

MOVILIDAD EN PRECARIO

RADIOGRAFIA DE LA  
POBREZA EN EL  
TRANSPORTE EN EUROPA



GREENPEACE

## Resumen y principales conclusiones del documento elaborado por: Oeko-Institut e.V. para Greenpeace



### Informe: “Movilidad en precario: radiografía de la pobreza en el transporte en Europa”

Estimación de niveles de precariedad en el transporte en las dimensiones de asequibilidad, disponibilidad y accesibilidad para identificar prioridades políticas hacia un sistema de transporte socialmente inclusivo y climáticamente sostenible

#### ¿Por qué Greenpeace ha encargado este análisis?

El [informe](#), elaborado por el Oeko-Institut e.V. para Greenpeace, responde a la necesidad de visibilizar la pobreza en el transporte como problema social y climático de primera magnitud en Europa.

La pobreza en el transporte ha dejado de ser un concepto puramente académico para convertirse en parte de la preocupación de la UE, que lo incorpora en su arquitectura legislativa a través del Sistema de Comercio de Emisiones (ETS2) y el Fondo Social para el Clima. Esta integración marca un hito fundamental, ya que permite que la vulnerabilidad en la movilidad sea reconocida y definida oficialmente por primera vez en el derecho comunitario, estableciendo los mecanismos necesarios para proteger a la ciudadanía frente a la volatilidad de los precios energéticos y asegurar una transición energética justa.

El informe también responde al contexto **geopolítico actual**, marcado por la **volatilidad de los mercados energéticos y las subidas de precios de los combustibles, que agravan la vulnerabilidad de los hogares con menos recursos**. Esta situación se ve acentuada por el contexto específico de España, donde el abandono del medio rural y **la crisis de la vivienda han desplazado a gran parte de la población hacia extrarradios mal conectados con los centros de trabajo y los servicios públicos**. Esto obliga a muchas familias a depender de vehículos privados, principalmente de combustión (gasoil y gasolina) ante la falta de alternativas eficaces de transporte colectivo, profundizando así la brecha de la pobreza en el transporte. En este contexto se refuerza la necesidad de abordar la pobreza de transporte tanto en el corto plazo como con una visión estratégica de largo plazo.

Greenpeace encarga este análisis para aportar evidencia empírica sobre quién sufre la pobreza en el transporte, en qué medida y por qué razones, con el objetivo de

orientar políticas públicas que sean a la vez socialmente justas, que busquen soluciones para el bienestar y que sean compatibles con los objetivos climáticos. A partir de los estudios existentes, así como de los indicadores de pobreza en el transporte recientemente calculados, **el informe estima el alcance de la pobreza en el transporte en toda Europa y ofrece información sobre quiénes se ven afectados por ella.** Los resultados empíricos se integran en un análisis de las políticas pertinentes para ayudar a combatir la pobreza en el transporte.

**El objetivo principal de este informe es tener un diagnóstico sobre los niveles de pobreza en el transporte en Europa y definir las políticas necesarias para abordarla.**

Para ello, y a partir de estudios existentes y con datos de 2024, se han calculado y analizado 11 indicadores clave de pobreza en el transporte, disponibles para hasta 33 países europeos, incluidos todos los Estados miembros de la UE. Entre ellos, se incluye un conjunto de indicadores novedosos que abordan la falta de datos relacionados con el transporte público y la pobreza en el transporte. El principal resultado del informe es un conjunto de recomendaciones de actuación, junto con un análisis de los niveles de pobreza en el transporte en diferentes dimensiones, que ofrecen orientaciones para establecer un sistema de transporte socialmente inclusivo y respetuoso con el clima.

## ¿Qué es la pobreza en el transporte?

La pobreza en el transporte se define, en términos generales, como una **situación en la que una persona o un hogar no puede alcanzar los niveles de movilidad socialmente necesarios.**

La pobreza en el transporte se caracteriza por tres dimensiones clave. En primer lugar, está la cuestión de la **disponibilidad**, es decir, si existen opciones de transporte adecuadas. La segunda dimensión es la **accesibilidad**, es decir, el acceso a los servicios esenciales que prestan los medios de transporte. La tercera dimensión es la **asequibilidad**, es decir, el coste (relativo) del transporte. Existe una cuarta dimensión, la **“adecuación del sistema de transporte”**, que resulta útil para describir la facilidad de uso del sistema.

### Disponibilidad

¿En qué medida existe una variedad de opciones de transporte? Esta dimensión se refiere a la presencia física de infraestructuras de transporte: existencia de paradas y líneas, frecuencia de las conexiones, idoneidad de los horarios. Su ausencia es especialmente aguda en zonas rurales y periféricas donde el transporte público es escaso o inexistente, obligando a la dependencia del vehículo privado.

