



DIP. ELÍAS LOZADA ORTEGA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA LXII LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA

P R E S E N T E

La suscrita, Diputada **MARÍA FERNANDA DE LA BARREDA ANGÓN**, integrante del Grupo Legislativo del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en los artículos 63 fracción II y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 44 fracción II, 144 fracción II y 147 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; y 120 fracción VI del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado, someto a la consideración de este Honorable Congreso la siguiente: **Iniciativa de Decreto por la que se adiciona el artículo 193 Bis al Código Penal del Estado de Puebla**, bajo el siguiente:

C O N S I D E R A N D O

En los últimos años se ha registrado, en distintas zonas urbanas y suburbanas del Estado de Puebla, la práctica reiterada de **“arrancones” o carreras clandestinas de vehículos automotores** en vías públicas o abiertas a la circulación.

Estos eventos suelen realizarse en horarios nocturnos o de baja vigilancia, con participación de múltiples vehículos y espectadores, sin medidas mínimas de seguridad ni control de tránsito, y frecuentemente acompañados de consumo de alcohol u otras sustancias.

La consecuencia es la **generación de un riesgo elevado** para la vida y la integridad de quienes participan, de las personas que transitan por la zona y de las y los vecinos, además de afectar la seguridad vial y la tranquilidad pública en las colonias donde se realizan.

Actualmente, este fenómeno se enfrenta **principalmente desde el ámbito administrativo**, a través de la Ley de Movilidad o en reglamentos de tránsito, bandos y normas de justicia cívica, que prevén:



- Multas;
- Remisión de vehículos al depósito;
- Arrestos administrativos; y
- Trabajo a favor de la comunidad.

Sin embargo, la experiencia reciente ha demostrado que, a pesar de la existencia de estas herramientas administrativas, **los “arrancones” persisten e incluso se han normalizado** como formas de ocio, lo que incrementa la probabilidad de hechos trágicos con lesiones graves o pérdida de vidas humanas.

La regulación vigente es importante, pero presenta ineficiencia y limitaciones:

1. **Efecto disuasorio limitado.**

La imposición de multas y remisión al corralón no ha sido suficiente para inhibir la organización sistemática de estos eventos, que en muchos casos cuentan incluso con convocatorias abiertas en redes sociales.

2. **Reincidencia y organización.**

Los mismos grupos pueden reincidir en distintos puntos de la ciudad o del estado, moviéndose para evadir operativos, con lo cual se vuelve complejo generar una sanción efectiva y sostenida solo desde el ámbito administrativo.

3. **Asimetría entre riesgo y sanción.**

El nivel de riesgo que generan estas conductas —particularmente cuando se realizan en avenidas de alta velocidad o en zonas densamente pobladas— no guarda correspondencia con la sola respuesta administrativa, especialmente cuando aún no se ha producido un resultado de lesiones u homicidio, pero el peligro es evidente.

4. **Carga desproporcionada a la vía penal tradicional.**

Hoy, el derecho penal solo entra en juego cuando ya se ha cometido un delito de resultado (lesiones, homicidio, daños), lo que implica que el Estado



reacciona después de la tragedia, pero carece de una herramienta penal específica para prevenir las conductas de riesgo extremo que la generan.

Por estas razones, se considera necesario **incorporar un tipo penal de peligro concreto** que sancione la participación en competencias de velocidad en vías públicas cuando se actualice un riesgo real para terceras personas, como una medida de **prevención reforzada** compatible con la Constitución y los tratados internacionales.

La reforma propuesta se sustenta con fundamentos constitucionales y convencionales en los siguientes principios:

1. **Protección reforzada de la vida y la integridad personal.**

- La Constitución reconoce el deber del Estado de proteger de manera efectiva la vida y la integridad de las personas, así como de prevenir violaciones a derechos humanos.
- La Convención Americana sobre Derechos Humanos obliga a los Estados a adoptar medidas de prevención razonables cuando existan prácticas socialmente extendidas que pongan en riesgo esos derechos.

2. **Principio de legalidad y taxatividad penal.**

- Cualquier tipo penal debe ser claro, preciso y previsible.
- El artículo 193 Bis propuesto **describe de forma detallada:**
 - Quién puede ser responsable (quien conduce y quien organiza/convoca/patrocina);
 - Qué conductas sanciona (carreras, arrancones, competencias de velocidad o maniobras temerarias de carácter competitivo);
 - En qué espacios (vías públicas o abiertas a la circulación); y
 - Bajo qué condición de ilicitud (ausencia de autorización expresa y por escrito).



