



Bruselas, 22 de mayo de 2025  
(OR. en)

9304/25  
ADD 1

TRANS 198  
ENV 390  
SOC 308

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 22 de mayo de 2025

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: C(2025) 3068 annex

---

Asunto: ANEXOS  
de la  
RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN  
sobre la pobreza de transporte: garantizar una movilidad asequible,  
accesible y justa

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento C(2025) 3068 annex.

---

Adj.: C(2025) 3068 annex



Bruselas, 22.5.2025  
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

## **ANEXOS**

**de la**

## **RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN**

**sobre la pobreza de transporte: garantizar una movilidad asequible, accesible y justa**

## ANEXO I

### EJEMPLOS DE INDICADORES DE POBREZA DE TRANSPORTE

1. COMISIÓN EUROPEA: DIRECCIÓN GENERAL DE EMPLEO, ASUNTOS SOCIALES E INCLUSIÓN, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., FINAL REPORT, TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES [«INFORME FINAL. LA POBREZA DE TRANSPORTE: DEFINICIONES, INDICADORES, DETERMINANTES Y ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN», DOCUMENTO EN INGLÉS], OCTUBRE DE 2024<sup>1</sup>
  - 1) Indicadores centrados en la asequibilidad del transporte
    - a) Porcentaje de la población que se enfrenta a la falta no deseada de un automóvil por grupo de renta y tipo de hogar, según grupo de población.
    - b) Porcentaje de la población para la que los billetes de transporte público son «demasiado caros» (también disponible por grado de urbanización: ciudades, pueblos y zonas suburbanas, zonas rurales y entre diferentes grupos de población).
    - c) Porcentaje de la población en hogares identificados por los indicadores del 6 % y 2M<sup>2</sup> de asequibilidad del transporte (también disponible por grado de urbanización: ciudades, pueblos y zonas suburbanas, zonas rurales y por grupo de población).
    - d) Porcentaje de la renta disponible que se gasta en transporte (uso de vehículos y servicios de transporte) (también disponible por decil de gasto).
  - 2) Indicadores centrados en la disponibilidad del transporte
    - a) Porcentaje de la población que se encuentra en situación de privación material y social y es propietaria de un automóvil.

---

<sup>1</sup> Comisión Europea: Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies [«Informe final. La pobreza de transporte: definiciones, indicadores, determinantes y estrategias de mitigación», documento en inglés], octubre de 2024, [https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report\\_es](https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_es). Fuentes: 1) a): Eurostat [[ilc\\_mddu05](#)], 1) b): Fuente: Eurostat [[ilc\\_mdcs13a](#)], 1) d): Eurostat [[icw\\_aff\\_05](#)], 2) c): Microdatos de la Encuesta europea sobre calidad de vida de 2016 de Eurofound; 3) Eurostat [[lfso\\_19plwk28](#)].

<sup>2</sup> Umbral del 6 %: porcentaje de la población que gasta más del 6 % o más del doble de la mediana nacional en transporte y tiene un gasto total inferior a la mediana nacional. 2M se refiere al índice de gasto desproporcionado (2M significa el doble de la mediana nacional). Se considera que un hogar es vulnerable desde el punto de vista del transporte si la proporción del gasto total que dedica al transporte es superior al doble de la mediana nacional. En otras palabras, se trata de hogares cuya situación socioeconómica los lleva a soportar un gasto desproporcionado para mantener un nivel de movilidad adecuado a sus necesidades.

- b) Proporción de la población para la que la parada de transporte público más cercana está «demasiado lejos» (también disponible por grado de urbanización: ciudades, pueblos y zonas suburbanas, zonas rurales).
  - c) Porcentaje de la población con acceso «muy difícil» al transporte público, por población total y población rural.
- 3) Indicadores centrados en la accesibilidad del transporte
- Porcentaje de la población activa que dedica más de treinta minutos de desplazamiento domicilio-trabajo (un trayecto) por grado de urbanización.
- 4) Indicadores centrados en la adecuación del transporte
- Porcentaje de la población que considera que el acceso al transporte público resulta demasiado complicado para las personas con movilidad reducida.

## 2. LISTA NO EXHAUSTIVA DE EJEMPLOS DE INDICADORES ADICIONALES ÚTILES QUE PODRÍAN DESARROLLARSE O EXISTIR YA

### Dimensión de la asequibilidad:

- a) RBCA (renta baja, coste alto): indicador que mide la proporción de hogares cuyos gastos de transporte son superiores a la mediana nacional y que se encuentran en riesgo de pobreza<sup>3</sup>.
- b) Indicador del 10 % (porcentaje de hogares en los que los gastos de transporte representan más del 10 % de la renta neta).
- c) Personas que no pueden permitirse utilizar con regularidad el transporte público por edad, sexo, situación laboral y grupo de renta<sup>4</sup>.
- d) Estructura del gasto de consumo por grado de urbanización y clasificación del consumo individual por finalidad (datos de 2020 también disponibles)<sup>5</sup>.