## Accesibilidad

¿En qué medida las opciones de transporte garantizan el acceso a servicios esenciales? Esta dimensión va más allá de la existencia de transporte y se pregunta si ese transporte conecta efectivamente a las personas con los lugares donde se encuentran los servicios básicos necesarios para garantizar el bienestar: empleo, sanidad, educación, alimentación, actividades sociales, de cuidados y culturales. El tiempo de viaje es un indicador clave de esta dimensión.

## Asequibilidad

¿En qué medida las opciones de transporte son económicamente accesibles? Esta dimensión captura el coste relativo del transporte en relación con el presupuesto del hogar, tanto para el transporte público (precio del billete) como para el privado (combustible, seguros, mantenimiento, impuestos). La incapacidad de asumir estos costes, especialmente en contextos de crisis energética como el actual, puede generar privación de movilidad o, paradójicamente, obligar a destinar una parte desproporcionada del presupuesto familiar al transporte.

## Adecuación

Dimensión complementaria que describe la usabilidad del sistema de transporte. Incluye elementos como la fiabilidad, la seguridad física de las instalaciones, la accesibilidad sin barreras para personas con movilidad reducida, la disponibilidad fuera de horarios punta, la idoneidad para conciliar trabajo y cuidados, y la disponibilidad de información sobre las opciones de desplazamiento.

## ¿Qué factores impulsan la pobreza en el transporte?

Entre los factores que impulsan la pobreza en el transporte y que agravan estas dimensiones se incluyen:

- En primer lugar, **diversas formas de privación socioeconómica, en particular los bajos ingresos**. Los hogares con rentas bajas se ven forzados a establecer prioridades de gasto entre necesidades esenciales competidoras (vivienda, energía, alimentación, sanidad, transporte) lo que puede llevar a sacrificar la movilidad o, a la inversa, a sacrificar otras necesidades para poder desplazarse al trabajo.
- El segundo factor que influye en la dimensión de la asequibilidad es el **coste del transporte en sí mismo**. Esto se aplica tanto a los costes del transporte público como a los del privado y, en el caso del transporte privado incluye, además del precio de la gasolina o el diésel, también los gastos de seguro, mantenimiento y demás cargas fiscales. Esto genera cargas financieras que pueden ser inasumibles para los hogares más vulnerables.
- Un tercer factor determinante que contribuye a la pobreza en el transporte es la **falta de conectividad, debida a unas infraestructuras de transporte mal diseñadas e**

**insuficientes.** Se trata de un factor de la pobreza en el transporte determinado por la ubicación geográfica y vinculado a las infraestructuras de transporte en general. Las zonas rurales son especialmente vulnerables, pero también las áreas periurbanas y suburbanas alejadas de los centros. Igualmente, existe esta problemática en áreas y zonas transfronterizas donde las personas trabajadoras se mueven diariamente por razones de trabajo, estudios o cuidados.

- Otro factor que contribuye a la pobreza en el transporte es la **falta de infraestructuras y servicios básicos de proximidad**, lo que se traduce en una elevada movilidad, ya que esta se ve incrementada para cubrir las necesidades básicas. Cuando los servicios esenciales no se encuentran disponibles en la proximidad del hogar, las personas se ven obligadas a realizar desplazamientos más frecuentes, más largos y potencialmente más costosos, lo que amplifica los problemas de accesibilidad y asequibilidad.
- Por último, las **diversas formas de precariedad pueden ser un factor que contribuya a que el transporte resulte insuficiente.** Grupos como personas con movilidad reducida, población migrante con barreras lingüísticas, mujeres con responsabilidades de cuidado no remunerado, o personas mayores con necesidades de accesibilidad específicas, experimentan la pobreza de transporte a través de la dimensión de adecuación del sistema.

## Resumen de datos para España<sup>1</sup>

- **Existe un amplio margen de mejora para un mayor uso del transporte público en España: el 61% de la población nunca lo utiliza o lo hace menos de una vez al mes. Solo el 12% de la población lo utiliza a diario.**
- El **peor resultado de España** se registra en la proporción de **propiedad forzosa de un coche, con un 10,3%** (media europea: 6,4%). Solo Grecia tiene un resultado peor. La propiedad forzosa de un coche incluso aumentó entre 2018 y 2024 en 1,1 puntos porcentuales.
- Unos **2,2 millones de personas (9,8% de la población activa)** dedican **más de 60 minutos** (solo ida) a desplazarse a su puesto de trabajo. Este dato supera el promedio europeo (8,1%) e indica una desconexión importante entre las zonas residenciales y los centros de empleo, acentuada por una mala planificación urbanística y el problema del acceso a la vivienda.
- **Un 10,2% de la población española, 5.068.086 millones de personas, no usa el transporte público porque no hay en su zona, la frecuencia es baja o los horarios no encajan con su vida cotidiana.** La media europea es del 15,2%.

