

# POBREZA DE TRANSPORTE

## I Jornadas Nacionales de Movilidad Rural

Nuevos modelos de gestión innovadora del transporte público en territorios no metropolitanos, intermodal e intercompletencial.

Viernes 25 de abril de 2025, Guadix (Granada), Teatro Municipal

### Organizadores



### Colaboradores



Prof. Carmen Lizárraga

Departamento de Economía  
Aplicada, UGR

clizarra@ugr.es

# POBREZA DE TRANSPORTE

1. Especificidad de áreas rurales
2. Dimensiones Asociadas y Concepto de Pobreza de Transporte
3. Indicadores
4. Hechos
5. Conclusiones

# 1. ESPECIFICIDADES EN EL ÁMBITO RURAL

Factores estructurales de desventaja señalados por la *Estrategia Nacional de Prevención y Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social*

Menor nivel educativo.

Menores oportunidades laborales cualificadas y bien remuneradas

Carencias en servicios públicos clave:

 Sanidad

 Educación

 Transporte público

 Conectividad digital

 Eficiencia energética

 Acceso a justicia

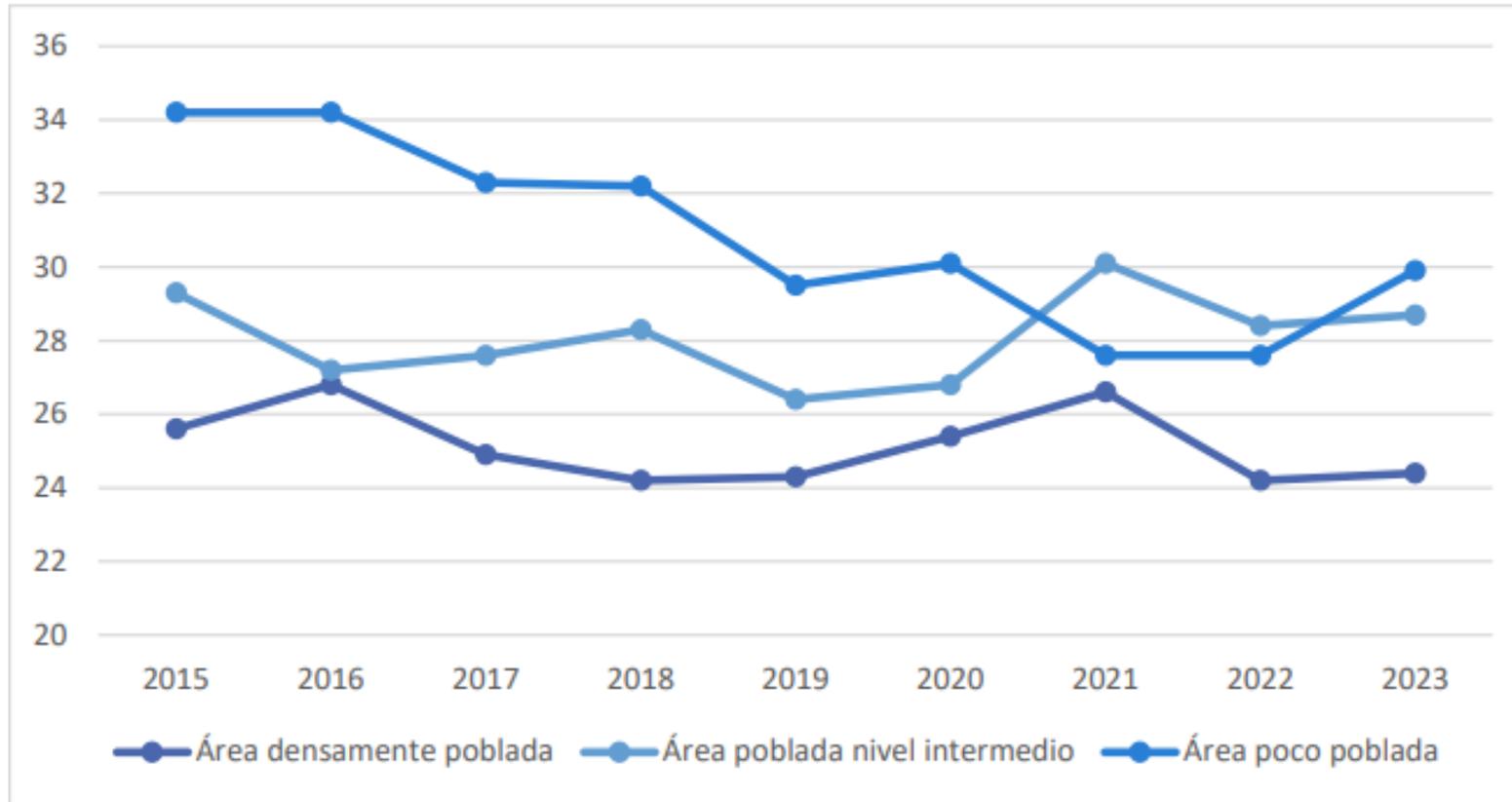
Dificultades de acceso a servicios de mercado:

 Servicios financieros

 Mercado de la vivienda

 Cultura, deporte y ocio

Figura 1. Tasa AROPE por densidad de población



 Gasto en transporte: Tercer mayor gasto familiar (14,39% del gasto de los hogares)

 350.000 - 550.000 hogares vulnerabilidad severa → entre 1,3 y 1,8 millones de personas.

- 2 millones de hogares (más del 10% del total) sufren carga excesiva por gastos en transporte.

Fuente: INE, Encuesta de Condiciones de Vida

# Estrategia Nacional contra la Pobreza y la Exclusión Social

 Sobre áreas rurales (2024–2030) Objetivos clave:

- *Combatir el despoblamiento rural:*
  - Digitalización del sector agroalimentario y creación del Foro Nacional de Despoblación.
  - Red de Centros de Innovación Territorial.
  - Apoyo al emprendimiento femenino rural.
  - Ayudas a la compra de vivienda para jóvenes (<35 años) en núcleos  $\leq 10.000$  hab.
- *Educación y Capacitación:*
  - Impulso a una educación equitativa e inclusiva.
  - Reducción de la brecha digital rural (infraestructura, competencias, prevención del ciberacoso).
  - Refuerzo de la formación profesional (FP) y orientación digital.

*Cooperación Territorial:*

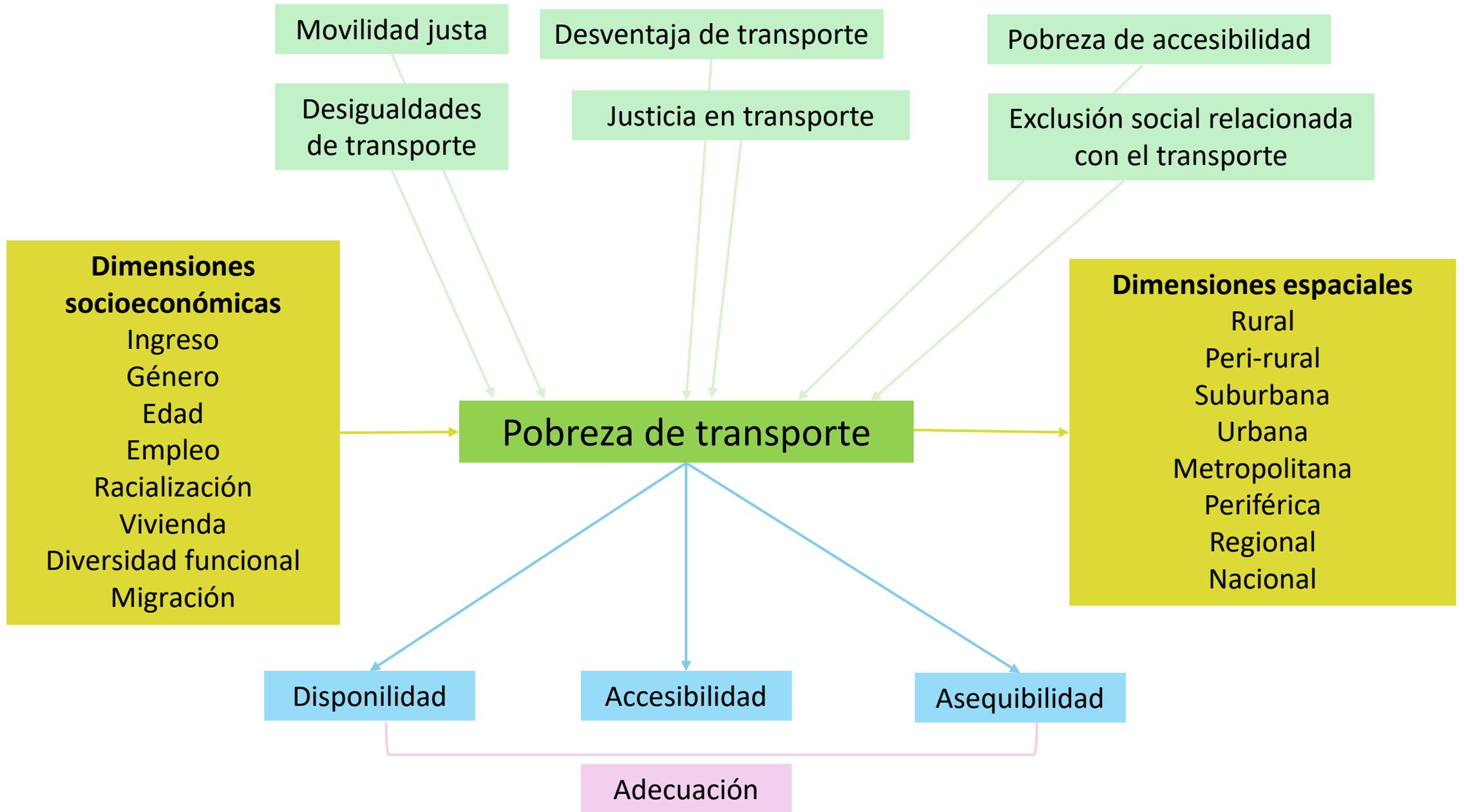
- Completando el mapa de prestaciones públicas, teniendo en cuenta la dificultad de acceso a los servicios específicos en el ámbito rural.

 Carencia destacada:

 Falta de estrategias específicas para mejorar el transporte público rural, un elemento clave para el acceso a servicios, empleo, educación y participación social.

