

Bruxelas, 22 de maio de 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

NOTA DE ENVIO

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine
DEPREZ, diretora

data de receção: 22 de maio de 2025

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.: C(2025) 3068 annex

Assunto: ANEXOS
da
RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO
sobre a pobreza em matéria de transportes: assegurar uma mobilidade
comportável, acessível e equitativa

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento C(2025) 3068 annex.

Anexo: C(2025) 3068 annex



Bruxelas, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

ANEXOS

da

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO

**sobre a pobreza em matéria de transportes: assegurar uma mobilidade comportável,
acessível e equitativa**

ANEXO I

EXEMPLOS DE INDICADORES DE POBREZA EM MATÉRIA DE TRANSPORTES

1. COMISSÃO EUROPEIA, DIREÇÃO-GERAL DO EMPREGO, DOS ASSUNTOS SOCIAIS E DA INCLUSÃO, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L., ET AL., «FINAL REPORT, TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES», OUTUBRO DE 2024¹
 - 1) Indicadores que incidem na comportabilidade dos preços dos transportes
 - a) Percentagem da população que se vê confrontada com a privação forçada de automóvel por grupo de rendimento e tipo de agregado familiar e por diferentes grupos populacionais
 - b) Percentagem da população para a qual os bilhetes dos transportes públicos são «demasiado caros» (também disponível por grau de urbanização: cidades, vilas e subúrbios, zonas rurais e entre diferentes grupos populacionais)
 - c) Percentagem da população do agregado familiar identificada pelos indicadores de 6 % e 2M² da comportabilidade dos preços dos transportes (também disponível por grau de urbanização: cidades, vilas e subúrbios, zonas rurais e por grupo populacional)
 - d) Percentagem do rendimento disponível gasto em transportes (funcionamento de equipamentos de transporte e serviços de transporte) (também disponível por decil de despesa)
 - 2) Indicadores que incidem na disponibilidade dos transportes
 - a) Percentagem da população material e socialmente desfavorecida que é proprietária de um automóvel
 - b) Percentagem da população para a qual a paragem de transportes públicos mais próxima está «demasiado longe» (também disponível por grau de urbanização: cidades, vilas e subúrbios, zonas rurais)

¹ Comissão Europeia, Direção-Geral do Emprego, dos Assuntos Sociais e da Inclusão, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., et al., «Final Report, Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies», outubro de 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. (não traduzido para português). Fontes: (1) (a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], (1) (b) : Fonte: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], (1) (d) : Eurostat [[icw_aff_05](#)], (2) (c) : Microdados do «2016 European Quality of Life Survey», Eurofound (não traduzido para português); (3): Eurostat [[lfsq_19plwk28](#)]

² Limiar de 6 %: percentagem da população que gasta mais de 6 % ou mais do dobro da mediana nacional em transportes e cuja despesa total é inferior à mediana nacional. 2M refere-se ao índice de despesas desproporcionadas (2M significa o dobro da mediana nacional). Considera-se que um agregado familiar é vulnerável em matéria de transportes se a proporção da despesa total consagrada aos transportes for superior ao dobro da mediana nacional. Por outras palavras, trata-se de agregados familiares cuja situação socioeconómica exige que gastem de forma desproporcionada para manter um nível de mobilidade adequado às suas necessidades.

- c) Percentagem da população com acesso «muito difícil» aos transportes públicos por população total e população rural
- 3) Indicadores que incidem na acessibilidade dos transportes
- Percentagem da população ativa que depende mais de 30 minutos nas deslocações de e para o trabalho (ida ou volta) por grau de urbanização
- 4) Indicadores que incidem na adequação dos transportes
- Percentagem da população que considera o acesso aos transportes públicos demasiado difícil para as pessoas com mobilidade reduzida
- 2. LISTA NÃO EXAUSTIVA DE EXEMPLOS DE INDICADORES ÚTEIS ADICIONAIS QUE PODEM SER DESENVOLVIDOS OU QUE JÁ EXISTEM**

Dimensão da comportabilidade dos preços:

