



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

H. CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO  
PRESENTE.

La que suscribe **MARIANA CASILLAS GUERRERO**, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Futuro, en uso de las facultades que me confieren los artículos 28 fracción I y 35 de la Constitución Política del Estado de Jalisco y 26 párrafo I fracción XI, 135 párrafo I fracción I y 142 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo ambos ordenamientos del Estado de Jalisco, someto a la consideración de esta Asamblea, la siguiente **Iniciativa de Ley que adiciona el artículo 376 bis sobre intimidación vial al Título Décimo Primero De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, con la finalidad de combatir la violencia en el espacio público contra peatones y ciclistas y proteger su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad y calidad, para lo cual hago la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

- I. **Es una facultad soberana del Congreso de Jalisco legislar en todas las ramas del orden interior del Estado**, expedir leyes y ejecutar actos sobre materias que le son propias, salvo aquellas concedidas al Congreso de la Unión conforme al Pacto Federal en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tal como lo dispone el artículo 35 fracción I de la Constitución Política del Estado de Jalisco.
- II. **Es un derecho de los diputados del Congreso del Estado de Jalisco, presentar iniciativas de Ley, decreto o acuerdo legislativo** en materia de competencia estatal, conforme a lo dispuesto por el artículo 27 fracción I de la vigente Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Jalisco.
- III. **Planteamiento del problema: intimidación vial para ciclistas y peatones.**

Durante 2024, Jalisco se posicionó como la segunda entidad a nivel nacional en siniestralidad vial fatal, con 362 muertes registradas, superando a la Ciudad de México, a pesar de su mayor parque vehicular, y ubicándose sólo por detrás del Estado de México (IIEG, 2024)<sup>1</sup>. En el 2024, 1 persona fallecía y 4 resultaban lesionadas por siniestros de tránsito cada 24 horas en Jalisco<sup>2</sup>.

La fatalidad por hechos viales no es un problema público que se haya presentado el año pasado, viene en ascendencia estadística. De acuerdo con el *Siniestrali Map*, entre 2015 y agosto de 2025 se han registrado 17,918 siniestros viales con víctimas mortales y/o lesionados en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Estos incidentes han resultado en 25,723 personas lesionadas y 2,279 fallecimientos.

<sup>1</sup> Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. (2025). "Ficha técnica: Accidentes de tránsito terrestre en Jalisco 2010-2024". [https://iiog.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2025/08/ficha\\_accidentes\\_transito\\_terrestre\\_jalisco\\_2010\\_2024.pdf](https://iiog.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2025/08/ficha_accidentes_transito_terrestre_jalisco_2010_2024.pdf)

<sup>2</sup> Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara. (s.f.). *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable*. Recuperado el 31 de octubre de 2025, de <https://pimus.imeplan.mx>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

Conforme al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG 2024 (PIMUS), las muertes por siniestros viales en el Área Metropolitana de Guadalajara van en aumento constante con una tasa anual promedio de crecimiento del 15% desde el 2022<sup>3</sup>. Pero la fatalidad no es igual para todas las personas involucradas en un siniestro, de acuerdo con la información de la SETRAN, publicadas en el PIMUS, los usuarios más afectadas son las personas más vulnerables en la vía: **peatones, ciclistas y motociclistas, que en conjunto suman, el 72% del total de muertes registradas en el AMG desde el 2022.**

Durante los últimos cuatro años, 44 personas usuarias de la bicicleta han perdido la vida en circunstancias que resultan completamente evitables mediante la implementación de infraestructura adecuada y la promoción de una cultura vial distinta. **En promedio, estas muertes representan 11 personas fallecidas al año por siniestros viales.** En el ciclo administrativo estatal anterior, 97 ciclistas perdieron la vida en incidentes prevenibles, mientras que en el sexenio en curso el colectivo Bici Blanca Guadalajara ya ha documentado 9 ciclistas fallecidos a causa de siniestros de tránsito.

El Estudio de Movilidad Ciclista en el Área Metropolitana de Guadalajara realizado en el 2021, con la implementación de encuestas en 50 puntos ciclistas permitió conocer las principales dificultades que las personas que se mueven en bicicleta enfrentan al realizar sus traslados, la número uno es **la falta de ciclovías, ciclocarriles y análogos con 38%, seguido de la falta de seguridad en el tráfico con 29%**, en tercer caso la falta de señalización 12%.