## 2. DIMENSIONES ASOCIADAS Y CONCEPTO DE POBREZA DE TRANSPORTE





## Las tres A

---



**Disponibilidad (Availability):** existencia de opciones de transporte (público o privado).



**Accesibilidad (Accessibility):** posibilidad real de llegar a bienes y servicios esenciales.



**Asequibilidad (Affordability):** capacidad económica para afrontar los costes del transporte.

# Disponibilidad (Availability)

La disponibilidad se refiere a la existencia de opciones de transporte público o privado en una zona determinada

Problemas de disponibilidad

Baja frecuencia de transporte público  
Lejanía de paradas  
Infraestructura vial inadecuada  
Ausencia de transporte privado (falta de coche, imposibilidad de uso)

Indicadores de disponibilidad:

Distancia a paradas de transporte público  
Frecuencia del servicio  
Acceso a vehículo privado  
Presencia de infraestructuras (carreteras, puntos de recarga, aparcamientos)

**RELEVANCIA RURAL:** Zonas rurales con baja densidad poblacional suelen tener menor oferta de transporte, provocando aislamiento y dependencia del coche

# Accesibilidad (Accessibility)

La accesibilidad mide hasta qué punto las personas pueden llegar a servicios esenciales como trabajo, salud, educación, compras u ocio

## Indicadores de falta de accesibilidad

- Imposibilidad o gran dificultad para llegar a destinos clave
- Tiempo excesivo de viaje diario
- Conectividad débil entre modos de transporte

Importancia social

Sin acceso efectivo a servicios básicos, las personas pueden quedar excluidas socialmente, lo que afecta su bienestar y oportunidades.