---

<sup>1</sup> «La media nacional se pondera en función del número de habitantes.» (Esto significa que la media no es la media de los países; por lo tanto, los países grandes tienen una gran influencia en la media; dado que Alemania y Francia suelen obtener malos resultados, normalmente hay más países por debajo de la media europea que por encima.)

- En las zonas rurales, el problema de disponibilidad es significativamente mayor, afectando a cerca del 26,9% de la población que vive en esas áreas, frente a apenas un 3,3% en las ciudades. **La "brecha de disponibilidad" en el mundo rural es ocho veces superior a la de los centros urbanos.**
- **En los indicadores relacionados con la carga de gasto en el hogar, España obtiene peores resultados que la media europea.** El 13,9% de los hogares con ingresos bajos o medios gasta en transporte más del doble de la mediana nacional. Además, el 15,2 % de esta misma población dedica más del 6% de su presupuesto total al transporte.
- **Un 0,9 % (alrededor de 500.000 personas en España) de la población no puede usar el transporte público por barreras físicas** (falta de accesibilidad para personas con movilidad reducida) o preocupaciones de seguridad y acoso (frente a la media europea del 3,4%). Solo Noruega obtiene un resultado ligeramente mejor.
- El porcentaje de personas que no utilizan el transporte público debido a la duración excesiva de los desplazamientos se sitúa por debajo de la media europea, un **2,1 % identifica la duración excesiva del trayecto como el motivo principal para no usar el transporte público.**
- **En comparación con el resto de países europeos,** España presenta mejores datos respecto a la media de países en cuanto a **adecuación y seguridad**, y los peores resultados los encontramos en los indicadores que hacen referencia a la **propiedad forzosa de coche, el gasto excesivo en transporte, la frecuencia de uso** del transporte público y la **pobreza de tiempo**. Esto pone de manifiesto la clara necesidad de adoptar medidas políticas para reducir la pobreza en el transporte.

## Conclusiones del informe a nivel europeo

- **Todos los países de la UE analizados presentan desafíos importantes** en cuanto a la pobreza en el transporte, siendo Alemania, Francia, Bulgaria y Austria los que presentan las diferencias más significativas. Esto indica que todos los países tienen enormes desafíos y están lejos de la situación óptima. Mucho más en el contexto actual de la crisis energética por la inflación fósil derivada de la guerra de Irán.
- **En la mayoría de los países europeos (alrededor del 90%), más de la mitad de la población no utiliza el transporte público con regularidad<sup>2</sup>.** Las principales barreras para el uso del transporte público son deficiencias estructurales en cuanto a disponibilidad, asequibilidad, accesibilidad y adecuación del servicio.
- El porcentaje de la población que no utiliza el transporte público debido a que no hay oferta en su zona, la frecuencia es demasiado baja o los horarios son inconvenientes alcanza hasta un 56 % en algunos países europeos como Chipre. La media europea es del 15,2%.

<sup>2</sup> Porcentaje de «Nunca» y «Menos de una vez al mes»

- En algunos países europeos como Grecia, hasta un 19 % de la población se ve obligada a tener un coche, lo que puede hacerles vulnerables a la inflación fósil derivada de la guerra de Oriente Medio.
- No todo el mundo vive la pobreza en el transporte de la misma manera. Por ejemplo, las mujeres y las personas mayores son mucho más propensas a evitar el transporte público porque se sienten inseguras o les resulta físicamente difícil utilizarlo.
- Las principales problemáticas encontradas a nivel europeo y relacionadas con la pobreza en el transporte y que afectan a la ciudadanía son:
  - Para el 3,5% de la población europea, los tiempos de desplazamientos excesivamente largos son la principal causa de la no utilización del transporte público.
  - Un 8% de la población activa en Europa pasa 60 minutos o más en un desplazamiento diario al trabajo (solo ida).
  - El 7% de la población de los países analizados utiliza el transporte público, pero lo considera una pesada carga económica.
  - Entre el 3% y el 5% de la población de la mayoría de los países europeos no utiliza el transporte público porque considera que es demasiado difícil su acceso o porque tiene preocupaciones en materia de seguridad.