Por otro lado, en el caso de peatones, de acuerdo con datos de 2019 a 2022 las muertes viales de estos usuarios representaron el 33% del total de los siniestros con muerte en el AMG y han ido en aumento en los últimos 2 años. Hacia 2022 han incrementado en un 18%. Las personas que resultaron fallecidas, en el 25% de los casos involucran a unidades del transporte público que las atropellan y un 21% de los casos involucran a vehículos particulares.

Tal como lo establece el PIMUS, los traslados a pie y en bicicleta desempeñan un papel indispensable en la salud y habitabilidad urbana, al generar menos contaminantes, minimizar el ruido, ser económicamente accesibles y fortalecer el tejido social mediante la conexión de las personas con su entorno inmediato. **Esta situación evidencia una contradicción: los modos de desplazamiento que constituyen la base de un modelo de movilidad sustentable, son los más penalizados con condiciones de alto riesgo para quienes los utilizan.**

Entre las causas de la inseguridad que padecen peatones y ciclistas en la vía pública se presentan dos dimensiones críticas. Por un lado, una infraestructura que prioriza al vehículo automotor y promueve velocidades elevadas. Por otro lado, y de manera igualmente determinante, se encuentra la cultura vial, donde conductores particulares asumen comportamientos de riesgo que se agravan cuando el Estado omite su obligación de fomentar el respeto y garantizar el

---

<sup>3</sup> Ibidem



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

cumplimiento de la norma. Es precisamente en esta intersección donde emerge la **intimidación vial** como manifestación concreta de una cultura de movilidad que naturaliza la hostilidad hacia los usuarios vulnerables, y que el Estado tiene la responsabilidad de transformar mediante políticas públicas, fiscalización y diseño urbano que priorice la convivencia sobre la imposición vehicular.

#### *Intimidación vial a grupos más vulnerables en la vía pública*

En el Estado de Jalisco, y particularmente en el Área Metropolitana de Guadalajara, peatones y ciclistas enfrentan diariamente una forma de violencia vial que hasta hoy permanece invisible en nuestro marco jurídico: **la intimidación vial**. Esta se materializa cuando conductores utilizan sus vehículos automotores no solo de forma negligente, sino de manera deliberada y agresiva para amedrentar, hostigar o castigar a los usuarios más vulnerables de la vía pública. Lejos de tratarse de incidentes aislados o conductas meramente imprudentes, nos enfrentamos a actos deliberados de intimidación

Esta conducta, documentada en múltiples reportes ciudadanos y georreferenciada en puntos críticos de la ciudad, genera un daño psicológico profundo, disuade el uso de medios de transporte sustentables y vulnera el derecho fundamental a la movilidad en condiciones de seguridad e igualdad, consagrado en el Artículo 4º de nuestra Constitución Federal.

Dicha conducta, que podríamos denominar "acoso vial o intimidación vial", se caracteriza por:

- **Intencionalidad y Carácter Punitivo:** acercamientos abruptos, frenadas bruscas, persecuciones o el bloqueo intencional del paso **no son accidentales**. Son acciones conscientes cuyo propósito evidente es intimidar, "castigar" o disuadir a ciclistas y peatones de hacer uso del espacio vial, reafirmando una percepción errónea de supremacía del automóvil.
- **Impacto Psicosocial Profundo:** Las consecuencias trascienden el riesgo físico inmediato. Las víctimas de estas agresiones desarrollan estrés postraumático, ansiedad y un miedo constante a transitar por la ciudad. Este daño psicológico genera un fenómeno de "auto privación" de la libertad de movimiento, donde las personas, por temor, modifican sus rutas, horarios y medios de transporte, muchas veces renuncian a este medio de traslado, y en otras ocasiones les es imposible renunciar a él, siendo que es un medio muy accesible económicamente y eficiente.
- **Efecto Disuasorio sobre la Movilidad Sustentable:** Esta violencia actúa como un poderoso freno a las políticas públicas destinadas a fomentar modos de transporte más saludables y sostenibles. **¿Cómo podemos promover el uso de la bicicleta o el caminar si el entorno es hostil y percibido como inseguro?** El acoso vial socava las inversiones en infraestructura ciclista y peatonal, al mantener un ambiente social que las hace inhóspitas, especialmente para mujeres, niñas, niños y adultos



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

mayores. Que estos últimos, de acuerdo con la evidencia previamente citada, son quienes mueren principalmente en siniestros viales.

- **Una Cuestión de Género:** Los reportes documentados evidencian que las mujeres ciclistas y peatones son blanco de un componente adicional de violencia misógina, que combina la intimidación vial con el acoso sexual verbal y la persecución. Esto convierte el espacio público en un territorio de doble vulneración, donde su derecho a moverse libremente se ve coartado tanto por la agresión vial como por la violencia de género.