3. Esto permite a la ciudadanía conocer con anticipación qué conductas se encuentran prohibidas penalmente, cumpliendo con el estándar de exacta aplicación de la ley penal.
4. **Principio de proporcionalidad y mínima intervención penal (ultima ratio).**
 - No se sanciona cualquier exceso de velocidad, ni la mera infracción al reglamento de tránsito, sino la **participación en competencias organizadas** que, por su propia naturaleza, generan un riesgo grave.
 - Se trata de un **delito de peligro concreto**, pues exige que la conducta ponga efectivamente en peligro la vida o integridad de terceras personas o la seguridad de la circulación, no basta con el simple hecho de estar en reunión o de conducir rápido.
 - La pena propuesta (prisión, multa y suspensión de licencia) se ubica en un rango **inferior al de delitos con resultado lesivo** (lesiones u homicidio), pero superior al de una simple infracción administrativa, guardando así proporcionalidad con el bien jurídico protegido y la gravedad del riesgo.

Para la justificación de la tipificación penal de un peligro concreto, y no de puro peligro abstracto, responde a la necesidad de:

- **Evitar** la sobrecriminalización de conductas que pueden seguir siendo tratadas en el ámbito administrativo (ej. un exceso aislado de velocidad sin elementos competitivos ni organización previa);
- **Focalizar** el uso del derecho penal en situaciones de riesgo relevante, en las que existe una competencia organizada o competitiva que objetivamente pone en peligro a terceras personas.

Así, el tipo penal **no pretende sustituir al Reglamento de Tránsito ni al régimen de justicia cívica**, sino complementarlos cuando la peligrosidad de la conducta supera lo razonable para el ámbito administrativo.



Los elementos centrales de la reforma propuesta se integra de la siguiente manera:

1. **Sujeto activo conductor.**

Quien, conduciendo un vehículo automotor, participe en carreras, arrancones, competencias de velocidad o maniobras temerarias de carácter competitivo en vías públicas, sin autorización y poniendo en peligro la vida o integridad de terceras personas o la seguridad de la circulación.

2. **Sujetos organizadores.**

Se sanciona también a quien organice, convoque, promueva, patrocine o facilite vehículos, recursos o bienes materiales, cuando conozca o le sea jurídicamente exigible conocer que las competencias se realizarán en vías públicas sin autorización. Con ello se atiende a la dimensión organizada del fenómeno, no solo a quien se sienta al volante.

3. **Elemento espacial y normativo.**

El tipo remite a las “vías públicas a que se refiere el artículo 187 del Código Penal”, armonizando la nueva figura con la definición ya vigente de vías de comunicación.

La exigencia de **autorización expresa y por escrito** delimita con claridad la ilicitud: solo se considera delito cuando la competencia se realiza **sin permiso** de la autoridad competente.

4. **Relación con otros delitos.**

Se establece expresamente que lo previsto se aplica **sin perjuicio** de los delitos de daño, lesiones u homicidio que puedan resultar, aclarando que el nuevo tipo penal **no sustituye** esas figuras, sino que se acumula a ellas bajo las reglas del concurso de delitos.

En relación la autorización de la autoridad y las competencias deportivas reguladas es fundamental aclarar el alcance de la frase:

Sin contar con la autorización expresa y por escrito de la autoridad competente”.



Esta **no tiene como finalidad abrir la puerta a una “regularización” de los arrancones clandestinos**. Por el contrario, busca **diferenciar**:

1. **Competencias ilícitas** que se organizan de forma espontánea o clandestina en vía pública, sin control de tránsito, sin estudios de ruta ni medidas de seguridad, y que son precisamente el objeto del tipo penal; y
2. **Eventos deportivos automovilísticos formalmente autorizados**, de carácter temporal y excepcional, que se realizan:
 - En el marco de **campeonatos o competencias oficiales** (por ejemplo, rallies o carreras históricas como la Carrera Panamericana, u otras pruebas de regularidad o velocidad),
 - Con **autorización expresa del gobierno**,
 - Bajo **condiciones estrictas de seguridad**, cierres de vialidad y señalización,
 - Con seguro, protocolos médicos y de protección civil, y
 - Con rutas, horarios y organización previamente aprobadas.