- a) RBCE (rendimentos baixos, custos elevados), indicador que mede a percentagem de agregados familiares com despesas de transporte acima da mediana nacional e em risco de pobreza³
- b) Indicador de 10 % (percentagem de agregados familiares em que as despesas de transporte representam mais de 10 % do rendimento líquido)
- c) Pessoas que não podem pagar a utilização regular de transportes públicos por idade, género, situação profissional e grupo de rendimentos⁴
- d) Estrutura das despesas de consumo por grau de urbanização e classificação do consumo individual por objetivo (também estão disponíveis dados para 2020)⁵

Dimensão da disponibilidade de transportes e da acessibilidade a serviços essenciais:

- a) Número de passageiros transportados em transportes públicos na cidade e na zona urbana funcional por ano
- b) Passageiros-quilómetros em transportes públicos na cidade e na zona urbana funcional por ano
- c) Número de lugares de estacionamento para bicicletas adjacentes a paragens e estações de transportes públicos na cidade e na zona urbana funcional
- d) Tempo médio para percorrer 3 km em transportes públicos atravessando a cidade e a zona urbana funcional durante as horas de ponta e fora das horas de ponta

³ uma combinação do indicador anterior e das pessoas em risco de pobreza ou exclusão social por grupo de países de nascimento (população com idade igual ou superior a 18 anos) (ilc_peps06n)

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon

- e) População com uma paragem de transportes públicos a uma distância que pode ser percorrida a pé (paragem de autocarro e elétrico num raio de 500 m e/ou comboio ou estação de metro num raio de 1 km) — já existe para as zonas urbanas⁶
- f) Pessoas empregadas por tempo de deslocação, nível de habilitações e grau de urbanização⁷
- g) População acessível por transporte ferroviário em, no máximo, 1,5 horas/população num raio de 120 km x 100⁸

Para deslocações a pé, de bicicleta, em transportes públicos, de condução em circulação livre, de condução em condições realistas/congestionadas:

- h) Número de pessoas/instalações de serviço alcançados dentro de um limiar de tempo de viagem específico (a nível da grelha, ou agregado em LAU/NUTS 3)
- i) Percentagem da população com acesso a, pelo menos, N instalações de serviço dentro de um limiar de tempo de viagem (por LAU/NUTS 3) («N» representa o número de instalações de serviço pertinentes que devem ser consideradas de acordo com o serviço)
- j) Tempo de viagem até chegar às N instalações de serviço/pessoas mais próximas (a nível da grelha, ou agregado em LAU/NUTS 3)
- k) Indicador de acessibilidade Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) que contabiliza as pessoas abaixo de um limiar de suficiência predefinido⁹, ponderado pela dimensão do seu défice de acessibilidade num determinado tempo de viagem (40-50 minutos) (ao nível da grelha ou agregado na LAU/NUTS3)

Para as dimensões de disponibilidade e acessibilidade, ver também:

- Comissão Europeia, «Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail», 2021¹⁰
- Para o transporte rodoviário, ver Comissão Europeia «Road Transport Performance in Europe», 2018¹¹

⁶ Ver o 8.º relatório da Comissão Europeia sobre a coesão, «Cohesion in Europe towards 2050, Eighth report on economic, social and territorial cohesion», 2021, mapa 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8scr.pdf (não traduzido para português).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfsa.du_lfsa_19

⁸ Ver Comissão Europeia, Direção-Geral da Política Regional e 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», Serviço das Publicações da União Europeia, 2021 (não traduzido para português).

⁹ Ver Science direct, «Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?», Jean Ryan and Karel Martens, setembro de 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>

¹⁰ Comissão Europeia, Direção-Geral da Política Regional e 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», Serviço das Publicações da União Europeia, 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 (não traduzido para português).

- Comissão Europeia, «Cohesion in Europe towards 2050, Eighth report on economic, social and territorial cohesion», 2021, mapa 4.7, (não traduzido para português)¹²
- Comissão Europeia, «Ninth report on economic, social and territorial cohesion», 2024 (não traduzido para português)¹³
- Estudos Rurais da OCDE, «Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change», 2024, p. 13¹⁴

Para avaliar **a qualidade e a suficiência da rede de transportes públicos**, os vários modos de transporte público podem ser divididos em «categorias de qualidade» com base no nível de frequência do modo de transporte (por exemplo, menos de 5 minutos, 5 a 10 minutos, 10 a 20 minutos, etc.) e na distância até à paragem seguinte de cada modo de transporte¹⁵.

