



**NACIONES
UNIDAS**

UNEP/EA.6/3



**Programa de las
Naciones Unidas
para el Medio Ambiente**

Distr. general
22 de noviembre de 2023

Español
Original: inglés

**Asamblea de las Naciones Unidas sobre
el Medio Ambiente del Programa de
las Naciones Unidas para el Medio Ambiente**
Sexto período de sesiones
Nairobi, 26 de febrero a 1 de marzo de 2024
Tema 5 del programa provisional*

**Políticas ambientales internacionales y cuestiones de
gobernanza**

Progresos en la aplicación de la resolución 4/3 sobre movilidad sostenible

Informe de la Directora Ejecutiva

I. Introducción

1. En el presente informe se recoge información actualizada sobre los progresos realizados en la aplicación de la resolución 4/3 de la Asamblea de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) sobre movilidad sostenible. En el párrafo 4 f) de la resolución, la Asamblea sobre el Medio Ambiente pidió a la Directora Ejecutiva del PNUMA que preparase un informe sobre las medidas adoptadas en el ámbito de la implementación de la resolución, con vistas a su presentación a la Asamblea en su sexto período de sesiones.

II. Progresos en la aplicación de la resolución 4/3

2. El sector del transporte es responsable de casi una cuarta parte de todas las emisiones de CO₂ relacionadas con la energía, y sus emisiones crecen con mayor rapidez que las de cualquier otro sector. Es necesario un enfoque integrado que combine vehículos eléctricos, combustibles y normas sobre vehículos menos contaminantes, transporte público e infraestructuras adecuadas para la movilidad activa (a pie y en bicicleta) a fin de promover la movilidad sostenible y cumplir los objetivos del Acuerdo de París sobre el cambio climático. Las medidas adoptadas en favor de una movilidad sostenible no solo traerán consigo una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes climáticos de vida corta, sino que también contribuirán en gran medida a mejorar la calidad del aire y la salud humana, especialmente en las zonas urbanas. Esto, a su vez, contribuirá a trazar una vía sostenible hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

3. Según el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), para cumplir los plazos de las iniciativas destinadas a limitar el calentamiento a 1,5 °C será necesario que los vehículos eléctricos desplacen a los que emplean combustibles fósiles no más tarde de 2035-2050. En consecuencia, a fin de poder cumplir los objetivos del Acuerdo de París, será esencial que los países de ingresos medianos y bajos, en los que más aumenta el número de vehículos, participen en la transición mundial hacia una movilidad eléctrica de emisiones cero.

* UNEP/EA.6/1.

4. En los últimos años se han producido importantes mejoras en la tecnología de los vehículos eléctricos . que no solo han abaratado su coste, sino que también han reducido su huella ecológica e incrementado su utilidad, especialmente en el caso de las motocicletas eléctricas de 2 y 3 ruedas y en el de los autobuses eléctricos. Muchos países desarrollados se han fijado el objetivo de pasar totalmente a la movilidad eléctrica. Noruega, por ejemplo, se ha propuesto eliminar por completo la venta de vehículos nuevos que no sean de emisión cero antes de que concluya 2025¹. En paralelo, varios países desarrollados y de ingresos medianos y bajos firmaron la Declaración relativa a acelerar la transición total a automóviles y furgonetas de cero emisiones² presentada en la 26ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, con el objetivo de que todas las ventas de nuevos automóviles y furgonetas sean de cero emisiones para 2040. Del mismo modo, la creciente asequibilidad de los vehículos eléctricos, combinada con las oportunidades de utilizar energías renovables de producción local y reducir el gasto en la importación de combustibles, entre otros muchos beneficios colaterales, está provocando que en los países de ingresos medianos y bajos se opte cada vez más por vehículos de este tipo.