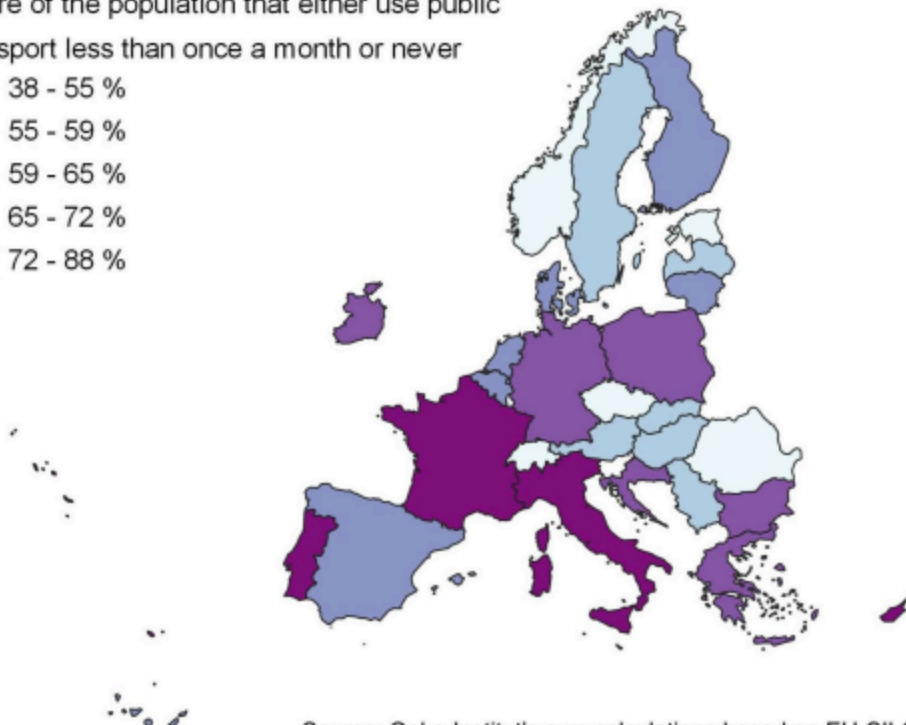
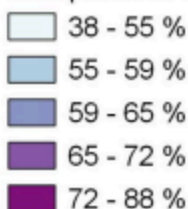
## Recomendaciones

### 1. Hacer que el transporte público resulte más atractivo y genere mayor bienestar

**La columna vertebral de un sistema de transporte socialmente inclusivo y respetuoso con el clima es una red de transporte público atractiva, asequible y accesible.** Además, su mejora y garantía supone una estrategia fundamental para hacer frente al contexto actual de inflación fósil y volatilidad del precio de los carburantes. Sin embargo, los nuevos datos de 2024 muestran que el uso del transporte público en Europa es muy bajo. **En la gran mayoría de los países europeos, más del 50% de la población no utiliza habitualmente el transporte público.**

**El 61% de la población española utiliza el transporte público menos de una vez al mes o nunca. Sólo el 12% lo utiliza todos los días.**

Share of the population that either use public transport less than once a month or never



Source: Oeko-Institut's own calculations based on EU-SILC 2024 microdata.

Para aumentar el uso y el bienestar del transporte público y fomentar un cambio modal que reduzca el uso del transporte motorizado individual, las administraciones públicas deben comprender las razones que lo motivan. Los datos de 2024 no revelan patrones uniformes entre los distintos países o regiones europeas, lo que subraya la necesidad de realizar análisis exhaustivos específicos para cada país. En general, es necesario abordar la disponibilidad, la asequibilidad y la adecuación del transporte público, así como la accesibilidad a los servicios y bienes esenciales.

#### a. Mejorar la asequibilidad del transporte público

Para garantizar la accesibilidad del transporte público para todas las personas, el sistema de transporte público debe ser asequible. La asequibilidad del transporte público depende del presupuesto disponible de los hogares para pagar los billetes, así como del precio de los mismos.

Hay países donde hasta un 6% de la población no utiliza el transporte público porque le resulta demasiado caro; y en algunos países, hasta un 15% de la población utiliza el transporte público, pero lo considera una carga económica demasiado elevada. **En España, el transporte público supone una elevada carga financiera para el 3% de los hogares.**

**La implantación de billetes sociales y climáticos, como el abono único de transporte, tiene que ser una prioridad política fundamental** - especialmente en el contexto de incremento del precio de los carburantes -, pues supondría un alivio de la carga económica que soportan, sobre todo para las personas usuarias de transporte en situación de vulnerabilidad.

