



DEPENDENCIA: CONGRESO DEL ESTADO
SECCIÓN: DIPUTADOS
NÚMERO DE OFICIO: AGN/XXV/132/2025
EXPEDIENTE: CORRESP. EMITIDA

"2025, Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso"

DIP. JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA

Presidente de la Mesa Directiva de la XXV Legislatura del
Congreso del Estado de Baja California
Presente. -

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA
RECIBIDO
29 AGO 2025
OFICIA DE PARTES

Anteponiendo un cordial y afectuoso saludo, me dirijo a usted para solicitarle de la manera más atenta sea tan amable de girar instrucciones a quien corresponda, para que sea incluida en el orden del día de la Sesión Ordinaria que habrá de realizarse el día **11 de septiembre** del año en curso la presente:

INICIATIVA DE REFORMA QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XIII BIS AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY DE SALUD PÚBLICA PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, con el objeto de integrar el concepto de movilidad activa en las políticas públicas de salud, entendiendo a ésta como una alternativa prioritaria para la prevención de enfermedades y la promoción de hábitos de vida saludables.

Sin más por el momento y agradeciendo de antemano la atención que brinde al presente, me despido de Usted reiterándole mi distinguida consideración y respeto.

ATENTAMENTE

Mexicali, B.C. a 29 de agosto de 2025

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA
ESPACHADO
29 AGO 2025
DIP. ARACELI GERALDO NUÑEZ
COMISIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL
Y RELACIONES PÚBLICAS

DIP. ARACELI GERALDO NUÑEZ
Diputada Integrante de la H. XXV Legislatura del
Congreso del Estado de Baja California



DIP. JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA.
Presidente de la Mesa Directiva de la H. XXV Legislatura
del Congreso del Estado de Baja California.
P r e s e n t e.-

Compañeras y compañeros Diputados.

La suscrita **Diputada ARACELI GERALDO NÚÑEZ**, integrante del Grupo Parlamentario MORENA de la XXV Legislatura del Congreso del Estado de Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28 ambos en su fracción I, 112, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 110 fracción I, 112, 115 fracción I, 116, y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, someto a consideración de esta soberanía: **INICIATIVA DE REFORMA QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XIII BIS AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY DE SALUD PÚBLICA PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, con el objeto de integrar el concepto de movilidad activa en las políticas públicas de salud, entendiendo a ésta como una alternativa prioritaria para la prevención de enfermedades y la promoción de hábitos de vida saludables; lo anterior bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La movilidad activa se refiere al transporte de personas o mercancías mediante medios no motorizados, basados en la actividad física humana, como caminar, andar en bicicleta o usar monopatines. Este tipo de movilidad no solo promueve un estilo de vida más saludable, fortaleciendo el sistema cardiovascular y mejorando la capacidad respiratoria, sino que también beneficia al medio ambiente al reducir la dependencia de vehículos motorizados. Además, es crucial para el rediseño de espacios urbanos, fomentando un entorno más accesible y sostenible.



La movilidad en el ámbito urbano ha sido un tema recurrente en la agenda pública, no solo por su impacto en la calidad de vida de las y los ciudadanos, sino también por las profundas implicaciones que tiene en la salud pública y en el medio ambiente.

En ese sentido, un concepto que ha sido muy relevante para la planeación urbana es el de movilidad activa, entendida como una alternativa eficaz, sostenible y saludable frente al uso de vehículos motorizados, refiriéndonos de los desplazamientos que se realizan a pie, en bicicleta, o en otros vehículos no contaminantes. Sin embargo, en México, la falta de una política integral que promueva esta forma de movilidad ha perpetuado un sistema de transporte que acentúa las desigualdades, **compromete la salud de la población** y prioriza la movilidad a través de vehículos de combustión.

De acuerdo con la Federación Mundial del Corazón (World Heart Federation, 2025), la gran batalla contra las enfermedades cardiovasculares debe darse en la planeación y arquitectura urbana, el medio ambiente y la tecnología, pues esto además de fomentar la salud, eleva la calidad de vida y reduce riesgos por muerte.