En estos casos, la propia autoridad asume la responsabilidad de **regular y supervisar** el evento, asegurando que se minimicen los riesgos para participantes y terceros. De ahí que la norma exija **permiso escrito**, precisamente para que no se invoquen permisos verbales, informales o inexistentes.

Por tanto, **la mención a la autorización de la autoridad no implica ni tolerancia ni legitimación de los arrancones clandestinos**, sino que **acota el tipo penal** para que no se confunda con eventos deportivos regulados, que deben seguir sujetos a normas específicas de movilidad, protección civil, turismo y deporte, entre otras. Esta distinción es claramente explicada en los presentes **considerandos**, para orientar la interpretación judicial y administrativa, sin necesidad de sobrecargar el texto del propio artículo con casuística.



La incorporación del artículo 193 Bis al Código Penal de Puebla se alinea con una política criminal que:

- **Prioriza la prevención de daños graves** a la vida e integridad personal,
- Utiliza el derecho penal como **último recurso**, reservado para conductas cuya peligrosidad excede las capacidades del régimen administrativo,
- Y refuerza el mensaje social de que **la vía pública es un espacio de convivencia segura**, no un circuito de competencia clandestina.

Se espera que:

1. La sola existencia del tipo penal tenga un **efecto disuasorio** sobre la organización y participación en arrancones en vía pública;
2. Las autoridades de seguridad pública y tránsito cuenten con una **herramienta jurídica más robusta** para intervenir cuando detecten estas conductas en flagrancia;
3. Se reduzca la incidencia de siniestros graves asociados a competencias de velocidad ilícitas;
4. Se envíe un mensaje claro a patrocinadores, organizadores y facilitadores de vehículos y recursos de que también pueden ser penalmente responsables.

La incorporación del artículo 193 Bis al Código Penal del Estado de Puebla supera el escrutinio de constitucionalidad y convencionalidad si se analiza a la luz del estándar clásico de **fin legítimo, idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto**, tomando como base los datos empíricos de siniestralidad vial y la experiencia administrativa reciente.

1. Fin legítimo: protección reforzada de la vida, la integridad y la seguridad vial

Los datos disponibles muestran que en Puebla los accidentes de tránsito han adquirido una dimensión crítica: entre 2020 y 2024 los siniestros viales crecieron 95.7 %, al pasar de 6,601 a 12,920, con un promedio de 35 hechos de tránsito al día, y colocan a la entidad en segundo lugar nacional por el porcentaje de accidentes fatales, pues en 15.7 % de ellos hubo al menos una persona fallecida.



Solo en el primer semestre de 2024 se registraron 435 muertes y 442 lesionados por hechos de tránsito, concentrándose la mortalidad en personas de 20 a 39 años, es decir, población joven en plena edad productiva.

Este contexto evidencia que la siniestralidad vial en Puebla **no es un fenómeno marginal**, sino una verdadera **problemática de derechos humanos**, pues afecta directamente el **derecho a la vida, a la integridad personal y a la seguridad en el tránsito**, protegidos por los artículos 1, 4, 14 y 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 4, 5 y 9 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En este marco, el propósito del tipo penal propuesto —prevenir conductas de altísimo riesgo como las competencias de velocidad ilícitas en vía pública— persigue un **fin constitucional y convencionalmente legítimo**: reducir prácticas que, de acuerdo con los propios datos y declaraciones de autoridades, contribuyen a la producción de muertes y lesiones graves en la entidad.

2. Idoneidad: el tipo penal como respuesta específica a una conducta organizada de riesgo extremo

Las autoridades de seguridad pública, movilidad y transporte han reconocido de manera reiterada que los **arrancones y carreras clandestinas** constituyen una expresión organizada de las conductas de riesgo que alimentan la siniestralidad vial: exceso de velocidad, consumo de alcohol y distracciones al conducir. En vialidades como la Vía Atlxcáyotl, Boulevard Hermanos Serdán, Periférico Ecológico, Recta a Cholula, Esteban de Antuñano o Zavaleta, se han documentado reuniones periódicas de clubes de automovilistas que compiten a altas velocidades y difunden sus maniobras en redes sociales.