Esto implica:

- **Ampliar los sistemas de billetes sociales existentes**, es decir, ampliar los grupos destinatarios más allá de personas mayores y estudiantes, dirigiéndose principalmente a personas con bajos ingresos y a quienes reciben prestaciones sociales. Vincular estos billetes a las estructuras de asistencia social existentes puede ayudar a reducir la carga administrativa.
- **Ampliar y consolidar los abonos únicos de transporte en todas las regiones y entre los distintos operadores de transporte** para garantizar una amplia cobertura de las ayudas. El Deutschland-Ticket en Alemania es un ejemplo especialmente bueno de ello. En enero de 2026 se introdujo en España un abono de transporte público de ámbito nacional similar (Abono Único), que simplifica el uso del transporte público y ofrece precios reducidos para las personas menores de 26 años. El desafío actual es su ampliación a todos los servicios de transporte público y a todas las Comunidades Autónomas y municipios.
- **Garantizar la continuidad de la financiación** para que se puedan mantener unos precios asequibles a largo plazo y, de este modo, ofrecer fiabilidad y seguridad a la hora de planificar a los hogares que ya se encuentran en una situación vulnerable. Para ello es fundamental contar con recursos “reciclados” en favor de la ciudadanía provenientes de mecanismos basados en el principio de “quien contamina paga” como los ingresos del mercados de derechos de emisiones, la tasa al queroseno o los potenciales [impuestos derivados de la problemática de los vuelos VIP](#).
- Por último, es importante garantizar que el grupo destinatario pueda **acceder fácilmente a la información sobre estas ofertas**. Esto se puede lograr mediante campañas públicas o involucrando a los agentes del sector social y trabajando a nivel local con el grupo destinatario.

No obstante, el transporte público a precio reducido o gratuito solo resulta relevante para aquellas personas que pueden acceder a los servicios esenciales mediante un transporte público adecuado, con horarios frecuentes, rutas sencillas y directas, información accesible y que sea seguro para todas las personas usuarias.

#### **b. Garantizar una buena oferta de transporte público**

**Para que el transporte público se integre en la vida cotidiana, es fundamental que sea fácilmente accesible. La existencia de paradas suficientes, la frecuencia de las**

**conexiones y unos horarios adecuados para la vida de las personas desempeñan un papel importante.**

El porcentaje de la población que no utiliza el transporte público debido a que no hay oferta en su zona, la frecuencia es demasiado baja o los horarios son inconvenientes alcanza hasta un 56% en algunos países europeos, como Chipre, el país con el resultado más crítico. **España se sitúa algo mejor que la media con un 10,2% de la población afectada por la falta de oferta o conveniencia del servicio.** Aunque el porcentaje medio europeo de personas sin acceso por falta de oferta es de aproximadamente el 15,2%, esta cifra oculta realidades muy distintas entre el mundo rural y el urbano, y entre los diferentes Estados miembros.

**La proporción de la población que no utiliza el transporte público debido a la falta de disponibilidad** (inexistencia de servicio, baja frecuencia u horarios inconvenientes), **desglosada por el grado de urbanización en España el 3,3% corresponde a las ciudades, el 14,9% corresponde a los pueblos y periferias.** En estas zonas intermedias, la carencia de opciones de transporte adecuadas se multiplica por más de cuatro respecto a las ciudades. El **26,9% corresponde a las zonas rurales.** Este es el dato más crítico, ya que revela que **más de una cuarta parte de la población rural en España identifica la indisponibilidad como la barrera principal para usar el transporte público.**

Estos datos precisos refuerzan una de las conclusiones centrales del estudio: la pobreza de transporte en España tiene un componente geográfico determinante. Mientras que las ciudades están bien servidas, la **"brecha de disponibilidad" en el mundo rural es ocho veces superior a la de los centros urbanos,** lo que empuja a estas personas hacia la dependencia del coche y, en muchos casos, a la "propiedad forzosa de vehículo" mencionada anteriormente en el informe.

En el ámbito de las políticas, es aquí donde entran en juego las inversiones en infraestructuras de transporte público, junto con una buena planificación urbanística y medidas de transporte complementarias que favorezcan un cambio modal para garantizar una buena conectividad entre las regiones:

- En las zonas urbanas y suburbanas, esto implica un desarrollo específico de las infraestructuras de transporte público y garantizar que la **planificación urbana sea integral,** es decir, que las **nuevas promociones inmobiliarias vayan acompañadas o, mejor aún, precedidas, por el desarrollo del transporte público.**
- En las **zonas más rurales** y en los núcleos de población más pequeños a corto y medio plazo, es necesario centrarse en ofrecer opciones de transporte multimodal, como los sistemas de transporte a demanda o las opciones de «park-and-ride».
- Es necesario seguir prestando especial atención a los **usuarios y usuarias vulnerables** del transporte, para ello se recomienda **establecer compensaciones**

para garantizar que las personas con escasos recursos para el transporte puedan hacer uso de estos nuevos servicios e infraestructuras.

- Esto también implica dar prioridad a las regiones con altos índices de pobreza en el transporte **garantizando que los servicios sean adecuados para su uso y que la información** sobre opciones de transporte adicionales, como el transporte a demanda, sea fácilmente accesible.