5. Tradicionalmente, las emisiones de los vehículos impulsados por combustibles fósiles son y han sido una fuente importante de contaminación atmosférica, especialmente en las zonas urbanas. Si bien en el mundo desarrollado se utilizan combustibles menos contaminantes y existen normas sobre emisiones de vehículos para reducir esos contaminantes atmosféricos nocivos desde hace decenios, en los países en desarrollo no puede decirse lo mismo. Además, la mayoría de los países de ingresos medianos y bajos recurren a la importación de vehículos usados para satisfacer sus crecientes necesidades de movilidad. La ausencia de normas mínimas que incentiven la importación de tecnologías de vehículos menos contaminantes, unida a la mala calidad del combustible, es una de las principales causas de las elevadas emisiones de los vehículos en muchas ciudades de los países de ingresos medianos y bajos. La movilidad sostenible en los países de ingresos medianos y bajos ha estado en el centro de la labor desarrollada por el PNUMA en los últimos 20 años. El PNUMA ha seguido apoyando a los Gobiernos a todos los niveles en el desarrollo y la adopción de políticas y estrategias de movilidad sostenible por vía de la Dependencia de Movilidad Sostenible, que forma parte de la División de Economía e Industria del PNUMA. Esa labor se lleva a cabo a través de asociaciones, en particular con otros organismos de las Naciones Unidas y con bancos multilaterales de desarrollo, así como con los principales actores regionales y mundiales. En todas sus esferas de trabajo sobre movilidad sostenible, el PNUMA proporciona a los países de ingresos medianos y bajos a) apoyo técnico para recopilar y analizar datos de referencia y tendencias sobre movilidad sostenible; b) formación y apoyo a la creación de capacidades para elaborar y aplicar políticas y normas de movilidad sostenible; y c) apoyo a la divulgación y concienciación para sensibilizar al público y a los responsables de la toma de decisiones sobre las opciones de movilidad baja en carbono.

Cuatro categorías de actividades de movilidad sostenible llevadas a cabo por el PNUMA

1. Fomento de combustibles y normas sobre vehículos menos contaminantes

6. El PNUMA promueve desde 2002 el uso de combustibles menos contaminantes (gasolina sin plomo y combustibles bajos en azufre) y normas sobre vehículos de bajas emisiones en los países de ingresos medianos y bajos. A través de la Alianza a Favor de Vehículos y Combustibles Menos Contaminantes, cuya Secretaría se encuentra en el PNUMA, la gasolina con plomo se eliminó en todo el mundo en julio de 2021 después de que concluyera su eliminación progresiva en Argelia, en un proceso que comenzó en 2002, cuando aún había 117 países que utilizaban gasolina con plomo. El enfoque colaborativo adoptado por el PNUMA con socios de todos los niveles, así como un planteamiento subregional para la armonización de las normas sobre combustibles y vehículos menos contaminantes, son algunas de las razones del éxito.

7. Se ha promovido un enfoque sistémico que combina combustibles más limpios con normas más estrictas sobre las emisiones de los vehículos a fin de optimizar la reducción de las emisiones de los vehículos. Con este enfoque, el PNUMA colabora con los países de ingresos medianos y bajos en la adopción y aplicación de gasolinas y gasóleos bajos en azufre (50 partes por millón o menos) y tecnologías de emisiones de vehículos equivalentes a la norma EURO 4/IV y superiores. Hasta la fecha, 43 países han adoptado combustibles bajos en azufre y 38 han aprobado normas más estrictas para las emisiones de los vehículos. Aproximadamente la mitad de estos países han adoptado estas

¹ Véase <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>.

² La declaración puede consultarse en <https://acceleratingtozero.org/the-declaration/>; la lista de signatarios puede consultarse en <https://acceleratingtozero.org/signatories-views/>.

normas desde 2019, como parte de la aplicación de la resolución 4/3. Sin embargo, algunos países, especialmente en África, aún no han aplicado plenamente las normas armonizadas sobre combustibles y vehículos adoptadas a escala regional.