Este hecho refleja el enorme potencial que tiene la movilidad activa para mejorar la salud de la población y reducir la carga sobre los sistemas de salud. Sin embargo, la estructura actual de nuestras ciudades no está diseñada para fomentar este tipo de desplazamiento, y las distancias de traslado en las zonas urbanas han incrementado significativamente, lo cual nos lleva a la necesidad de impulsar políticas públicas integrales en materia de vivienda, ordenamiento territorial, **movilidad, salud**, entre otras.

Al no contar con un vehículo motorizado, gran parte de la población se ve forzada a utilizar un transporte público, el cual en la actualidad resulta deficiente, inseguro y de mala calidad. Un estudio realizado por Rafael Prieto Curiel (2023), publicado en



la revista Nexos, señala que desde el inicio de este milenio, la sociedad mexicana ha experimentado un proceso acelerado de motorización: Según datos del INEGI, en 2000 había cerca de 10 millones de autos privados en el país y unas 300,000 motos. Ahora tenemos más de 36 millones de autos y 6 millones de motos. En las últimas dos décadas, la población del país creció un 30 por ciento, pero ahora tenemos 248 por ciento más autos y 1880 por ciento más motos, lo cual ha generado una serie de situaciones negativas, tales como congestión vehicular, contaminación atmosférica, ruido, aumento en la tasa de accidentes viales, y un uso ineficiente del espacio público.

La movilidad activa, que debería ser promovida como una alternativa viable, se ha visto marginada, no sólo por la falta de infraestructura, sino también por la ausencia de una política integral de vivienda y ordenamiento territorial que evite que la gente viva cada vez más lejos de sus lugares de trabajo; por ello, es importante que desde las políticas públicas y en este caso, desde la legislación, se fomente la movilidad activa como una herramienta para la mejora de la salud pública y la protección del medio ambiente.

El ejemplo claro de lo que ocurrió durante los meses más estrictos del confinamiento causado por la pandemia de Covid-19, fue evidente la reducción drástica del uso de vehículos motorizados, registrándose una caída significativa en los niveles de contaminación del aire, mostrándonos con dicho precedente los efectos inmediatos y positivos que tendría la promoción de la movilidad activa en la salud de los mexicanos.

De igual forma, de lograrse un incremento en la actividad física que implica caminar o utilizar vías alternativas de movilidad contribuye a la reducción del sedentarismo, el cual es un factor clave en el desarrollo de enfermedades crónicas como la diabetes, la hipertensión y las enfermedades del corazón, que por si fuera poco, de acuerdo con datos de la Secretaría de Salud, en México fallecen alrededor de 220



mil personas al año debido a enfermedades cardiovasculares, una cifra alarmante que podría disminuir considerablemente con la implementación de políticas públicas que promuevan un estilo de vida más activo y saludable.

Las políticas públicas que promueven la movilidad activa tienden a mejorar los indicadores de la salud aumentando los niveles de aptitud física y reduciendo las tasas de obesidad y diabetes al mismo tiempo que reducen el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de carbono. Se ha demostrado que las políticas públicas que promueven la movilidad activa dan como resultado grandes aumentos en el transporte activo para los desplazamientos diarios, demostrando mediante estudios que los programas a nivel de ciudad son más eficaces que fomentar la movilidad activa a nivel individual.

Los **beneficios para la salud** de la movilidad activa incluyen el alivio de las presiones urbanas, la reducción del consumo y la producción de energía y la mejora de la calidad de vida. El transporte comúnmente activo evita las posibilidades de enfermedades mortales derivadas de la contaminación y los problemas ambientales. La movilidad activa mejora la salud al disminuir la contaminación del aire de los automóviles, los estilos de vida inactivos y sedentarios causan problemas de salud, por lo que algunos organismos de salud pública, recomiendan aumentar el acceso al transporte activo, debido a los múltiples beneficios para la salud.