### **c. Mejorar la adecuación y la facilidad de uso del transporte público**

También se debe prestar especial atención a garantizar que la infraestructura de transporte público sea accesible a amplios sectores de la población.

**En la mayoría de los países europeos, entre el 3% y el 5% de la población no utiliza el transporte público porque les resulta demasiado difícil acceder al mismo o porque les preocupan cuestiones relacionadas con la seguridad.**

Los problemas de seguridad en el transporte público, como el acoso o los robos, pueden abordarse mediante una mejor infraestructura, como iluminación, vigilancia y botones de alarma en las paradas. También se pueden adoptar medidas para mejorar la seguridad de pasajeros y pasajeras y su sensación de seguridad (por ejemplo, protocolos de denuncia o campañas de sensibilización). Además, las mejoras en la accesibilidad física del transporte público son fundamentales para garantizar su facilidad de uso.

## **2. Identificar los grupos sociales particularmente afectados por la pobreza en el transporte y desarrollar soluciones específicas**

**La pobreza de transporte no afecta a todas las personas por igual; su impacto está fuertemente condicionado por factores sociodemográficos y geográficos que requieren respuestas diferenciadas.** Por ejemplo, las personas de 65 años o más reportan mayores dificultades de acceso físico y vulnerabilidad ante situaciones inseguras, con tasas de afectación que, en países como la República Checa, Serbia y Polonia, son ocho veces superiores a las de la población más joven.

Asimismo, **existe una marcada brecha de género.** En la mayoría de los países europeos, las mujeres evitan el transporte público con más frecuencia que los hombres debido a preocupaciones por el acoso y la seguridad, llegando a duplicar la tasa masculina en lugares como Eslovenia y Finlandia. Otros colectivos, como las personas migrantes enfrentan barreras adicionales relacionadas con el idioma, la falta de información accesible y una mayor exposición a la discriminación en los espacios de tránsito.

Para revertir esta situación, se propone transitar de un modelo generalista a uno estratégico y colaborativo. Es necesario integrar un enfoque estratégico para combatir la pobreza relacionada con el transporte en las estrategias nacionales y locales existentes. Se deben utilizar datos detallados para identificar a los grupos

vulnerables, las regiones afectadas y las deficiencias en las políticas. Además, este enfoque debe basarse en una estrecha cooperación entre los agentes nacionales, regionales y locales, que pueden aprovechar sus redes para prestar un apoyo específico y aplicar medidas modestas pero eficaces.

Se recomienda implementar **medidas que ya han funcionado con éxito**, como los **taxis nocturnos para mujeres** (Frauennachttaxi) con tarifas reducidas en Alemania, la **planificación urbana con perspectiva de género** del Plan Maestro de Barcelona, o la **accesibilidad universal total** lograda en el sistema de Viena.

### **3. Garantizar que las personas puedan acceder a los bienes y servicios esenciales sin verse afectadas por la pobreza de tiempo<sup>3</sup>**

Las personas necesitan opciones de transporte que garanticen el acceso a bienes y servicios esenciales sin invertir mucho tiempo en desplazarse. Generalmente, optarán por la opción más rápida y conveniente, que suele ser el coche particular. Por lo tanto, es fundamental que el sistema de transporte público esté estructurado de manera que los tiempos de viaje sean adecuados para la vida cotidiana y éste se convierta en una alternativa atractiva.

Si bien el desplazamiento al trabajo no es la única actividad relevante en la vida cotidiana de las personas, sin duda es una actividad importante que también garantiza la inclusión social cuando el tiempo de viaje representa una parte significativa de los desplazamientos semanales. Sin embargo, el análisis del desplazamiento diario al trabajo revela un desafío mayor relacionado con la "pobreza de tiempo": en el extremo superior, un 14% de los trabajadores en Letonia dedica más de una hora a llegar a su empleo (sólo ida), frente a un promedio europeo ponderado de aproximadamente el 8%.

España se sitúa por encima de la media europea, con un **9,8% de su población activa (2.184.714 personas) enfrentando trayectos (solo ida) de más de una hora de duración**. Este indicador refleja tanto las deficiencias de la red de transporte público para conectar eficientemente zonas residenciales y laborales, como los efectos del modelo territorial español, donde las grandes áreas metropolitanas generan desplazamientos largos y costosos en tiempo y dinero. A esta situación se le suma la crisis de la vivienda han desplazado a gran parte de la población hacia extrarradios mal conectados con los centros de trabajo y los servicios públicos.

El promedio europeo de personas que no utilizan el transporte público porque el tiempo de desplazamiento en este medio es demasiado largo es del 3,5%. **En España un 2,1% de las personas identifica la duración excesiva del trayecto como el motivo principal para no utilizar el servicio público.**

---

<sup>3</sup> La pobreza de tiempo ligada al transporte ocurre cuando los largos tiempos de desplazamiento (ir al trabajo, estudio o trámites) reducen las horas disponibles para el descanso, el cuidado personal y el ocio.