Dimensión subjetiva

Percepciones individuales sobre si el sistema de transporte satisface sus necesidades reales.

**Ejemplo en zonas rurales:** Aunque exista transporte, puede no conectar con centros de salud o empleo, o implicar tiempos de desplazamiento desproporcionados.

# Asequibilidad (Affordability)

La asequibilidad evalúa la capacidad económica para afrontar los costes del transporte sin comprometer otras necesidades básicas

Indicadores de asequibilidad

Gasto desproporcionado en transporte (más del 6-10% del presupuesto)  
Endeudamiento o renuncia a otros gastos esenciales (vivienda, comida).  
Propiedad forzada de coche por falta de alternativas.

Bajo gasto en transporte no siempre significa buena situación: algunas personas limitan sus desplazamientos por falta de recursos (“pobreza de transporte oculta”)

Contexto actual: Crisis energética, inflación y transición ecológica (como el sistema de comercio de emisiones) agravan los efectos de la asequibilidad, especialmente en zonas rurales y entre grupos vulnerables.

# Adecuación (Adequacy)

La posibilidad de uso efectiva del sistema de transporte por parte de todos los usuarios

Problemas comunes

Falta de accesibilidad universal: barreras físicas para personas con discapacidad o movilidad reducida.  
Baja seguridad o protección: riesgos de accidentes, acoso o delitos en el transporte público.  
Falta de información: dificultad para conocer rutas, horarios, opciones de viaje.

Grupos afectados

Personas con diversidad funcional  
Personas mayores  
Perspectiva de género

**Importancia:** Un sistema puede ser accesible y asequible, pero si no es seguro, cómodo o comprensible, puede igualmente generar exclusión social

# Dimensiones socioeconómicas

La experiencia de pobreza de transporte varía según las características personales y del hogar

## Factores relevantes

Ingresos Género Edad Empleo Salud Diversidad funcional Estatus migratorio Racialización Condiciones de vivienda

**Ejemplo del caso español:** Los datos agregados suelen ignorar las diferencias de género → se diseñan sistemas que responden a los patrones de movilidad masculinos, invisibilizando las necesidades de las mujeres.

Son precisos enfoques más inclusivos y con datos desagregados, que reconozcan cómo diferentes grupos viven y perciben la pobreza de transporte.

# Dimensiones espaciales

La localización geográfica influye fuertemente en el acceso y coste del transporte.

## Zonas más vulnerables:

- Rurales y periurbanas: baja disponibilidad de transporte público → dependencia del coche
- Menor accesibilidad a empleo, salud, educación, etc.
- Mayores costes de desplazamiento → pobreza oculta

## Fenómenos relacionados:

- “Doble vulnerabilidad energética”: pobreza energética + de transporte, común en zonas rurales
- Desigualdades urbanas: incluso en ciudades, las barreras de acceso son marcadas entre grupos sociales

La pobreza de transporte es altamente espacial. La planificación urbana y regional debe tener en cuenta estos factores para diseñar soluciones eficaces y equitativas.

# CONCEPTO POBREZA DE TRANSPORTE

Una persona u hogar está en pobreza de transporte cuando:

- No **dispone** de opciones de transporte adecuadas (públicas o privadas)
- El sistema de transporte limita su **acceso** a bienes y servicios esenciales
- Tiene dificultades o no puede **costear** los gastos de transporte.



 Definición de la UE  
(Reglamento del Fondo Social para el Clima, 2023)

La pobreza de transporte es la incapacidad o dificultad para **costear** el transporte público o privado, o la falta de acceso a transporte necesario para participar en servicios y actividades socioeconómicas, considerando el contexto nacional y espacial.



 Implicaciones políticas clave:

- Cada Estado miembro debe integrar estas definiciones en sus **Planes Sociales para el Clima**.
- Se alinea con la nueva **estrategia europea contra la pobreza**.
- Refuerza la prioridad de una **transición ecológica justa e inclusiva**

### 3. INDICADORES DE POBREZA DE TRANSPORTE



Regla del 10 % El hogar dedica más del 10 % de su gasto a satisfacer sus necesidades de movilidad



2M (Doble de la mediana nacional) La proporción de gasto que dedica al transporte está por encima del doble de la mediana nacional.