8. Los autobuses urbanos son una fuente importante de emisiones de partículas en suspensión y carbono negro, y representan el 25 % de las emisiones de carbono negro relacionadas con el transporte en todo el mundo. Se calcula que un autobús urbano emite 250 o más veces más carbono negro que un turismo con motor de gasolina que recorra la misma distancia. También se ha identificado a los camiones como una fuente importante de uno y otro contaminante. El PNUMA es uno de los principales socios ejecutores de la Iniciativa sobre Vehículos Pesados de la Coalición Clima y Aire Limpio para Reducir los Contaminantes del Clima de Corta Vida, que se centra principalmente en la reducción de las emisiones de autobuses y camiones. Existen en el mercado mundial tecnologías para minimizar las emisiones de esos dos contaminantes procedentes de los vehículos pesados. A través de esta iniciativa, y en colaboración con el International Council on Clean Transportation, un laboratorio de ideas de investigación sin ánimo de lucro con sede en los Estados Unidos de América, y con otros socios, se ha prestado apoyo a ciudades de África, Asia y América Latina en sus esfuerzos por adoptar tecnologías de autobuses libres de hollín. Desde 2019, seis ciudades africanas han recibido apoyo para desarrollar hojas de ruta de autobuses libres de hollín basadas en el análisis de costes y beneficios de diversas tecnologías de autobuses menos contaminantes. En un taller subregional celebrado en noviembre de 2021 se elaboró y difundió una directriz para África sobre financiación y adquisición de autobuses libres de hollín, incluidos los eléctricos. También se está prestando apoyo a la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) para que elabore normas más limpias para los camiones.

2. Regulación de la calidad de los vehículos usados

9. En 2020, el PNUMA publicó un informe en el que analizaba el flujo y las cantidades de vehículos ligeros usados procedentes de los tres mayores exportadores de vehículos usados: la Unión Europea, el Japón y los Estados Unidos³. En el informe también se analizaba el entorno reglamentario de 146 países que importan vehículos usados. Entre las conclusiones principales del informe se contó que esos tres grandes exportadores habían sido el punto de origen de 14 millones de vehículos ligeros usados transportados a todo el mundo entre 2015 y 2018. La Unión Europea fue el principal exportador, al sumar el 54 % del total de vehículos, seguida del Japón (27 %) y los Estados Unidos (18 %). Alrededor del 70 % de los vehículos ligeros exportados tienen países en desarrollo como destino. África importó el mayor número de vehículos (40 %) en el período estudiado, seguida de Europa Oriental (24 %), Asia y el Pacífico (15 %), Oriente Medio (12 %) y América Latina (9 %). En 2021 se publicó una versión actualizada del informe.

10. En apoyo del estudio del PNUMA, el Gobierno del Reino de los Países Bajos también llevó a cabo un estudio sobre la calidad de los vehículos usados exportados desde los puertos neerlandeses⁴. El estudio reveló que algunas de las exportaciones de vehículos usados, especialmente a África Occidental, se correspondían con vehículos al final de su vida útil que en los Países Bajos habrían tenido que ser dados de baja. Los países que, como Marruecos, habían establecido normativas importaban vehículos usados de buena calidad. En julio de 2023, la Unión Europea aprobó una propuesta de nuevo reglamento sobre vehículos al final de su vida útil que incluía nuevas medidas relativas a la exportación de vehículos usados. Esta circunstancia repercutirá en la calidad de los vehículos usados exportados desde la Unión Europea, ya que cada año más de 6 millones de vehículos llegan al final de su vida útil en Europa.

11. El PNUMA colabora con los países importadores y exportadores de vehículos usados en el establecimiento de normas mínimas. Mediante la financiación proporcionada por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, la Coalición Clima y Aire Limpio para Reducir los Contaminantes del Clima de Corta Vida y los Gobiernos del Reino de los Países Bajos y Suecia, el PNUMA presta apoyo a países y subregiones para que establezcan normas que garanticen la importación de vehículos usados menos contaminantes y más seguros. Se han llevado a cabo actividades de formación y capacitación en África Occidental y Oriental, y hay planes en marcha para prestar apoyo a Camboya y Mongolia en Asia, así como en la región de América Latina y el Caribe y en África Meridional y Central.