Para mejorar la accesibilidad a los servicios y bienes esenciales a través de las infraestructuras de transporte, es importante identificar las regiones con mayores necesidades para realizar inversiones específicas, utilizando herramientas como el [“Transport Poverty Hub”](#), que proporciona datos detallados sobre los destinos accesibles, y dar prioridad a dichas regiones en la planificación territorial. Esto debería complementarse con la optimización de las rutas de transporte público basándose en datos de uso y en conceptos de planificación urbana como la proximidad o la “ciudad de los 15 minutos”, con el objetivo de reducir la demanda de desplazamientos, especialmente en las zonas rurales y suburbanas.

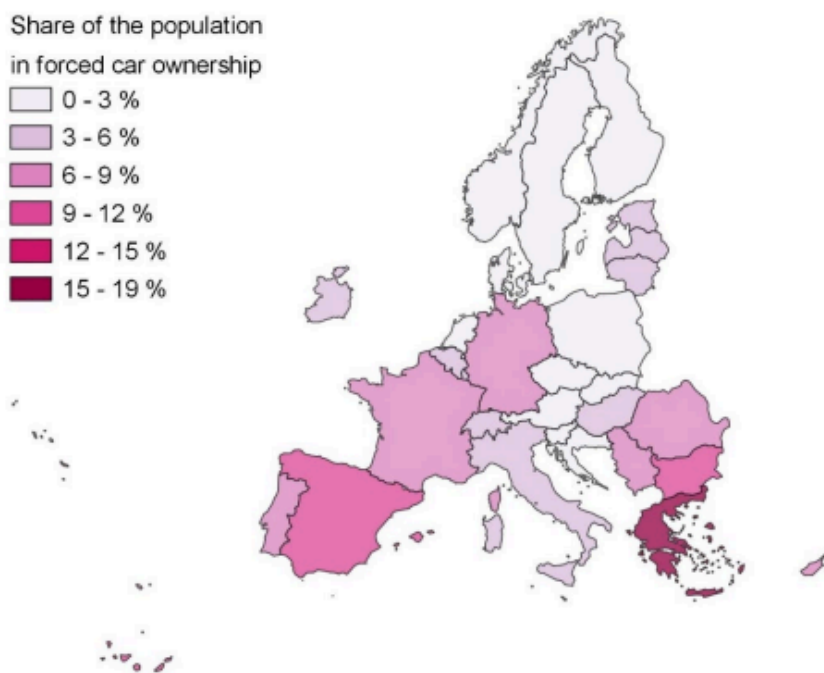
#### **4. Garantizar un transporte inclusivo y de calidad en tiempos de crisis energética**

**Apostar por un transporte público accesible y de calidad es una de las estrategias más eficaces para garantizar el bienestar de la población, al tiempo que se reduce el consumo energético y la dependencia de las importaciones de combustibles fósiles.** Necesitamos políticas climáticas ambiciosas para alcanzar nuestros objetivos climáticos. Sin embargo, debemos asegurarnos de que estas políticas se diseñen de manera que no afecten desproporcionadamente a los grupos vulnerables y de que existan mecanismos de apoyo adecuados para aliviar cualquier carga adicional derivada de estas políticas y garantizar que todas las personas puedan participar en la transformación.

En el sector del transporte, las políticas climáticas suelen tener como objetivo reducir el uso de vehículos que funcionan con combustibles fósiles, con el objetivo de reducir su consumo y por tanto, las emisiones. Surgen problemas de distribución si las personas que se ven afectadas por estos precios más altos no pueden optar por alternativas o no existen opciones de transporte alternativas, como el transporte público.

Un indicador que cuantifica a este grupo es la proporción de la población que está privada material y socialmente, pero que está obligada a tener un automóvil. Este indicador supone que las personas renuncian a bienes y servicios que son necesarios para un nivel de vida adecuado para poder permitirse un automóvil porque no tienen otra forma de satisfacer sus necesidades diarias de movilidad, como ir al trabajo o a los estudios. Por eso, este indicador de pobreza de transporte también se denomina "posesión forzada de automóvil". Se encontraron **tasas particularmente altas de posesión forzada de automóvil en Grecia, con un 19%; y en España y Bulgaria, ambos países con un 10%** cada uno, estando el promedio ponderado por población de todos los países analizados en un 6,4%. Este indicador en España empeoró en 1,1 puntos porcentuales entre 2018 y 2024, lo que indica una creciente dependencia del vehículo privado entre los sectores con menos recursos.