### Dimensión de la disponibilidad del transporte y la accesibilidad de los servicios esenciales:

- a) Número de pasajeros que utilizan anualmente el transporte público en la ciudad y en el área urbana funcional.
- b) Pasajeros-kilómetro en transporte público en la ciudad y el área urbana funcional por año.
- c) Número de plazas de estacionamiento para bicicletas adyacentes a paradas y estaciones de transporte público en la ciudad y en el área urbana funcional.

<sup>3</sup> combinación del indicador anterior y de las personas en riesgo de pobreza o exclusión social por grupo de país de nacimiento (población de dieciocho años o más) (ilc\_peps06n).

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc\\_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc\\_md.ilc\\_mdcs](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs).

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs\\_str\\_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb\\_livcon](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon).

- d) Tiempo medio empleado en recorrer 3 km en transporte público a través de la ciudad y el área urbana funcional durante las horas punta y las horas valle.
- e) Población que tiene a su disposición una parada de transporte público a una distancia accesible a pie (parada de autobús y tranvía a menos de 500 m o parada de tren o metro a menos de 1 km) (este indicador ya existe para las zonas urbanas)<sup>6</sup>.
- f) Personas empleadas por tiempo de desplazamiento domicilio-trabajo, nivel educativo y grado de urbanización<sup>7</sup>.
- g) Población accesible por ferrocarril en 1,5 horas / población en un radio de 120 km x 100<sup>8</sup>.

En el caso de los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público, así como la conducción en régimen de libre circulación o la conducción en condiciones realistas o congestionadas:

- h) Número de personas / centros de servicios a los que puede llegarse en un tiempo máximo específico (a nivel de red, o agregado a nivel de unidad administrativa local/NUTS3).
- i) Porcentaje de población con acceso a un mínimo de N centros de servicios en un tiempo máximo determinado (por unidad administrativa local/NUTS3) (siendo «N» el número de centros de servicios pertinentes que deben considerarse en función del servicio).
- j) Tiempo de desplazamiento a los N centros de servicios/personas más próximos (a nivel de red, o agregado a nivel de unidades administrativas locales/NUTS3).
- k) Indicador de accesibilidad de Foster-Greer-Thorbecke (FGT2), que computa las personas situadas por debajo de un umbral de suficiencia predefinido<sup>9</sup> ponderado por la magnitud de su déficit de accesibilidad dentro de un tiempo de desplazamiento determinado (de cuarenta a cincuenta minutos) (a nivel de la red o agregado a nivel de unidades administrativas locales/NUTS3).

**En lo que respecta a las dimensiones de la disponibilidad y la accesibilidad, pueden ser útiles las referencias siguientes:**

<sup>6</sup> Véase Comisión Europea, «La cohesión en Europa en el horizonte de 2050: octavo informe sobre la cohesión económica, social y territorial», 2021, mapa 4.7, <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/fl7dbeb1-ba07-11ec-b6f4-01aa75ed71a1>.

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa\\_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb\\_labour.du\\_lfsa.du\\_lfsa\\_19](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19).

<sup>8</sup> Véase Comisión Europea: Dirección General de Política Regional y Urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* [«Rendimiento del transporte ferroviario de pasajeros en Europa: indicadores regionales y territoriales de accesibilidad para el transporte ferroviario de pasajeros», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2021.

<sup>9</sup> Véase Science direct, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?* [«Definir e implantar un nivel suficiente de accesibilidad: ¿qué nos lo impide?», documento en inglés], Jean Ryan y Karel Martens, septiembre de 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

- Comisión Europea, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail* [«Rendimiento del transporte ferroviario de pasajeros en Europa: indicadores regionales y territoriales de accesibilidad para el transporte ferroviario de pasajeros», documento en inglés], 2021<sup>10</sup>.
- En lo que concierne al transporte por carretera, véase Comisión Europea, *Road Transport Performance in Europe* [«Rendimiento del transporte por carretera en Europa», documento en inglés], 2018<sup>11</sup>.
- Comisión Europea, «La cohesión en Europa en el horizonte de 2050: octavo informe sobre la cohesión económica, social y territorial», 2021, véase el mapa 4.7<sup>12</sup>.
- Comisión Europea, *Noveno informe sobre la cohesión económica, social y territorial*, 2024<sup>13</sup>.
- Estudios de política rural de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, *Getting to Services in Towns and Villages - Preparing Regions for Demographic Change* [«Cómo llegar a los servicios en ciudades y pueblos: preparación de las regiones para el cambio demográfico», documento en inglés], 2024, p. 13<sup>14</sup>.

Para evaluar **la calidad y la suficiencia de la red de transporte público**, los distintos modos de transporte público podrían dividirse en «categorías de calidad» en función del nivel de frecuencia del modo de transporte (por ejemplo, menos de cinco minutos, de cinco a diez minutos, de diez a veinte minutos, etc.) y la distancia hasta la siguiente parada de cada modo de transporte<sup>15</sup>.