³ Puede consultarse en <https://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021>.

⁴ Puede consultarse en <https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2020/10/26/rapport--used-vehicles-exported-to-Africa>.

3. Apoyo a la transición a la movilidad eléctrica

12. Desde la puesta en marcha de la Iniciativa Mundial para el Ahorro de Combustible en 2009, el PNUMA ha prestado apoyo a más de 70 países de ingresos medianos y bajos en sus esfuerzos por desarrollar políticas de ahorro de combustible. En junio de 2023 se publicó un informe financiado por el PNUMA en el que se analizaban las tendencias de ahorro de combustible en esos países⁵. La labor para mejorar el ahorro de combustible incluyó finalmente las primeras políticas y normativas para vehículos eléctricos en los países de ingresos medianos y bajos y evolucionó hasta convertirse en el Programa Mundial de Movilidad Eléctrica actual. El Programa, dirigido por el PNUMA, mantiene hoy actividades en 60 países y ha destinado más de 130 millones de dólares de los Estados Unidos a subvenciones para apoyar el cambio a la movilidad eléctrica en los países de ingresos medianos y bajos.

13. El Programa Mundial de Movilidad Eléctrica está en funcionamiento a escala mundial, regional y nacional e incluye cuatro grupos de trabajo temáticos mundiales y asociaciones centradas en los vehículos eléctricos de 2 y 3 ruedas, los vehículos eléctricos ligeros, los vehículos eléctricos pesados e infraestructuras de recarga de vehículos, la integración de energías renovables y las baterías; cuatro plataformas regionales de apoyo e inversión en África, Asia y el Pacífico, Europa Oriental, Asia Central y Occidental y América Latina y el Caribe; y 60 proyectos nacionales de movilidad eléctrica.

14. Los proyectos nacionales de movilidad eléctrica se centran en: a) la creación de capacidad y la sensibilización; b) el establecimiento de hojas de ruta y estrategias; c) la elaboración de marcos políticos nacionales; d) la creación de modelos de negocio y sistemas de financiación; e) los problemas que plantean las importaciones de vehículos eléctricos usados, el final de la vida útil de las baterías y la circularidad; y f) la realización de pruebas piloto sobre el terreno con vehículos eléctricos. A escala nacional, el programa ha propiciado la elaboración y adopción de numerosas políticas y normas en todo el mundo. Las opciones normativas promovidas en los países incluyen el establecimiento de impuestos para vehículos en función de su eficiencia, la introducción acelerada de nuevas tecnologías mediante incentivos fiscales y la mejora de la normativa, junto con otras medidas como el etiquetado de economía de combustible.

15. La puesta en funcionamiento de las plataformas regionales de apoyo e inversión se produce en asociación con bancos de desarrollo, como el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, con la intención de acelerar la introducción de la movilidad eléctrica a través del desarrollo de proyectos financiables y el apoyo a la ejecución. Estas plataformas sirven para canalizar programas de capacitación y formación; recientemente, por ejemplo, se celebró en Tanzania el primer foro de movilidad electrónica, que reunió a más de 100 profesionales de la movilidad electrónica de países de todo el continente africano⁶.

16. Los grupos de trabajo temáticos mundiales apoyan la elaboración de informes, estudios y herramientas de análisis. Recientemente, el programa ha publicado un primer informe sobre baterías de iones de litio para vehículos eléctricos en países de ingresos medianos y bajos, sus impactos y los problemas que plantea su ciclo de vida⁷.