En síntesis, la "intimidación vial" no es un problema menor de convivencia; es una manifestación de violencia que consolida la exclusión, profundiza la desigualdad y niega el derecho a la ciudad para una parte fundamental de la población, siendo que constituye una forma de discriminación en el espacio público. La actual impunidad, derivada de un vacío legal que no reconoce ni sanciona esta conducta específica, envía el mensaje de que esta forma de violencia es tolerable, perpetuando un ciclo que debemos romper de manera urgente.

#### IV. Vacío legal existente para la cultura vial e inclusión social

Un análisis de los ordenamientos en materia de movilidad en México, incluyendo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, confirma la ausencia de un tipo normativo que sancione de manera específica y directa la intimidación vial. Nuestras leyes actuales abordan la distancia que se debe de guardar así como el respeto a la infraestructura, pero son ciegas ante la hostilidad intencional, que representa una acción distinta a la invasión del espacio por negligencia.

Actualmente el artículo 367 aborda las siguientes conducta a sancionar:

*"I. Circular o estacionarse en ciclovías o en los lugares específicamente destinados al estacionamiento de bicicletas, aún cuando se trate de personas conductoras de motocicletas;*

*II. Alcanzar o rebasar a una persona ciclista sin respetar las distancias a que se refiere el artículo 119 numeral 6 de esta Ley;"*

A continuación compartimos el fragmento de ley que cita el artículo 367,

*"Capítulo II*

*De los requisitos para circular en la vía pública*

*Artículo 119. De los requisitos.*

*1 al 5 ...*

*6. El transporte público y particular deberá rebasar a la persona ciclista por el carril de la izquierda o guardando al menos metro y medio de distancia,*



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

conservará al menos siete metros cuando la persona ciclista esté en movimiento y al menos cinco metros cuando se encuentre detenido en espera de su derecho de paso.<sup>4</sup>

Haciendo un análisis completo de las conductas sancionadas que pongan en peligro la seguridad vial de todos los usuarios y generen factores de riesgo, consideramos que existe un vacío que deja en estado de vulnerabilidad a peatones y ciclistas, quienes son víctimas de **conductas deliberadas de acoso con el vehículo que, a pesar de su gravedad, no encuentran un marco sancionador claro en la ley.**

Por su parte, el artículo 31 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte (2025) reconoce expresamente los derechos de las personas usuarias de vehículos de movilidad activa; sin embargo, carece de instrumentos específicos para garantizar su protección y exigibilidad. Cabe señalar que mientras algunos de estos derechos pueden materializarse mediante infraestructura vial adecuada, otros dependen directamente del comportamiento de los conductores de vehículos motorizados. A continuación se transcriben los derechos cuya efectividad está sujeta al cumplimiento de normas de convivencia vial por parte de los operadores de vehículos automotores:

*“Artículo 31. Derechos de las personas usuarias de vehículos para la movilidad activa.*

*1. Las personas ciclistas y los vehículos para la movilidad activa, incluyendo los grupos de personas ciclistas que transiten juntos tendrán derecho a:*

*I. Disfrutar de una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y particular con las salvedades que establece la Ley;*

*II. En las vialidades de dos o más carriles, transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad;*

*III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta personas ciclistas, estos grupos podrán petitionar adicionalmente el apoyo de los cuerpos de seguridad;*

*IV a IX ...*

*X. Gozar de preferencia de paso sobre el transporte público y particular en los siguientes supuestos:*

<sup>4</sup> Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, artículo 367. *Periódico Oficial del Estado de Jalisco*. 11 de julio de 2025.  
[https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos/\\_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf](https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos/_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf)



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

a) Que se encuentren circulando por una vía, en la cual los vehículos dan vuelta a la derecha, por lo que el automóvil deberá esperar detrás de la persona ciclista hasta que la misma haya cruzado la otra arteria vial, o que se encuentren circulando por una ciclovía y los vehículos particulares pretendan cruzarla, salvo que la vía esté semaforizada o exista señalamiento distinto; y

b) Que se encuentre circulando por una vía de uso exclusivo de transporte público y bicicletas;<sup>5</sup>

Esta iniciativa, por lo tanto, propone una ruta para tipificar y sancionar expresamente la "Intimidación Vial" en vías administrativas y atender de forma tangente los derechos de preferencia. La intimidación es una forma de violencia en el espacio público que debe ser erradicada y damos una respuesta concreta a una demanda ciudadana urgente, dotando a las autoridades de la herramienta jurídica específica que necesitan para proteger a los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Las conductas que se buscan disuadir son aquellas que supongan un riesgo relevante para los demás usuarios de la vía, conductas realizadas con desprecio insensible hacia el peligro que crean, como una conducción de un vehículo automotor que implica un uso deliberado del mismo de manera hostil o coercitiva hacia un peatón o ciclista.