Dimensão da adequação dos transportes:

- a) Percentagem de estações de metro com instalações para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida
- b) Número de paragens e estações de transportes públicos na cidade e na zona urbana funcional acessíveis a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida
- c) Número de veículos de transporte público na cidade e na zona urbana funcional acessíveis a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, discriminados por tipo de veículo

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr.pdf

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/9CR_Report_FINAL.pdf

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html

¹⁵ Ver o exemplo da Áustria, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>

ANEXO II¹⁶

APOIO À MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: EXEMPLOS DE MEDIDAS E INVESTIMENTOS ESPECÍFICOS E EFICAZES EM TERMOS DE CUSTOS¹⁷

- 1) Ênfase no apoio aos agregados familiares com rendimento baixo ou médio-baixo em zonas geográficas insuficientemente servidas**
 - Melhoria dos serviços de transporte público e lançamento de linhas de autocarros/comboio em zonas predominantemente suburbanas, periurbanas e rurais de baixos rendimentos
 - Construção de infraestruturas de transportes públicos em zonas predominantemente de baixos rendimentos; plataformas de mobilidade para facilitar a alternância e as ligações entre os transportes públicos, mobilidade partilhada e deslocações de bicicleta e a pé predominantemente nas zonas suburbanas, periurbanas e rurais, fazendo a ligação aos centros urbanos

- 2) Ênfase no apoio aos grupos vulneráveis**
 - Serviços específicos e subvencionados de transporte porta a porta a pedido ou serviços de transportes públicos com nível nulo de emissões que respondam à procura para grupos vulneráveis
 - Programas de vales para transportes públicos locais e assinaturas de mobilidade partilhada (incluindo bicicletas, bicicletas elétricas e trotinetas) para grupos vulneráveis
 - Melhoria da acessibilidade dos transportes públicos para pessoas com deficiência através da instalação de rampas, ascensores e anúncios sonoros
 - Construção de faixas seguras para bicicletas, lugares de estacionamento seguros para bicicletas, bem como estações seguras de partilha e de bloqueio de bicicletas perto de escolas, centros de juventude e universidades
 - Regimes de locação social para veículos de emissões nulas, destinados a agregados familiares, microempresas e outros utilizadores vulneráveis de transportes, juntamente com as infraestruturas de carregamento correspondentes

- 3) Combinar a melhoria dos transportes públicos (disponíveis para todos) com regimes de apoio financeiro para grupos vulneráveis**

¹⁶ Complementar da publicação da Comissão Europeia (Comissão Europeia: Direção-Geral da Ação Climática, 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», Serviço das Publicações da União Europeia, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067> (não traduzido para português)), e Comunicação da Comissão Europeia «Orientações sobre os Planos Sociais para o Clima», C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Todas as medidas e investimentos são elegíveis ao abrigo do Fundo Social em matéria de Clima. Em função da situação em cada Estado-Membro.

- Aquisição de autocarros ou veículos ferroviários de emissões nulas¹⁸ em bairros urbanos, suburbanos e periurbanos insuficientemente servidos, combinada com vales/carteiras digitais de mobilidade para utilizadores vulneráveis de transportes
- Criação de serviços de transportes de emissões nulas a pedido em zonas que não disponham de serviços de transportes públicos adequados ou para a ligação do «último quilómetro», eventualmente combinados com vales/carteiras digitais de mobilidade para utilizadores vulneráveis de transportes
- Investimentos em infraestruturas para peões e ciclistas, combinados com sistemas de partilha de bicicletas e/ou subsídios para a aquisição, aluguer de longa duração e/ou locação financeira de bicicletas, bicicletas elétricas e bicicletas de carga para grupos vulneráveis
- Regimes subvencionados de partilha de veículos com nível nulo de emissões ou programas de arrendamento para agregados familiares com baixos rendimentos, combinados com investimentos em infraestruturas públicas de carregamento

¹⁸ Veículos ferroviários ligeiros de emissões nulas que permitam a utilização das infraestruturas existentes sem modernização ou com uma modernização mínima e o aumento da frequência dos serviços prestados.