17. El conjunto de herramientas en línea sobre movilidad eléctrica desarrollada en el marco del programa permite acceder a informes, estudios y herramientas elaborados por el PNUMA y asociados como la Iniciativa de Movilidad Eléctrica Urbana, la Agencia Internacional de Energía y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional⁸.

18. El apoyo integral ha ayudado a los países a quemar etapas en el acceso a vehículos con tecnologías más limpias, en particular los vehículos eléctricos. Dos subregiones (los 15 países de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental y los 10 países de la ASEAN) han adoptado hojas de ruta para el ahorro de combustible en las que se ha incluido el fomento de los vehículos eléctricos. Países como Kenya han establecido amplios incentivos y normativas para acelerar la introducción y el ensamblaje y fabricación locales de vehículos eléctricos.

19. Se ha prestado apoyo a pequeñas empresas emergentes del sector privado mediante financiación inicial y asistencia técnica para desarrollar productos y modelos de negocio adaptados a la introducción de la movilidad eléctrica en los países de ingresos medianos y bajos, y se han puesto a

⁵ Puede consultarse en <https://www.unep.org/resources/report/fuel-economy-passenger-cars-global-south>.

⁶ Véase <https://www.unep.org/events/workshop/africa-e-mobility-forum>.

⁷ Disponible en <https://www.unep.org/resources/report/electric-vehicle-lithium-ion-batteries-lower-and-middle-income-countries>.

⁸ Véase <https://emobility.tools/>.

prueba vehículos e infraestructuras de repostaje para generar la experiencia sobre el terreno que tanto se necesita en relación con esta tecnología.

4. Apoyo a la movilidad activa

20. Los desplazamientos a pie y en bicicleta constituyen las principales formas de movilidad para mucha gente en todo el mundo. La distribución modal de la movilidad activa puede alcanzar entre el 70 % y el 90 % en algunas ciudades, y los datos muestran que cada día 1.000 millones de personas en África se desplazan a pie o van en bicicleta como principal medio de transporte. Sin embargo, los inversores y los Gobiernos siguen dando prioridad a incrementar el espacio vial asignado a los automóviles, a pesar de los elevados costes sociales. La escasa prioridad de las políticas de fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta y la falta de inversión en las infraestructuras necesarias provocan que aumente la dependencia del automóvil para pasajeros y otros vehículos motorizados (incluso en trayectos cortos) y empeore la congestión del tráfico. El resultado de todo ello es un deterioro de la calidad del aire, externalidades negativas del cambio climático, un acceso deficiente a bienes y servicios, millones de víctimas mortales y heridos en carretera (especialmente peatones y ciclistas) y pérdidas económicas.

21. El PNUMA ha estado apoyando a los gobiernos nacionales y municipales y a otros interesados en sus esfuerzos por priorizar mejor la inversión en movilidad activa, y abogando a nivel mundial y regional por la función transversal que desempeña la movilidad activa en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las prioridades estratégicas y locales, incluidas las relacionadas con el cambio climático, la calidad del aire, las ciudades verdes, la accesibilidad, la equidad y la mejora de la salud y el bienestar.

22. La labor del PNUMA en materia de movilidad activa se articula a través de la iniciativa “Share the Road” e incluye asistencia técnica, contactos con los interesados, elaboración de políticas, creación de capacidades, desarrollo de productos y herramientas del conocimiento, creación de asociaciones y promoción mundial y regional. El programa “Share the Road” también ha colaborado con sus socios en la elaboración de una serie de productos del conocimiento e informes para mejorar los conocimientos y la capacidad de dar prioridad a la movilidad activa⁹. A través de un reciente informe elaborado conjuntamente con ONU-Hábitat y Walk21 se estudiaron las condiciones de la movilidad activa en los 54 países africanos y se compartieron buenas prácticas inspiradoras de la región¹⁰.