Pese a que la Secretaría de Seguridad Pública estatal y la Secretaría de Seguridad Ciudadana municipal han desplegado **decenas de operativos específicos** contra estas carreras —116 operativos en el primer semestre de 2025 sólo en el municipio de Puebla, además de diversos dispositivos estatales—, la práctica persiste y se desplaza a distintos puntos para evadir la acción policial.

La respuesta administrativa (multas, corralón, arrestos cívicos, revocación de concesiones en casos extremos) ha sido **valiosa pero insuficiente** para desincentivar las competencias de velocidad ilícitas como fenómeno



organizado y reiterado. Frente a ello, la incorporación de un **delito de peligro concreto** que sanciona la participación y organización de dichas competencias **es idónea**, porque:

- Se dirige **específicamente** a la conducta organizada (carreras o arrancones en vía pública sin autorización y con peligro para terceros),
- Permite intervenir penalmente **antes de que el riesgo se materialice en lesiones u homicidio**,
- Y envía un mensaje normativo claro de que la vía pública no es un espacio tolerado para competencias clandestinas.

La medida, por tanto, guarda una **relación lógica y causal** con el fin que se persigue: disminuir la realización de conductas de riesgo extremo que alimentan la siniestralidad.

3. Necesidad: insuficiencia del régimen exclusivamente administrativo

El análisis de necesidad exige preguntarse si existen **medios menos restrictivos** que logren con igual eficacia la protección de la vida e integridad frente a los arrancones.

En este punto, la evidencia es relevante:

- A pesar de que los reglamentos de tránsito y el régimen de justicia cívica ya prevén **multas, remisión de vehículos al depósito y arrestos administrativos**, las carreras clandestinas se siguen organizando de manera sistemática, convocadas incluso a través de redes sociales.
- La autoridad estatal ha tenido que recurrir a la **revocación de concesiones de transporte público** cuando unidades de servicio participaron en arrancones, reconociendo públicamente que estos actos atentan contra la seguridad vial, el orden público y el buen funcionamiento del sistema de transporte.

Estos elementos muestran que:

- El régimen administrativo **no ha sido suficiente** para revertir o contener la práctica organizada de arrancones;



- La sola amenaza de multas y corralón no disuade a todos los participantes ni organizadores, que asumen estos costos como parte del “juego”;
- Y la autoridad se ve obligada a reaccionar **principalmente después** de que se han producido hechos de alto riesgo o incluso accidentes.

En este contexto, la creación de un tipo penal de participación en competencias de velocidad ilícitas, limitado a supuestos de **peligro concreto** y con exigencia de organización o participación competitiva, se presenta como una **medida necesaria**, en tanto:

- No existe otra herramienta menos intensa dentro del mismo sistema jurídico que logre un nivel de disuasión comparable frente a una práctica reiterada, organizada y socialmente normalizada;
- Y se mantiene vigente el tratamiento administrativo para las infracciones menos graves (exceso de velocidad aislado, infracciones ordinarias de tránsito), reservando lo penal a los casos de mayor peligrosidad.

4. Proporcionalidad en sentido estricto: equilibrio entre riesgo, pena y diseño del tipo penal

La proporcionalidad en sentido estricto exige ponderar si la **gravedad de la injerencia penal** guarda equilibrio con la magnitud del riesgo que se busca evitar.

En el caso del artículo 193 Bis:

- El **bien jurídico** protegido —vida, integridad personal y seguridad vial de terceras personas y de la colectividad usuaria de la vía pública— tiene **máxima jerarquía constitucional y convencional**.
- Los datos de Puebla revelan que los accidentes viales ya provocan **centenares de muertes y miles de lesiones** cada año, concentradas en población joven, y que las conductas propias de las carreras (alta velocidad, alcohol, distracciones) se encuentran identificadas por la propia autoridad como causas detonantes.



- El tipo penal **no sanciona cualquier conducción imprudente**, sino la participación en **competencias de velocidad o maniobras temerarias con carácter competitivo**, realizadas en **vías públicas, sin autorización expresa y escrita y con peligro concreto para terceros**.

En correspondencia con ello, las penas propuestas:

- Se sitúan **por debajo** de las previstas para delitos de resultado (lesiones u homicidio, dolosos o culposos),
- Pero **por encima** de la mera infracción administrativa,
- Y se complementan con la **suspensión de la licencia para conducir**, que es una consecuencia directamente vinculada con la conducta sancionada.