#### V. Solución propuesta

Atendiendo el vacío legal previamente identificado, esta iniciativa propone la creación del **Artículo 376 Bis** en la **Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco**, que tipifica de manera clara y precisa la figura de "Intimidación Vial" como una falta grave. La redacción detalla las maniobras concretas que constituyen esta conducta antisocial, estableciendo un parámetro objetivo, la distancia de **un metro y medio**, que ya viene establecido en el artículo 119 numeral 6 de la misma ley para su configuración, con el fin de eliminar ambigüedades y facilitar su aplicación por parte de las autoridades.

La solución está diseñada con un enfoque dual que equilibra la disuasión con la pedagogía. Se establece el **arresto administrativo de treinta y seis horas** como consecuencia legal proporcional y contundente para quien cometa estas conductas, enviando un mensaje inequívoco sobre la gravedad de utilizar el vehículo como instrumento de intimidación. Sin embargo, el elemento central e innovador de esta propuesta es la **conmutación de la sanción** que siempre puede sustituirse por una jornada de trabajo en favor de esta comunidad, lo que busca **construir una nueva cultura vial a través de la reparación y la sensibilización**.

<sup>5</sup> Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, artículo 31. *Periódico Oficial del Estado de Jalisco*. 11 de julio de 2025.

[https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos\\_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf](https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf)



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

El infractor tiene la opción de redimir su falta mediante **noventa horas de trabajo comunitario** dando mantenimiento a infraestructura ciclista, condicionado a que acredite haber asistido a **un curso de sensibilización sobre los derechos de las personas ciclistas, ya previsto en la misma ley en el artículo 367 numeral 2<sup>6</sup>**. Las noventa horas, representan un trabajo de un mes en favor de la comunidad, siendo que la Ley en comento, limita a tres horas diarias de jornada, lo que si se trabajara tres horas diarias de lunes a viernes, en un mes se lograrían las noventa horas establecidas.

Este mecanismo de conmutación no es una simple alternativa; es la materialización del mensaje educativo que el Estado debe promover: **el espacio público es un lugar de convivencia, no de competencia**. Al vincular la reparación directamente con la infraestructura vulnerada y la educación vial, se busca **generar empatía y comprensión**, el infractor se reintegra de manera positiva al ecosistema de movilidad que dañó. **La sanción simboliza una reparación concreta a la comunidad, el trabajo invertido beneficia directamente al colectivo agraviado, transformando una sanción negativa en un aporte tangible para la seguridad de todos. Y finalmente prioriza la seguridad del vulnerable: el diseño de la sanción, con la distancia de 1.5 metros como referencia, consagra en la práctica el principio de que la seguridad de la persona más vulnerable en la vía es la prioridad máxima.**

De esta forma, más allá de su carácter sancionatorio el **Artículo 376 Bis** se erige como una herramienta jurídica que, al sancionar, busca también educar y reparar, sentando las bases para la **cultura de convivencia vial basada en el respeto, la solidaridad y la inclusión.**

La movilidad no puede entenderse únicamente como el flujo de vehículos, sino como un sistema social donde interactúan personas con distintos medios de desplazamiento. En este ecosistema, peatones y ciclistas no son usuarios secundarios, sino actores centrales con pleno derecho a la ciudad. **Fomentar una cultura que los incluya y proteja activamente es un imperativo de justicia social y de calidad de vida urbana. Esta medida, en conjunto con políticas de cambios a la infraestructura vial, es un paso decisivo para transformar nuestras calles en espacios seguros, inclusivos y humanos, donde todas las personas, sin importar su modo de desplazamiento, puedan moverse con libertad y dignidad.**

## VI. Fundamento jurídico

El **Artículo 4º Constitucional**, que establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, calidad e igualdad.

<sup>6</sup> Artículo 367. De veinte a sesenta UMA.

2. Las sanciones pecuniarias previstas en el numeral 1 fracciones I, II, III, IV y V del presente artículo, se conmutarán al sesenta por ciento, siempre y cuando se acredite la asistencia al curso de sensibilización sobre los derechos de las personas ciclistas que al efecto imparta la Secretaría o las autoridades competentes en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

*“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*

La intimidación vial atenta flagrantemente la seguridad, la inclusión y la igualdad en el ejercicio de este derecho social fundamental.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece el marco conceptual y obligatorio que justifica y ampara iniciativas como la presente. Particularmente el artículo 9 fracción I, II, VI y VII, 21, y 67 fracción II, VII y XVII.