23. El Plan de Acción Panafricano para la Movilidad Activa es el primer plan de acción regional de este tipo que establece compromisos para los Gobiernos africanos durante los próximos diez años. El Plan fue redactado en 2023 por el PNUMA en consulta con los Gobiernos y otros interesados y se publicará en 2024. El Plan de Acción es una iniciativa de seguimiento del apoyo prestado por el PNUMA y sus socios a países como Burundi, Egipto, Etiopía, Kenya, Rwanda, Uganda y Zambia para desarrollar políticas nacionales y urbanas sobre los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como otras ayudas técnicas. Otros países a los que se ha prestado asistencia técnica y para la elaboración de políticas son el Brasil, Indonesia y México. El PNUMA también estuvo al frente de la creación de una Red Africana para los Desplazamientos a Pie y en Bicicleta, que reúne a más de 200 organizaciones con el objetivo común de hacer que la movilidad activa sea segura y cómoda para todos.

III. Enseñanzas extraídas

24. Las elevadas tasas de urbanización y motorización de los países de ingresos medianos y bajos harán que a la movilidad sostenible siga correspondiéndole un papel fundamental en los esfuerzos por que estos países alcancen el crecimiento económico deseado y, al mismo tiempo, minimicen los impactos negativos, en particular los que afectan a la contaminación atmosférica y el clima. En el paso a una movilidad sostenible será clave un enfoque múltiple que incluya sistemas de transporte público con bajas emisiones de carbono, infraestructuras seguras y adecuadas para la movilidad activa y vehículos de emisiones cero.

25. Debido a las elevadas tasas de crecimiento en los parques automotores y en el consumo de energía en el sector del transporte, y a la ausencia de normas necesarias en los países de ingresos

⁹ Véase <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>.

¹⁰ Puede consultarse en <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>.

medianos y bajos, se alienta a los Gobiernos, especialmente en el Sur Global, a elaborar y aplicar políticas y normativas de movilidad sostenible.

26. Los enfoques armonizados a escala subregional, regional e internacional han demostrado ser un catalizador para que más países adopten políticas y programas de movilidad sostenible. Si bien ha habido esfuerzos y progresos a nivel local, subnacional y nacional, existen oportunidades para que los países cambien a opciones de movilidad más sostenibles mediante el desarrollo y la aplicación de compromisos y acuerdos armonizados a nivel subregional, regional e internacional. El trabajo realizado por el PNUMA para promover combustibles y vehículos menos contaminantes, la movilidad eléctrica y la movilidad activa demuestra que, si bien las soluciones de movilidad sostenible deben integrarse en los contextos locales, los enfoques subregionales mejoran su formulación, aplicación e impacto.

27. Los proyectos de demostración pueden impulsar la adopción de tecnologías y prácticas de movilidad sostenible. A través de los proyectos de demostración, en particular en los países de ingresos medianos y bajos, es posible mostrar resultados tangibles y exponer las posibilidades de ampliar y movilizar mayores apoyos a la transición hacia la movilidad sostenible. Buen ejemplo de ello han sido los proyectos de demostración de vehículos eléctricos de 2 y 3 ruedas llevados a cabo por el PNUMA, que contribuyeron a la adopción a mayor escala de esas tecnologías en los países.

28. El compromiso de las partes interesadas y la participación pública son fundamentales. La campaña del PNUMA para eliminar gradualmente el plomo de la gasolina en todo el mundo es un ejemplo de cómo el compromiso significativo de todos los interesados puede conformar las normas. Es necesario mantener esfuerzos continuos en los ámbitos de la comunicación, la sensibilización y el intercambio de información y conocimientos para aprovechar la experiencia de los distintos interesados, obtener respaldo público e incorporar la movilidad sostenible a la agenda de los responsables de la toma de decisiones en todos los sectores y en todo el mundo.