Además, el precepto aclara que su aplicación es **sin perjuicio** de los delitos de lesiones, homicidio o daños, lo que permite al juzgador modular el reproche penal según la gravedad del caso concreto mediante las reglas de concurso de delitos.

En suma, el sacrificio que implica la intervención penal —posible privación de libertad, multa y suspensión de licencia— resulta **proporcionado** frente al nivel de riesgo que las competencias ilegales generan para la vida y la integridad de numerosas personas usuarias de la vía pública, evidenciado por la estadística estatal y el reconocimiento reiterado de las autoridades.

5. Legalidad y taxatividad: claridad en la descripción de la conducta típica

Finalmente, el tipo penal propuesto respeta los principios de **legalidad y taxatividad** (art. 14 constitucional y art. 9 CADH), en tanto:

- Delimita con precisión el **sujeto activo** (quien conduce en competencia, quien organiza, convoca, promueve, patrocina o facilita recursos),
- Define la **conducta prohibida** (participar en carreras, arrancones o competencias de velocidad o maniobras temerarias de carácter competitivo),
- Acota el **lugar** (vías públicas a que se refiere el artículo 187 del propio Código),



- Establece un **elemento normativo de ilicitud** claro (“sin contar con la autorización expresa y por escrito de la autoridad competente”),
- Y exige la actualización de un **peligro concreto** para la vida o integridad de terceras personas o la seguridad de la circulación, lo que obliga al Ministerio Público a acreditar un riesgo real, no meramente hipotético.

La referencia expresa a la autorización escrita de la autoridad, explicada en esta Exposición de Motivos como mecanismo para distinguir los **eventos deportivos regulados y supervisados** (como rallies o carreras históricas autorizadas por el gobierno bajo protocolos de seguridad) de las competencias clandestinas, contribuye además a la **seguridad jurídica**, al dar a los gobernados una pauta objetiva para saber cuándo una carrera en vía pública es lícita y cuándo constituye delito.

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a esta soberanía la presente iniciativa de Decreto por el que se adiciona el artículo 193 Bis al Código Penal del Estado Libre y Soberano de Puebla para quedar en los siguientes términos.

‘Artículo 193 Bis.–

Comete el delito de participación en competencias de velocidad ilícitas en vías públicas quien, conduciendo un vehículo automotor, participe en carreras, arrancones o cualquier otra modalidad de competencia de velocidad o maniobras temerarias de carácter competitivo, realizadas en las vías públicas a que se refiere el artículo 187 de este Código, sin contar con la autorización expresa y por escrito de la autoridad competente, y con ello ponga en peligro la vida o integridad de terceras personas o la seguridad de la circulación.

Al responsable se le impondrán de dos a seis años de prisión, multa de doscientas a seiscientas veces la Unidad de Medida y Actualización y la suspensión de la licencia o permiso para conducir de uno a cinco años.

Se impondrán las mismas penas a quien organice, convoque, promueva, patrocine o facilite vehículos, recursos o bienes materiales para la realización de las conductas previstas en el párrafo primero, cuando conozca o le sea jurídicamente exigible conocer que se desarrollarán en vías públicas sin la autorización correspondiente.



Lo dispuesto en este artículo se aplicará sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos de daños en propiedad ajena, lesiones u homicidio que resulten de la conducta descrita.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus atribuciones, deberá realizar, en un plazo no mayor de noventa días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones reglamentarias, administrativas y demás disposiciones que resulten necesarias para su debida observancia, particularmente en lo relativo a la coordinación entre las autoridades de seguridad pública, movilidad y transporte para la atención de las conductas previstas en el artículo 193 Bis del Código Penal del Estado.

TERCERO. Los procedimientos penales iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto se tramitarán y resolverán conforme a las disposiciones vigentes al momento de la comisión de los hechos, sin perjuicio de la aplicación retroactiva de la ley más favorable a la persona imputada, en términos del artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

A T E N T A M E N T E

**CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA,
A 24 DE NOVIEMBRE DE 2025**

**MARIA FERNANDA DE LA BARREDA ANGON
DIPUTADA LOCAL DE LA LXII LEGISLATURA DE PUEBLA**