#### **Dimensión de la adecuación del transporte:**

- a) Porcentaje de paradas de metro con instalaciones para personas con discapacidad y movilidad reducida.
- b) Número de paradas y estaciones de transporte público en la ciudad y en las áreas urbanas funcionales accesibles para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida.
- c) Número de vehículos de transporte público en la ciudad y en las áreas urbanas funcionales accesibles para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida, desglosado por tipo de vehículo.

<sup>10</sup> Comisión Europea: Dirección General de Política Regional y Urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. *et al.*, *Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail* [«Rendimiento del transporte ferroviario de pasajeros en Europa: indicadores regionales y territoriales de accesibilidad para el transporte ferroviario de pasajeros», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2021 [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail).

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe).

<sup>12</sup> <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/fl7dbeb1-ba07-11ec-b6f4-01aa75ed71a1>.

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/reports/cohesion9/ES\\_9CR\\_Report.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/ES_9CR_Report.pdf).

<sup>14</sup> [https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages\\_df1e9b88-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html).

<sup>15</sup> Véase el ejemplo de Austria, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>.



## ANEXO II<sup>16</sup>

### **APOYO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: EJEMPLOS DE MEDIDAS E INVERSIONES ESPECÍFICAS RENTABLES<sup>17</sup>**

- 1) Centrarse en apoyar a los hogares de renta baja o de renta media-baja en las zonas geográficas insuficientemente atendidas
  - Mejora de los servicios de transporte público y puesta en marcha de líneas de autobús/autocar/ferrocarril en zonas predominantemente suburbanas, periurbanas y rurales de renta baja.
  - Construcción de infraestructuras de transporte público en zonas de renta predominantemente baja; centros de movilidad para facilitar el intercambio y las conexiones entre el transporte público, la movilidad compartida, el uso de bicicletas y los desplazamientos a pie en zonas predominantemente suburbanas, periurbanas y rurales que las conecten con los centros urbanos.
  
- 2) Centrarse en el apoyo a los grupos vulnerables
  - Transporte específico subvencionado puerta a puerta a la carta o servicios de transporte público de cero emisiones que respondan a la demanda de los grupos vulnerables.
  - Programas de bonos para el transporte público local y suscripciones a la movilidad compartida (incluidas bicicletas, bicicletas eléctricas y patinetes) para grupos vulnerables.
  - Mejora de la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad mediante la instalación de rampas, ascensores y avisos sonoros.
  - Construcción de carriles seguros para bicicletas, plazas de estacionamiento seguras para bicicletas y estaciones de uso compartido de bicicletas, así como instalaciones seguras para dejar las bicicletas cerca de escuelas, centros juveniles y universidades.
  - Sistemas de arrendamiento social para vehículos de cero emisiones, para hogares, microempresas y otros usuarios del transporte vulnerables, junto con la correspondiente infraestructura de recarga.

---

<sup>16</sup> Complementa la publicación de la Comisión Europea de (Comisión Europea: Dirección General de Acción por el Clima, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. *et al.*, *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments* [«Apoyo a la ejecución del Fondo Social para el Clima. Nota sobre buenas prácticas para medidas e inversiones rentables», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), así como la Comunicación de la Comisión titulada «Orientaciones respecto de los planes sociales para el clima», C(2025) 881 final, de 5.3.2025, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202501597](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597).

<sup>17</sup> Todas las medidas e inversiones son subvencionables en el marco del Fondo Social para el Clima. En función de la situación de cada Estado miembro.

- 3) Combinar la introducción de mejoras en el transporte público (disponible para todas las personas) con sistemas de apoyo financiero a los grupos vulnerables
- Adquisición de autobuses de cero emisiones o vehículos ferroviarios<sup>18</sup> en barrios urbanos, suburbanos y periurbanos insuficientemente atendidos, combinada con bonos/carteras de movilidad digital para los usuarios del transporte vulnerables.
  - Creación de servicios de transporte a la carta de cero emisiones en zonas que no dispongan de servicios de transporte público adecuados o para la conexión del «último kilómetro», combinada, en su caso, con bonos/carteras de movilidad digital para los usuarios del transporte vulnerables.
  - Inversiones en infraestructuras para desplazamientos a pie y en bicicleta, combinadas con sistemas de uso compartido de bicicletas o subvenciones para la compra, el alquiler a largo plazo o el arrendamiento financiero de bicicletas, bicicletas eléctricas y bicicletas de carga para grupos vulnerables.
  - Sistemas subvencionados de uso compartido de vehículos de cero emisiones o programas de alquiler para hogares con baja renta combinados con inversiones en infraestructuras públicas de recarga.

---

<sup>18</sup> Trenes ligeros de cero emisiones que permitan utilizar las infraestructuras existentes sin necesidad de introducir mejoras en ellas, o con mejoras mínimas, y aumentar la frecuencia de los servicios prestados.