**Figure 4-11: Share of the population that is materially and socially deprived and owns a car, EU-SILC 2024**



Source: Oeko-Institut's own calculations based on EU-SILC 2024 microdata.

Notes: For IS and UK, no 2024 data is available. The country average is weighted by the number of people.

**El 13,9% de los hogares españoles con ingresos bajos o medios ya destina una proporción de su presupuesto al transporte que duplica la media nacional**, lo que los deja en una situación de extrema vulnerabilidad ante cualquier subida de los precios del combustible derivada de políticas climáticas.

Para garantizar que las necesarias políticas climáticas en el transporte no afecten de manera desproporcionada a los grupos vulnerables, es preciso tener en cuenta desde el principio los efectos distributivos, con medidas complementarias como ayudas económicas específicas e inversiones a largo plazo. Entre las medidas clave se incluyen la ampliación de un transporte público asequible y accesible, y la concesión de subvenciones para vehículos de cero emisiones adaptadas a los hogares con bajos ingresos, como la propuesta de Leasing Social francesa, minimizando los costes iniciales, el mantenimiento y las cargas administrativas.

## Demandas de Greenpeace

- Greenpeace aboga por una **Garantía de Movilidad** para acabar con la propiedad forzada de vehículo. Pedimos que se definan **estándares vinculantes para frecuencia, cobertura, horarios y accesibilidad**. Una Garantía de Movilidad que asegure la existencia de condiciones mínimas de servicios de transporte público y condiciones adecuadas para los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- Greenpeace aboga por un nuevo modelo de movilidad basado en una mejor planificación y en medidas como los **abonos climáticos y tarifas sociales**. Estas herramientas garantizan que el transporte público sea la opción más asequible y atractiva para todas las personas. Un **abono único** de transporte permanente con carácter mensual, trimestral o anual, que permita **usar cualquier medio de transporte público por todo el territorio**. Estos abonos deben garantizar la equidad y la igualdad de acceso a todo el territorio español, esto es, tener en cuenta las zonas rurales y las islas. El Abono Único implantado en enero es un paso positivo, pero insuficiente: debe extenderse a todos los medios de transporte y deben participar las CC.AA. y los municipios. **Greenpeace insta a las diferentes administraciones y autoridades de transporte a colaborar entre sí para avanzar hacia la ampliación de servicios incluidos en este abono.**
- Los **recursos necesarios para combatir la crisis climática y acabar con la precariedad en el transporte ya existen**; simplemente se concentran en las manos de los más ricos. Pedimos **medidas de fiscalidad justa para financiar el transporte público como lo son un impuesto a los superricos y el reciclaje de recursos en favor de la ciudadanía provenientes de mecanismos basados en el principio de “quien contamina paga”** como son los mercados de derechos de emisiones, los impuestos al combustible de la aviación o los impuestos a los vuelos VIP. Esta inversión hará realidad la visión de una movilidad asequible y sostenible para toda la ciudadanía de Europa, al tiempo que protege nuestro medio ambiente común.
- **Eliminar los descuentos fiscales generalistas e indiscriminados en los carburantes que generan desigualdad, dañan las cuentas públicas, beneficia a las petroleras y desincentivan el transporte público.** Sustituirlas por ayudas económicas a colectivos específicos y otras medidas de ahorro como la reducción de la velocidad, el teletrabajo, el vehículo compartido y la movilidad eléctrica.
- **Apostar por un escudo social verde** con foco en garantizar el bienestar de la ciudadanía reduciendo nuestra dependencia de los combustibles fósiles en el contexto de incremento de los precios de los carburantes y la energía debido a los conflictos internacionales y la inestabilidad geopolítica.
- Greenpeace insta al Gobierno a aprobar un **Plan Social para el Clima** que incluya medidas e inversiones claramente dirigidas a los hogares vulnerables, las microempresas vulnerables y los usuarios vulnerables del transporte con el

fin de garantizar una movilidad asequible. Las inversiones del Fondo Social para el Clima deben permitir a la ciudadanía acceder a medios de transporte sostenibles. Esto reducirá su dependencia de los combustibles fósiles a medio y largo plazo, mientras que las ayudas directas a la renta mitigarán los posibles efectos negativos a corto plazo.

- Greenpeace insta al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de forma coordinada con los ministerios de Transición Ecológica y Derechos Sociales a redactar y aprobar una **Estrategia contra la pobreza en el transporte**. Esta estrategia debe ir más allá de los parches temporales y articular una respuesta estructural a la precariedad de la movilidad en España.
- **Integración vinculante de la perspectiva de género y de cuidados en la planificación de la movilidad**. La planificación de la movilidad debe garantizar la seguridad, la flexibilidad y la accesibilidad universal.