29. La formación y la capacitación adaptadas a las necesidades específicas de cada país son fundamentales para la plena aplicación de estrategias de movilidad sostenible. Si bien son cada vez más los países que han establecido normas, reglamentos y leyes para promover la movilidad sostenible, la aplicación y cumplimiento de esas normas no siempre han estado garantizados. La formación a medida y la creación de capacidades sobre mecanismos de aplicación apoyarán los esfuerzos de los países por cumplir la normativa adoptada sobre movilidad sostenible. Además, el fomento de las capacidades de recopilación, análisis y evaluación de datos e información es clave para concienciar a los responsables de la toma de decisiones de la necesidad de actuar de inmediato. También deben destinarse esfuerzos a mejorar la coherencia y la coordinación de las diversas actividades de creación de capacidad desarrolladas por diferentes actores.

30. Es muy necesaria la asistencia técnica en cooperación con las instituciones financieras para desarrollar proyectos financiados. Muy a menudo, la lentitud en la adopción de medidas de movilidad sostenible no se debe a la falta de financiación, sino a la capacidad de desarrollar proyectos de movilidad sostenible financiados. En consecuencia, resulta indispensable prestar apoyo específico a la creación de capacidades para el desarrollo de proyectos de movilidad sostenible.

IV. Recomendaciones y medidas que se proponen

31. El PNUMA seguirá:

- a) Promoviendo políticas y programas nacionales y municipales para aumentar la inversión en movilidad activa;
- b) Promoviendo un cambio a escala mundial hacia la movilidad eléctrica, centrándose en las cuestiones de los vehículos eléctricos usados, el final de la vida útil de las baterías, la circularidad, los vínculos con las energías renovables, las oportunidades para la fabricación local, la electrificación del transporte público y la creación de empleo, cuestiones prioritarias en el Sur Global;
- c) Prestando apoyo a los países de ingresos medianos y bajos en su transición hacia combustibles con bajo contenido en azufre y normativas más estrictas sobre vehículos nuevos y usados;
- d) Llevando a cabo actividades de formación y capacitación para los países de ingresos medianos y bajos sobre políticas y tecnologías innovadoras que faciliten la movilidad sostenible;
- e) Prestando apoyo a la comunicación y la sensibilización a través de plataformas de intercambio de conocimientos, el intercambio de buenas prácticas, informes técnicos, conjuntos de herramientas y sitios web en apoyo de la cooperación Norte-Sur y Sur-Sur;

f) Participando en asociaciones, por ejemplo, con socios regionales e internacionales, organizaciones de la sociedad civil, Estados miembros, gobiernos locales, el sector privado y el mundo académico.

32. Se insta a los Estados miembros a:

a) Unirse a los esfuerzos internacionales por cambiar a una movilidad baja en carbono para ayudarles a cumplir los objetivos del Acuerdo de París, mejorar la calidad del aire de las ciudades y apoyar los Objetivos de Desarrollo Sostenible;

b) Cambiar a normas sobre combustibles y vehículos menos contaminantes para minimizar las emisiones nocivas;

c) Fijar objetivos de movilidad con emisiones cero y elaborar hojas de ruta para eliminar los vehículos que consumen combustibles fósiles;

d) Apoyar la transición mundial hacia la movilidad eléctrica, y garantizar al mismo tiempo que el Sur Global no se queda atrás, tomando en consideración para ello las cuestiones de los vehículos eléctricos usados, el final de la vida útil de las baterías y la circularidad;

e) Fomentar la inversión en transporte público y su regulación para garantizar que sea seguro, autorizado y eficiente. Teniendo en cuenta que un autobús pendular transporta entre 40 y 80 pasajeros, las inversiones de ese tipo pueden dar como resultado una reducción considerable del volumen de tráfico de vehículos privados, menores emisiones de CO₂ y una mejora significativa de la seguridad vial para peatones y ciclistas;

f) Adoptar modelos integrados de movilidad urbana baja en carbono en los que se priorice la movilidad activa;

g) Facilitar recursos financieros y técnicos para cumplir el ambicioso mandato del programa de movilidad sostenible del PNUMA.