Las personas sedentarias pueden reducir su IMC¹ aumentando la actividad física, ya que caminar y andar en bicicleta a diario es eficaz para aumentar la actividad física y reducir los niveles de obesidad, así como para prevenir enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2, cáncer y varias enfermedades mentales, incluida la depresión.

¹ Índice de Masa Corporal.



El ejercicio físico mejora la salud física y mental ya que perciben su ambiente de manera diferente respecto de aquellas personas que manejan autos, porque los autos bloquean la información sensorial que la movilidad activa promueve. Quienes proponen la movilidad activa afirman que actividades como el ciclismo y las caminatas promueven una sensación de comunidad y conexión, mejorando la salud mental y el bienestar en general.

De tal manera, que proporcionar una buena infraestructura para la movilidad activa disminuye el tráfico y la congestión urbana. Andar en bicicleta y caminar pueden ahorrar dinero al reducir el dinero gastado en combustible. Las consecuencias de andar en bicicleta y caminar incluyen una mayor exposición a la contaminación del aire, el ruido y accidentes más frecuentes. El ciclismo reduce la necesidad de grandes carreteras y estacionamientos, ya que las bicicletas ocupan el 8% del espacio disponible en comparación con los automóviles. A medida que aumenta el ciclismo y la caminata, la infraestructura urbana se puede transformar en parques para agregar espacios verdes a los entornos urbanos. Las áreas estéticamente agradables pueden convertirse en lugares óptimos para caminar y andar en bicicleta en las ciudades. Los entornos urbanos también se pueden transformar en áreas transitables, lo que puede beneficiar a las personas mayores, pero la seguridad puede ser problemática si las áreas están congestionadas con automóviles.

El diseño de áreas transitables seguras en las ciudades puede aumentar la popularidad de caminar, disminuir la inactividad física y mejorar la salud. Además, los usuarios de bicicletas eléctricas se benefician de este tipo de actividad física.

Por otro lado, y en lo que respecta a los beneficios ambientales, con la movilidad activa se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero para frenar el calentamiento global.



La movilidad activa reduce las emisiones diarias de gases de efecto invernadero. Un aumento en el ciclismo o la caminata disminuye de manera constante e independiente las emisiones de CO2 del ciclo de vida de la movilidad. Por ejemplo, una persona que realice un viaje en bicicleta por día reduciría las emisiones de CO2 del ciclo de vida relacionadas con la movilidad.

La movilidad activa reduce la contaminación atmosférica y acústica al sustituir los coches que producen gases de efecto invernadero y ruido, beneficiando el medio ambiente y los ecosistemas urbanos.

De tal manera, que **el reconocimiento de la movilidad activa en nuestra Ley de Salud Pública Estatal, no solo sería un avance en términos de salud pública, sino también un compromiso con el desarrollo sostenible y la justicia social**, fomentando para ello las políticas públicas que incentiven el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie deben ser parte integral de los planes de urbanismo, a fin de garantizar que todas las personas, independientemente de su nivel socioeconómico, puedan acceder a un sistema de transporte digno, seguro y sostenible.

Por ello, y en congruencia a lo anterior, en fecha 10 de octubre de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (Enamov) 2023-2042, que establece las bases para su desarrollo a corto, mediano y largo plazo y garantiza este derecho constitucional de forma segura, sustentable y equitativa en todo el país; misma estrategia que fue aprobada en junio de ese mismo año por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMySV).

La Enamov vincula la movilidad y la seguridad vial con los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano; colocando al transporte público como eje del desarrollo integral, priorizando las necesidades de los grupos vulnerables, la



infraestructura de calidad, y busca reducir a nivel nacional por lo menos 50% las muertes causadas por siniestros viales para 2030.

Dicha estrategia se realizará a través de cinco ejes prioritarios que son: Movilidades articuladas al desarrollo económico y territorial; servicios de transporte público y de personas; **movilidad activa**; seguridad vial; género e inclusión.