*“Artículo 9.*

*...*

*El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:*

*I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*

*II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*

*...*

*VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;*

*VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;<sup>7</sup>*

La "integridad física de los usuarios más vulnerables que se menciona en la fracción primera" es el bien jurídico central que protege la propuesta del Artículo 376 Bis al sancionar conductas que ponen en riesgo físico y psicológico a ciclistas y peatones. La iniciativa busca garantizar la "accesibilidad de todas las personas con dignidad y autonomía a todos los sistemas de transporte" especialmente para los usuarios no motorizados, quienes hoy ven coartado su derecho por el hostigamiento. La intimidación vial es, en esencia, un factor de discriminación y exclusión que disuade el uso de modos activos de transporte, al sancionarla, se actúa para "eliminar" este factor, como ordena la ley en la fracción VI. Finalmente busca promover un entorno seguro para garantizar la "igualdad de oportunidades" para que una persona que elige caminar o pedalear tenga la misma seguridad y libertad que quien conduce un automóvil.

*“Artículo 21. De la inclusión e igualdad.*

<sup>7</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM], artículo 4°. *Diario Oficial de la Federación*. 5 de febrero de 1917. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>8</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV], artículo 21. *Diario Oficial de la Federación*. 17 de mayo de 2022. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

*El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.<sup>9</sup>*

Este mandato de "garantizar la inclusión e igualdad en el sistema de movilidad" es el principio rector de la propuesta. La iniciativa materializa la obligación de "garantizar la equiparación de las oportunidades" para los usuarios vulnerables, poniendo especial énfasis en la protección por condición de modo de transporte (no motorizado), que es una clara situación de vulnerabilidad en la vía.

*"Artículo 67. De las Entidades Federativas.  
Corresponde a las entidades federativas:*

*II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;*

*VII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;*

*XVII. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;<sup>10</sup>*

Este artículo 67 delimita las competencias de las entidades federativas, otorgando a Jalisco el marco legal para actuar. La iniciativa es un acto de **gestión de la seguridad vial** en el ámbito de competencia estatal, desarrollando lo establecido por la ley general. La propuesta de sanción administrativa se enmarca en la facultad de los estados para implementar mecanismos para el cobro y aplicación de sanciones por infracciones de tránsito.

Finalmente, el artículo 358 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco 2025 confirma el fundamento en la competencia sancionadora del Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco y la policía vial en materia de seguridad vial:

*"Artículo 358. De las infracciones.*

*1. Las infracciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, serán sancionadas administrativamente, por conducto de la Secretaría, la Secretaría de Seguridad, la policía vial o la autoridad en materia de*

<sup>9</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV], artículo 21. *Diario Oficial de la Federación*. 17 de mayo de 2022.  
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

<sup>10</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV], artículo 67. *Diario Oficial de la Federación*. 17 de mayo de 2022.  
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

*movilidad y tránsito municipal, en los términos de esta Ley y los reglamentos, y se aplicarán a la persona propietaria o conductora del vehículo. Ambas responderán solidariamente del pago de la sanción."*

Este precepto legal constituye la **habilitación normativa** que dota de plena legitimidad a la creación de la nueva falta de "Intimidación Vial" propuesta en el Artículo 376 Bis. La iniciativa se circunscribe precisamente al ámbito de las "infracciones en materia de seguridad vial", al tipificar una conducta que vulnera de manera grave la seguridad de los usuarios de la vía pública.

Además, la propuesta abona al cumplimiento del Eje 4: Seguridad Vial, Objetivo general, Proteger la vida, la integridad física de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional y reducir el costo social de las muertes y lesiones causadas por los siniestros de tránsito y por las diferentes formas de violencia en la movilidad. de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, página 228<sup>12</sup>.

La propuesta se ajusta a los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad. La conducta se describe de manera precisa, objetiva y estricta en el nuevo Artículo 376 Bis, dejando claro para el ciudadano qué acciones están prohibidas (acercarse a menos de 1.5 m, seguir persistentemente, conductas que son percibidas como hostiles). La sanción de 36 horas de arresto (o su conmutación por 90 horas de trabajo comunitario y sensibilización) es proporcional a la gravedad de la falta. Una sanción administrativa que busca, ante todo, la pedagogía y la reparación del daño social, privilegiando la opción de reinserción positiva en la cultura vial.

