

PLAN DE ACCIÓN PANAFRICANO PARA LA MOVILIDAD ACTIVA APROBADO POR LOS MINISTROS DE TRANSPORTE Y ENERGÍA DE TODA ÁFRICA

Agosto 2026

En abril de 2026, los ministros de Transporte y Energía de toda África respaldaron el [Plan de Acción Panafricano para la Movilidad Activa](#) y un Marco Continental sobre Movilidad Eléctrica durante la quinta sesión ordinaria del Comité Técnico Especializado en Transporte y Energía de la Unión Africana, celebrada en Johannesburgo. Ambos marcos tienen como objetivo abordar el creciente número de muertes por accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte en el continente, mediante el aumento de la inversión en fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en vehículos eléctricos.

El *Plan de Acción* es un marco integral destinado a transformar la movilidad en África, priorizando las necesidades de los peatones, ciclistas y otros usuarios del transporte no motorizado. Sus cinco objetivos abarcan la seguridad, la accesibilidad, la comodidad, la satisfacción del usuario y un mayor compromiso e inversión. Desarrollado mediante la participación directa de más de 1500 actores interesados, el *Plan de Acción* está codirigido por el [PNUMA](#) Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, [UN-Habitat](#), la Oficina Regional para África de la Organización Mundial de la Salud ([WHO](#)), con el apoyo de la [FIA Foundation](#).

Los dos respaldos, realizados en el primer año del [Decenio de las Naciones Unidas para el Transporte Sostenible \(2026–2035\)](#), posicionan a África para abordar los desafíos climáticos, de salud, de accesibilidad y de seguridad, al tiempo que desbloquean oportunidades económicas con un enfoque integrado que abarca tanto la movilidad activa como la eléctrica. En conjunto, ambos marcos constituyen una hoja de ruta para movilizar inversiones, reforzar los compromisos de política pública y acelerar la acción nacional en materia de transporte sostenible en África. Ambos marcos envían una señal clara de que los gobiernos africanos reconocen la urgencia de avanzar hacia la movilidad eléctrica y, al mismo tiempo, de invertir en la seguridad y el bienestar de los mil millones de personas que caminan y pedalean todos los días. Estos dos marcos continentales proporcionan la orientación estratégica necesaria para impulsar una acción política coordinada y desbloquear los recursos que el continente necesita para industrializarse y construir sistemas de transporte más seguros, limpios e inclusivos.

[El artículo publicado en el sitio web de UNEP subraya que](#) El *Marco Continental sobre Movilidad Eléctrica en África* es un marco de políticas elaborado por la Comisión de la Unión Africana [AUC](#), por sus siglas en inglés) en colaboración con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África [UNECA](#), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente [PNUMA](#). Establece orientaciones estratégicas para que los Estados miembros de la UA aceleren su transición desde sistemas de

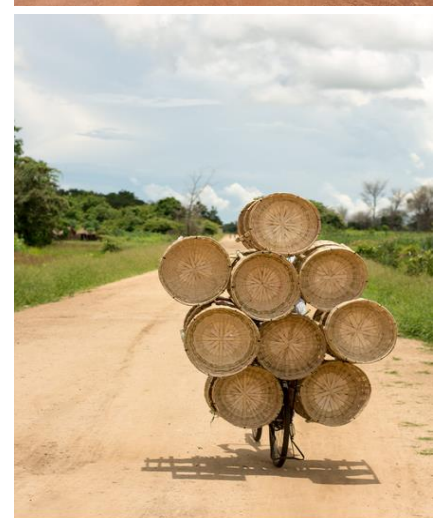


transporte dependientes de combustibles fósiles hacia vehículos eléctricos, desarrollen capacidades locales de fabricación y aprovechen el vasto potencial de energías renovables del continente. La necesidad de cambio es contundente: el sector del transporte en África representa el [31 % de las emisiones de CO₂](#), y más del 70 % de la demanda de combustibles refinados del continente [sigue siendo cubierta mediante importaciones](#). La movilidad eléctrica ya está ganando impulso en África. Aproximadamente 132.000 vehículos eléctricos están en funcionamiento, con Etiopía liderando el camino, y cerca de la mitad de los países africanos participan en el ensamblaje o fabricación de vehículos eléctricos y equipos de recarga. 31 países africanos ya mencionan la movilidad eléctrica en sus [contribuciones determinadas a nivel nacional \(NDC, por sus siglas en inglés\)](#) en el marco del Acuerdo de París.