El documento refiere que en coordinación con los tres órdenes de gobierno y con los sectores social, privado y académico, se podrá lograr la implementación efectiva de la Enamov que pone en marcha un nuevo modelo de ciudad y de movilidad que responda a una estrategia urbana y territorial acorde a los tiempos de emergencia climática que vivimos.

Cabe señalar que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas (NU), cada año se estiman alrededor de 1.3 millones de muertes por siniestros viales y más de 50 millones de lesiones, ocupando nuestro país México el séptimo lugar a nivel mundial en defunciones.

La Enamov 2023-2042 es un documento público que puede consultarse en el DOF en el siguiente enlace:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5704444&fecha=10/10/2023#gs.c.tab=0

Así como en el sitio oficial de la Sedatu en:

<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>

Con base en las consideraciones expuestas, la presente iniciativa propone la adición de la fracción XIII BIS al artículo 4 de la Ley de Salud Pública para el Estado de Baja California, con el objeto de integrar el concepto de movilidad activa en las



políticas públicas de salud, entendiendo a ésta como una alternativa clave para la prevención de enfermedades y la promoción de hábitos de vida saludables.

Intención de reforma que se aprecia en el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE SALUD PÚBLICA PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 4.- Corresponde a la Secretaría de Salud del Estado en materia de salubridad general, promover, organizar, supervisar, evaluar y exigir la adecuada prestación de los siguientes servicios o programas:</p> <p>I a la XIII (...)</p> <p>XIV a la XXXI (...)</p>	<p>ARTÍCULO 4.- Corresponde a la Secretaría de Salud del Estado en materia de salubridad general, promover, organizar, supervisar, evaluar y exigir la adecuada prestación de los siguientes servicios o programas:</p> <p>I a la XIII (...)</p> <p>XIII BIS. La evaluación e impulso las políticas públicas en materia de Movilidad Activa en el ámbito de salud, como una herramienta de prevención y control de enfermedades crónicas y un mecanismo para el desarrollo de ciudades sostenibles y saludables.</p> <p>XIV a la XXXI (...)</p>

Finalmente, aclaro que la propuesta de movilidad activa en el ámbito de la Secretaría de Salud del Gobierno del Estado, se vincula a las acciones y políticas implementadas o a implementar por esta dependencia para: promover el desplazamiento a pie o en bicicleta (como caminar, patinar, andar en bicicleta, entre otras); y colaborar con otras dependencias, a fin de promover la movilidad activa a través de diversas estrategias y programas en busca de fomentar la salud pública y la seguridad vial y la calidad del aire, enmarcándose en una visión de bienestar integral que vincula salud, medio ambiente y equidad social.



En mérito de lo anterior, es que se presenta **INICIATIVA DE REFORMA QUE ADICIONA LA FRACCIÓN XIII BIS AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY DE SALUD PÚBLICA PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, en los términos siguientes:

Artículo Único.- Se adiciona la fracción XIII BIS al artículo 4 de la Ley de Salud Pública para el Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 4.- Corresponde a la Secretaría de Salud del Estado en materia de salubridad general, promover, organizar, supervisar, evaluar y exigir la adecuada prestación de los siguientes servicios o programas:

I a la XIII (...)

XIII BIS. La evaluación e impulso de las políticas públicas en materia de Movilidad Activa en el ámbito de salud, como una herramienta de prevención y control de enfermedades crónicas y un mecanismo para el desarrollo de ciudades sostenibles y saludables.

XIV a la XXXI (...)

Artículo Transitorio:

Único.- La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Dado, en la ciudad de Mexicali, Baja California, a la fecha de presentación.

“2025, Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso”

Atentamente

DIP. ARACELI GERALDO NÚÑEZ

Integrante del Grupo Parlamentario MORENA de la H.
XXV Legislatura del Congreso del Estado de Baja California.