LHC (renta baja y coste elevado) Dos condiciones: i) la renta disponible del hogar después de restar los gastos de vivienda y transporte se encuentra por debajo del umbral de pobreza; y ii) su gasto en transporte es superior a la mediana de gasto en transporte.



VTU (Usuario Vulnerable del Transporte) Hogares que i) su gasto en transporte es más del doble de la mediana nacional (2M), ii) sus ingresos están por debajo de la mediana de todos los hogares, y iii) su gasto en servicios de transporte público es inferior a la mediana nacional una vez eliminados los hogares que no reportan gastos en estas categorías.

# Fuentes de datos a escala europea

## EU-SILC – European Union Statistics on Income and Living Conditions

- Qué mide: Ingresos, condiciones de vida, exclusión social.
- Uso: Propiedad de automóvil, satisfacción con desplazamientos, asequibilidad del transporte público.

## HBS – Household Budget Survey

- Qué mide: Gasto de los hogares, base del IPC.
- Uso: Indicadores de asequibilidad basados en % del gasto en transporte.

## LFS 2019 – EU Labour Force Survey (Módulo ad-hoc)

- Qué mide: Organización laboral, lugar de trabajo, tiempos de desplazamiento
- Uso: Tiempo de viaje al trabajo (indicador de accesibilidad)

## EWCS – European Working Conditions Survey

- Qué mide: Condiciones laborales, equilibrio vida-trabajo, riesgos laborales.
- Uso: Tiempo de desplazamiento al trabajo (accesibilidad).

## EQLS – European Quality of Life Survey

- Qué mide: Bienestar, acceso a servicios, calidad del entorno y transporte.
- Uso : Percepción de accesibilidad y calidad del transporte público.

# Indicadores de pobreza de transporte (Unión Europea)

Nº	Indicador	Fuente	Dimensión principal
1	Acceso al transporte público "muy difícil"	EQLS 2016	Accesibilidad
2	Tiempo de desplazamiento al trabajo superior a 30 minutos (solo ida)	LFS ad-hoc 2019	Accesibilidad
3	Acceso al transporte público demasiado difícil para personas con movilidad reducida	EU-SILC ad-hoc 2014	Adecuación / Usabilidad
4	Gasto en transporte > 6% del gasto total y dentro del 50% inferior de ingresos nacionales	HBS 2015	Asequibilidad
5	Gasto en transporte superior al doble de la mediana y dentro del 50% inferior de ingresos	HBS 2015	Asequibilidad
6	Transporte público considerado "demasiado caro"	EU-SILC ad-hoc 2014	Asequibilidad
7	Personas material y socialmente desfavorecidas que poseen un coche	EU-SILC 2022	Disponibilidad
8	Parada de transporte público "demasiado lejos"	EU-SILC ad-hoc 2014	Disponibilidad
9	Falta de automóvil por motivos económicos (carencia forzada)	EU-SILC 2022	Disponibilidad

Elaboración propia a partir de: Cludius, Johanna et al. (2024) *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*. European Commission. Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion

# 4. HECHOS SOBRE POBREZA DE TRANSPORTE

Country	Materially and socially deprived individuals owning a car (EU-SILC 2022)	Public transport stop 'too far away' (EU-SILC ad-hoc 2014)	Very difficult' access to public transport (Eurofound EQLS 2016)	Access to public transport too difficult for persons with reduced mobility (EU-SILC ad-hoc 2014)	One-way commute to work of more than 30 minutes (LFS ad-hoc 2019)	Expenditure on transport exceeds 6% of total expenditure and bottom 50% of national income dist. (HBS 2015)	Expenditure on transport higher than twice the median and bottom 50% of national income dist. (HBS 2015)	Enforced lack of a car (EU-SILC 2022)	Public transport is 'too expensive' (EU-SILC ad-hoc 2014)
BE	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
BG	Amarillo	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Naranja	Rojo
CZ	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Gris	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
DK	Verde oscuro	Gris	Verde oscuro	Gris	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Gris
DE	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo
EE	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
IE	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Rojo	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
EL	Rojo	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
ES	Amarillo	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Naranja	Verde oscuro	Verde oscuro
FR	Amarillo	Rojo	Rojo	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro
HR	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
IT	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro
CY	Naranja	Gris	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro	Gris
LV	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Amarillo	Naranja	Verde oscuro
LT	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro
LU	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Naranja	Verde oscuro	Naranja	Verde oscuro	Gris
HU	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Naranja	Naranja	Verde oscuro	Naranja	Naranja	Amarillo
MT	Verde oscuro	Gris	Verde oscuro	Verde oscuro	Naranja	Naranja	Amarillo	Verde oscuro	Gris
NL	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo
AT	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Gris	Gris	Naranja	Verde oscuro
PL	Verde oscuro	Verde oscuro	Naranja	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
PT	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
RO	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro	Naranja	Verde oscuro	Rojo	Rojo	Amarillo
SI	Verde oscuro	Rojo	Amarillo	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro
SK	Verde oscuro	Gris	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro
FI	Verde oscuro	Rojo	Rojo	Rojo	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Amarillo	Verde oscuro
SE	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro	Rojo	Amarillo	Naranja	Verde oscuro	Verde oscuro	Verde oscuro

■ Verde oscuro: Rendimiento más alto (quintil superior). ■ Verde claro: Rendimiento por encima del promedio (cuarto quintil). ■ Naranja: Rendimiento por debajo del promedio (segundo quintil). ■ Rojo: Rendimiento más bajo (quintil inferior).   Gris: Datos no disponibles. 👉 El rendimiento es relativo a los valores mínimo y máximo observados por indicador. 🔍 Precaución: Los resultados de los indicadores de asequibilidad deben interpretarse con cautela para los países:

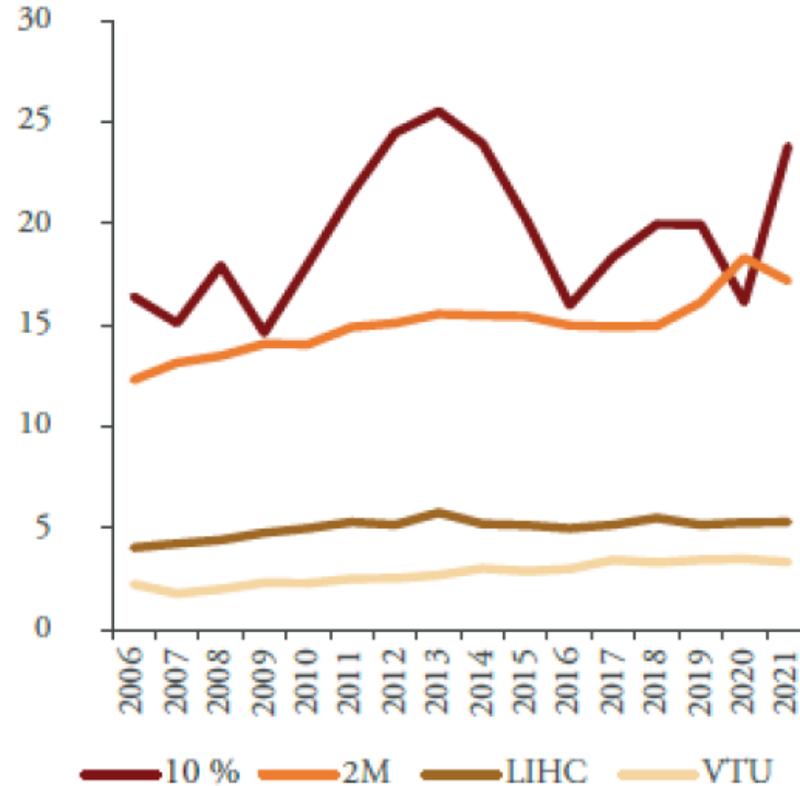
## Indicadores de vulnerabilidad al transporte 2019 y 2021

Año	2019		2021	
	Hogares	Personas	Hogares	Personas
10 %	2.593.649	7.274.194	2.510.654	6.680.842
2M	2.093.978	5.878.794	1.809.928	4.759.204
LIHC	670.521	1.840.232	559.106	1.453.887
VTU	446.424	1.327.287	348.947	1.046.299
Consumidores*	13.004.944	35.856.385	10.549.090	29.747.866

\* Número de hogares y personas consumidoras de bienes y servicios de transporte en España.