VII. Jalisco aprobó la **Agenda Legislativa de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Jalisco**, documento que da cuenta de los 5 ejes principales y de las temáticas transversales con los que se busca entre otras cosas organizar el trabajo parlamentario, la presente iniciativa busca abonar al cumplimiento del **eje 4 Desarrollo sostenible del territorio Sub eje Desarrollo integral de movilidad**<sup>13</sup>.

En síntesis, la presente iniciativa **busca combatir la violencia en el espacio público contra peatones y ciclistas y proteger su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad y calidad mediante la tipificación específica de la intimidación como falta administrativa, estableciendo sanciones que combinan el componente disuasivo con el pedagógico para fomentar una convivencia responsable en el espacio público.**

<sup>11</sup> Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, artículo 358. *Periódico Oficial del Estado de Jalisco*, 11 de julio de 2025.

[https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos\\_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf](https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-110725.pdf)

<sup>12</sup> Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). *"Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042"*. Gobierno de México.

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/data/file/927027/Estrategia\\_Nacional\\_de\\_Movilidad\\_y\\_Seguridad\\_Vial\\_2023-2042.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/data/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042.pdf)

<sup>13</sup> Junta de Coordinación Política. (febrero 4, 2025.). Acuerdo Legislativo que aprueba la Agenda Legislativa de la LXIV Legislatura del Congreso del estado de Jalisco, febrero 4, 2025, de Congreso del estado de Jalisco, Sitio web: [https://infolej.congreso.jalisco.gob.mx/documentos/estados/R\\_154070.pdf](https://infolej.congreso.jalisco.gob.mx/documentos/estados/R_154070.pdf)



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

A efecto de sintetizar la propuesta, anexo el siguiente cuadro comparativo relativo a la propuesta:

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO		
DICE	DEBE DECIR	MOTIVACIÓN
<b>TÍTULO DÉCIMO PRIMERO</b> <b>De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte</b>  Capítulo I De las infracciones y sanciones  Artículo 376. Arresto administrativo por alcoholemia.  ...  Artículo 376 bis.  Sin correlativo	<b>TÍTULO DÉCIMO PRIMERO</b> <b>De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte</b>  Capítulo I De las infracciones y sanciones  Artículo 376. Arresto administrativo por alcoholemia.  ...  Artículo 376 bis. Arresto administrativo por intimidación vial  Se sancionará con arresto administrativo de treinta y seis horas a las personas conductoras y/o, personas operadoras de vehículos del servicio público de transporte o personas administradoras de ruta, que cometan alguna de las siguientes conductas:  I. Acercar el vehículo de manera abrupta a menos de un metro y medio de distancia del peatón o ciclista.  II. Realizar sobre aceleraciones, aceleración repentina o desaceleraciones agresivas e innecesarias a menos de un metro y medio de distancia de un peatón y/o ciclista.	La tipificación de las cinco conductas específicas en el artículo 376 Bis responde a la necesidad de sancionar patrones de agresión documentados que utilizan el vehículo como instrumento de hostigamiento: el acercamiento abrupto a menos de 1.5 metros constituye una amenaza física directa; las aceleraciones y desaceleraciones bruscas representan intimidación acústica y psicológica; la persecución persistente configura un hostigamiento prolongado; la invasión agresiva de espacios exclusivos niega la seguridad del diseño urbano; y la simulación de embestida representa el máximo nivel de amenaza física deliberada. Estas conductas, en conjunto, buscan cubrir el espectro completo de la violencia vial intencional, transformando patrones de agresión antes normalizados en faltas administrativas claramente tipificadas y accionables.  La iniciativa se estructura en dos ejes fundamentales: la <b>disuasión</b> , mediante una sanción clara de arresto administrativo, y la <b>pedagogía social</b> , a través de la conmutación por trabajo



