los estudios necesarios para la aplicación de las Leyes de Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, así como del Plan General de Desarrollo y del Programa General de Ordenamiento Territorial, y de las leyes correspondientes a los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de la Ciudad;”*



El artículo 36, fracción XIV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México establece la base jurídica que faculta a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México para no solo ejecutar, sino planear, proyectar, programar y dar seguimiento a obras en materia de transporte y vialidad, dotándola de un papel estratégico en la configuración del espacio urbano. En su esencia, este precepto permite trascender un enfoque tradicional centrado en infraestructura rígida, habilitando la incorporación de modelos innovadores como el esquema de espacio compartido propuesto por Hans Monderman. En ese sentido, el artículo se vincula directamente con el presente punto de acuerdo, al proporcionar el sustento normativo para que la autoridad implemente proyectos piloto de rediseño vial con criterios de seguridad, movilidad sostenible y evaluación continua, orientados a generar beneficios tangibles en la calidad del espacio público y la seguridad de los usuarios.

“Artículo 36. A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial. Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

XIV. Planear las obras de transporte y vialidad, formular los proyectos y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas”

Asimismo, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece como principios rectores la seguridad vial, la prioridad del peatón y la distribución equitativa del espacio público, facultando a las autoridades a implementar medidas que reduzcan riesgos y promuevan entornos urbanos más seguros e incluyentes.

Por lo antes expuesto, someto a consideración de este pleno, la presente Proposición con:





PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a analizar, diseñar e implementar, en su caso, un Programa Piloto de Espacio Compartido, en el marco de sus atribuciones legales y en cumplimiento del derecho a la movilidad reconocido en la Constitución Política de la Ciudad de México, bajo criterios de seguridad vial, accesibilidad universal y movilidad sostenible en zonas de alta interacción modal, el cual deberá operar bajo un enfoque de urbanismo táctico y escalabilidad, permitiendo:

1. Implementaciones iniciales de bajo costo y rápida ejecución
2. Ajustes progresivos basados en evidencia empírica
3. Replicabilidad en otras zonas de la ciudad, garantizando en todo momento la seguridad vial y la inclusión de personas con discapacidad.

SEGUNDO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a identificar, dentro de un plazo no mayor a 90 días naturales, al menos tres zonas piloto, bajo criterios técnicos que incluyan:

- Alta densidad peatonal (más de 2,000 peatones al día)
- Flujo vehicular moderado (menos de 20,000 vehículos al día)
- Velocidades promedio superiores a 30 km/h (previas a intervención)
- Presencia de actividad comercial y/o valor histórico-urbano
- Incidencia registrada de hechos de tránsito





Zonas prioritarias sugeridas:

LEGISLATURA
CONGRESO CDMX

- ∇ Polígonos del Centro Histórico de la Ciudad de México
- ∇ Corredores urbanos en colonias Roma Norte y Condesa
- ∇ Entornos de centralidades barriales con vocación peatonal

TERCERO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a que el diseño de las intervenciones contemple, de manera integral:

- Eliminación o reducción de semaforización innecesaria
- Sustitución de segregación rígida por superficies continuas (plataformas únicas)
- Implementación de *medidas de pacificación del tránsito (traffic calming)*, tales como estrechamientos visuales, mobiliario, textura de pavimento.
- Integración de criterios de accesibilidad universal, incluyendo guías podotáctiles y señalización sensorial
- Jerarquización implícita del espacio priorizando peatones

CUARTO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a establecer un Sistema de Evaluación y Monitoreo Continuo, con indicadores cuantificables, el cual debe incluir:

- Reducción porcentual de accidentes viales (meta mínima: reducción del 30% en 12 meses)



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



- Disminución de velocidad promedio vehicular (meta: igual o menor a 20 km/h)
- Variación en tiempos de cruce peatonal
- Incremento en afluencia peatonal
- Percepción de seguridad (medida mediante encuestas trimestrales)
- Índice de conflictos viales

Los datos deberán ser públicos y actualizados de forma trimestral en el sitio de internet que ambas dependencias consideren conveniente.

QUINTO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a implementar un esquema de supervisión técnica permanente, que incluya:

1. Auditorías de seguridad vial antes, durante y después de la intervención
2. Evaluación independiente por instituciones académicas y centros de investigación
3. Reportes semestrales dirigidos al Congreso de la Ciudad de México

SEXTO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a implementar y desarrollar una estrategia de socialización y cultura vial, que contemple:

1. Campañas informativas dirigidas a usuarios del espacio público
2. Capacitación a comerciantes y residentes de las zonas intervenidas
3. Mecanismos de participación ciudadana en el diseño y evaluación





LEGISLATURA
CONGRESO C

SÉPTIMO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana a que, en un plazo no mayor a 18 meses, se presente un Informe de Resultados, que incluya:

1. Evaluación comparativa pre y post intervención
2. Análisis costo-beneficio
3. Recomendaciones para escalamiento o modificación del modelo.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 04 de mayo de 2026.

Andrés Atayde Rubiolo

Andrés Atayde Rubiolo

Diputado integrante y Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Certificado de firma		05/05/2026 11:56
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 69FA2EE7B3FC4224816E9109	Nombre: Andrés Atayde Rubiolo	
Nombre y extensión: PDA Experimento social espacio compartido.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: andres.atayde@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:a:d7b0:4dd3:38de:dc69:d73e	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento original: 9e0b6ca7a2506c947aaf4d9829876aec7c77f2cef9c0c4cd903b20da1c4e5390	05/05/2026 11:54	
Huella digital del contenido del documento firmado: a651469c593d29d462425c6487ff0c45a354714a35d88fca89a2acf4f6d197cd		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 05/05/2026 17:56:36 UTC (05/05/2026 11:56:36 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión: 72e24b53-dfe0-4036-b8d4-26282674406a.cons	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Huella digital contenida en la constancia: a651469c593d29d462425c6487ff0c45a354714a35d88fca89a2acf4f6d197cd	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Andrés Atayde		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 69FA2F4EF156731BCC789BD2	Enviado: 05/05/2026 11:56:01
Derecho	IP: 2806:107e:a:d7b0:4dd3:38de:dc69:d73e	Aceptó Aviso de Privacidad: 05/05/2026 11:56:30
Compañía:		Visto: 05/05/2026 11:56:30
Método de notificación: Correo		Confirmado: 05/05/2026 11:56:30.586
Correo: andres.atayde@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 05/05/2026 11:56:30.587
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	<i>Firma con texto</i> <i>Andrés Atayde Rubiolo</i>	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