El desafío es considerable: [más de mil millones de personas en África caminan o pedalean durante casi una hora cada día](#) para llegar al trabajo, a la escuela, a los mercados y a los servicios de salud. Sin embargo, la infraestructura vial y urbana del continente a menudo [no cumple con las normas de seguridad recomendadas](#), y las inversiones en infraestructura peatonal y ciclista siguen estando muy por debajo de lo necesario. Las consecuencias son graves. [África representa el 24 % de las muertes mundiales por siniestros viales](#) pese a contar con solo el 3 % de la flota mundial de vehículos, y los peatones y ciclistas constituyen más de un tercio de las víctimas mortales. Caminar, pedalear y utilizar vehículos eléctricos se encuentran entre las soluciones más eficaces, asequibles y prácticas que tenemos para afrontar la crisis climática, mejorar la salud pública y construir ciudades más habitables. Los marcos aprobados ofrecen a los gobiernos africanos un plan para acelerar inversiones que generan beneficios intersectoriales: desde aire más limpio y menores emisiones hasta ahorros económicos, comunidades más fuertes e independencia energética.

[El artículo de UNEP subraya que](#) las decisiones adoptadas en Johannesburgo se basan en compromisos políticos que ya están en marcha en todo el continente tanto para la movilidad activa como para la eléctrica. Etiopía adoptó su [Estrategia de Transporte No Motorizado](#) (2020–2029). Desde entonces, Addis Abeba ha construido más de 60 km de aceras y ciclovías protegidas, con planes para ampliar la red a más de 76 km de ciclovías y 200 km de aceras. También se han dado avances en Uganda, con la publicación el año pasado de un nuevo manual de diseño vial, y en Egipto, con el lanzamiento de su [Marco Estratégico de Movilidad Activa](#) (2025–2034). En el ámbito de la movilidad eléctrica, Ruanda ha introducido [incentivos fiscales integrales para los vehículos eléctricos](#), incluyendo IVA a tasa cero, exenciones arancelarias y un impuesto al carbono sobre los vehículos contaminantes. Al mismo tiempo, [Kigali ha prohibido](#) el registro de nuevas motocicletas de pasajeros con motor de combustión. En [Dakar, Senegal](#), está en funcionamiento el primer sistema de autobuses de tránsito rápido totalmente eléctrico, que opera más de 140 autobuses eléctricos articulados a lo largo de un corredor de 18 kilómetros. [Kenya](#), que [lanzó su Política Nacional de Movilidad Eléctrica a principios de 2026](#), cuenta ya con más de 24.000 motocicletas eléctricas, en su mayoría utilizadas como taxis, resultado de proyectos piloto anteriores. Estos cambios de política, desarrollados mediante amplios procesos de consulta y colaboración, demuestran el impulso institucional que los respaldos continentales de hoy están diseñados para acelerar.

[Otro artículo publicado por UNEP enfatiza que](#) otros países están siguiendo estos ejemplos. Los ministerios de transporte y carreteras de Ghana han aprobado un plan de trabajo para fomentar el uso de la bicicleta, y Malawi está integrando el transporte no motorizado en su política nacional de transporte. Asimismo, Marruecos celebró un taller de lanzamiento de transporte sostenible y planea intervenciones en varias ciudades. En junio, se presentó la edición en francés del Plan de Acción



Panafricano para la Movilidad Activa en un taller regional con la participación de representantes de nueve países. Una vez aprobado el plan, el reto consiste en convertir su implementación en carriles seguros y conectados [para los mil millones de africanos que caminan y andan en bicicleta a diario.](#)

Para saber mas

[Noticia en sitio web UNEP](#)

[Articulo en sitio web UNEP](#)

[Pan-African Action Plan for Active Mobility](#)

[Un Decade Sustainable Transport 2026-2035](#)

[UN Decade Sustainable Transport 2026 2035 Implementation Plan](#)

[Walking and Cycling in Africa – UNEP Publication](#)

[FIAT Foundation](#)

[Photography.bicyclingaroundtheworld.nl](#)

[Championnats du Monde UCI 2025 in Rwanda](#)