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

	<p>III. Seguir o perseguir de manera persistente a un peatón y/o ciclista.</p> <p>IV. Invadir con cualquier parte del vehículo la ciclovía, banqueta o espacio exclusivo del peatón infringiendo los derechos de preferencia mencionados en el artículo 31.</p> <p>V. Embestir o simular una embestida sin llegar al contacto físico de un peatón o ciclista.</p> <p>La sanción prevista en el presente artículo se podrá conmutar, a noventa horas de jornadas de trabajo en favor de la comunidad dando mantenimiento a infraestructura ciclista y/o peatonal, siempre y cuando se acredite la asistencia al curso de sensibilización sobre los derechos de las personas ciclistas que al efecto imparten las autoridades competentes en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, acorde al artículo 367, numeral 2. En dado caso de incumplimiento se estará a lo dispuesto por el artículo 394, numeral 2.</p> <p>Además de las sanciones correspondientes, considerando la gravedad de la conducta, la autoridad podrá requerir que el infractor sea derivado a la autoridad competente para recibir terapia psicológica.</p>	<p>comunitario en infraestructura ciclista y cursos de sensibilización. Este diseño sancionador busca reeducar al infractor, reparar el daño social y enviar un mensaje contundente sobre la prioridad de proteger a los usuarios más vulnerables. Al establecer parámetros objetivos —como la distancia de 1.5 metros— y conductas tipificadas, se dota de certeza jurídica a las autoridades y se garantiza una aplicación uniforme, cerrando el vacío legal que actualmente permite la impunidad de estas agresiones.</p>
--	--	--

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo señalado por el artículo 142 de la ley orgánica del poder legislativo me permito realizar las siguientes manifestaciones:



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

#### a) La necesidad y fines

Como se menciona en la exposición de motivos, la inseguridad que padecen peatones y ciclistas en la vía pública presenta dos dimensiones críticas. Por un lado, una infraestructura que prioriza al vehículo automotor y promueve velocidades elevadas. Por otro lado, y de manera igualmente determinante, se encuentra la cultura vial, donde conductores particulares asumen comportamientos de riesgo que se agravan cuando el Estado omite su obligación de fomentar el respeto y garantizar el cumplimiento de la norma. Es precisamente en esta intersección donde emerge la **intimidación vial como manifestación concreta de una cultura de movilidad que naturaliza la hostilidad hacia los usuarios vulnerables**. Su definición concreta busca enunciar las conductas de operadores que utilizan sus vehículos como instrumentos de hostigamiento, coerción y amedrentamiento contra peatones y ciclistas, constituyendo estas acciones un patrón deliberado de violencia que trasciende la mera imprudencia al volante. Si bien existen los derechos de preferencia y la obligación de mantener una distancia con los ciclistas, no existe una tipificación específica que persiga y sancione el uso del vehículo como arma de intimidación. **Esta omisión legislativa deja en estado de total desprotección a un sector fundamental de la población y envía el mensaje erróneo de que estas conductas son toleradas, perpetuando así un ciclo de violencia que limita el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad.**

Por lo tanto, esta iniciativa busca combatir estas conductas de intimidación, violencia y exclusión cometidas por particulares en vehículos motorizados contra ciclistas y peatones, que con ellas provocan un daño tangible en su integridad física y psicológica y vulneran sus derechos fundamentales, con la finalidad de **garantizar condiciones de seguridad en el ejercicio del derecho a la movilidad de peatones y ciclistas**. El combate a estas conductas requiere distintos esfuerzos de política pública, el primero de ellos es esta iniciativa que nombra y define una consecuencia para quién cometa la intimidación vial, además de que propone una sanción que implica **la reparación de la infraestructura ciclista y peatonales y la asistencia a cursos de sensibilización que ya existen y menciona la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte en el Artículo 367 numeral 2, que busca generar reflexión sobre una cultura vial distinta, una que se base en el respeto, la convivencia y la solidaridad entre todos los usuarios de la vía pública.**

#### b) Repercusiones de aprobarse la iniciativa

**En aspectos jurídicos**, se dotará al Estado y a los municipios de un instrumento jurídico específico para sancionar una conducta que actualmente queda en la impunidad o se subsume en figuras genéricas. Se robustece el Sistema de Justicia Administrativa en materia de movilidad, permitiendo a las autoridades actuar con mayor contundencia y claridad normativa. La tipificación específica permitirá una aplicación homogénea de las sanciones en todo el territorio estatal, garantizando seguridad jurídica.



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

**En aspectos sociales** la iniciativa busca mejorar la seguridad de peatones y ciclistas, especialmente de mujeres y adultos mayores. Sin embargo, depende de que la autoridad competente haga cumplir la norma y combata la impunidad en términos de seguridad vial, de esta forma al garantizar las condiciones seguras para todos los modos de desplazamiento, se promueve la equidad en el acceso a la ciudad y sus oportunidades. Un entorno vial más seguro fomentará el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal, dinamizando el comercio en corredores seguros, promoviendo economías de proximidad y despresurizando otros medios de traslado.

Además, al desincentivar conductas de riesgo, se prevé una disminución en hechos de tránsito, lo que se traducirá en menores costos para el sistema de salud y menores pérdidas por daños materiales.

**En aspectos presupuestales**, la iniciativa no requiere crear nuevas estructuras burocráticas, sino potenciar las capacidades de las instancias ya existentes. Será necesaria la capacitación de autoridades, sin embargo la actual Secretaría de Transporte tiene recursos destinados a la capacitación dentro del programa Gestión de Seguridad Vial con enfoque Sistema Seguro. Además se requerirá la supervisión del trabajo comunitario, sin embargo no habría costo en los cursos de sensibilización dado que ya existen y fueron establecidos hace tiempo por la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte en su artículo 367 numeral 2. Por otro lado, se esperaría que la prevención de siniestros viales representará a mediano plazo un importante ahorro para los sistemas de salud y protección civil.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA DE LEY**:

**Que adiciona el artículo 376 bis al capítulo I De las infracciones y sanciones, del título décimo primero De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se adiciona el artículo 376 bis a la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

#### **TÍTULO DÉCIMO PRIMERO**

**De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte**

#### **Capítulo I**

**De las infracciones y sanciones**

**Artículo 376 bis. Arresto administrativo por intimidación vial**

**Se sancionará con arresto administrativo de treinta y seis horas las personas conductoras y/o, personas operadoras de vehículos del servicio público de**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

transporte o personas administradoras de ruta, que cometan alguna de las siguientes conductas:

I. Acercar el vehículo de manera abrupta a menos de un metro y medio de distancia del peatón o ciclista.

II. Realizar sobre aceleraciones, aceleración repentina o desaceleraciones agresivas e innecesarias a menos de un metro y medio de distancia de un peatón y/o ciclista

III. Seguir o perseguir de manera persistente a un peatón y/o ciclista

IV. Invadir con cualquier parte del vehículo la ciclovía, banqueta o espacio exclusivo del peatón infringiendo los derechos de preferencia mencionados en el artículo 31.

V. Embestir o simular una embestida sin llegar al contacto físico de un peatón o ciclista.

La sanción prevista en el presente artículo se podrá conmutar, a noventa horas de jornadas de trabajo en favor de la comunidad dando mantenimiento a infraestructura ciclista, siempre y cuando se acredite la asistencia al curso de sensibilización sobre los derechos de las personas ciclistas que al efecto imparten las autoridades competentes en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, acorde al artículo 367, numeral 2. En dado caso de incumplimiento se estará a lo dispuesto por el artículo 394, numeral 2.

Además de las sanciones correspondientes, considerando la gravedad de la conducta, la autoridad podrá requerir que el infractor sea derivado a la autoridad competente para recibir terapia psicológica.

#### TRANSITORIOS.

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Jalisco.

**SEGUNDO.** La Secretaría Transporte en coordinación con la Secretaría de Seguridad y los municipios de la entidad, deberán emitir en un plazo no mayor a noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto:

a) Los protocolos de actuación para la identificación, registro y sanción de las conductas tipificadas en el Artículo 376 Bis.

b) Las modificaciones al curso de sensibilización sobre los derechos de las personas ciclistas, el cual deberá incluir perspectiva de género y derechos humanos.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

c) Los lineamientos para la supervisión y acreditación del trabajo comunitario a que se refiere el presente artículo.

**TERCERO.** Los municipios del Estado de Jalisco deberán adecuar en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales sus reglamentos en materia de tránsito y movilidad, a fin de armonizarlos con las disposiciones establecidas en el presente Decreto y garantizar su aplicación efectiva en el ámbito de sus respectivas competencias.

**CUARTO.** La Secretaría de Transporte, en conjunto con la Secretaría de Seguridad, deberá implementar una campaña de difusión sobre el contenido y alcances del presente Decreto, dirigida tanto a la ciudadanía en general como a los servidores públicos encargados de su aplicación, la cual deberá permanecer activa durante los primeros seis meses posteriores a la entrada en vigor de la presente reforma.

**QUINTO.** Deróguense todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**ATENTAMENTE**

Salón de Sesiones del Palacio del Poder Legislativo.  
Guadalajara, Jalisco, a 13 de noviembre de 2025.

  
**DIPUTADA MARIANA CASILLAS GUERRERO**  
LXIV LEGISLATURA  
GRUPO PARLAMENTARIO DE FUTURO

La presente hoja de firmas forma parte de la iniciativa de Ley de la Diputada Mariana Casillas Guerrero, que el artículo 376 bis sobre intimidación vial al Título Décimo Primero De las Infracciones, Sanciones y Medidas de Seguridad en Materia de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, con la finalidad combatir la violencia en el espacio público contra peatones y ciclistas y proteger su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad y calidad.