Fuente: Alonso-Epelde, Eva, García-Muros, Xaquín y González-Eguino, Mikel (2023) Indicadores de vulnerabilidad al transporte: un nuevo marco basado en la Encuesta de Presupuestos Familiares. FUNCAS

Figura 2. **Indicadores de vulnerabilidad al transporte 2006-2021 (sobre hogares consumidores)**  
(Porcentaje)



Fuente: Alonso-Epelde, Eva, García-Muros, Xaquín y González-Eguino, Mikel (2023) Indicadores de vulnerabilidad al transporte: un nuevo marco basado en la Encuesta de Presupuestos Familiares. FUNCAS

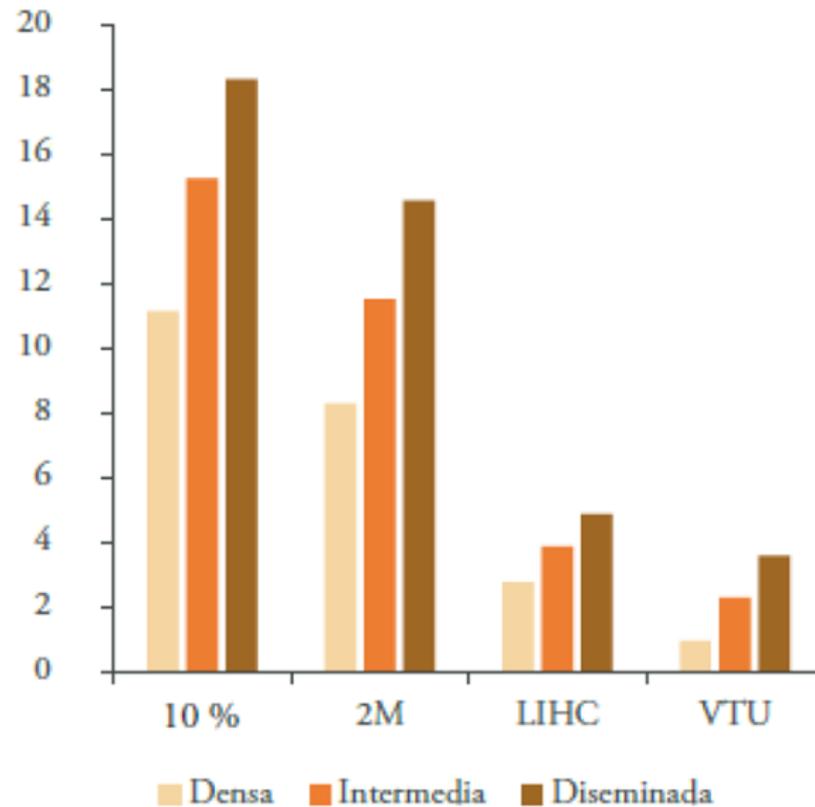


## Zonas rurales

- Mayor dependencia del coche = Mayor vulnerabilidad.
- Transporte público escaso o inexistente.
-  Hogares de renta baja/media
  - El indicador de asequibilidad que se basan en datos de gasto de la Encuesta de Presupuestos Familiares es **el doble de alto en las zonas rurales** en comparación con las ciudades.
-  El gran reto: Una transición justa

Descarbonización sí, pero sin dejar a nadie atrás. Con equidad social, igualdad de género y atención a los más vulnerables.

Figura 3. **Índices de vulnerabilidad al transporte según la densidad del municipio de residencia del hogar 2006-2021**  
(Porcentaje)



Fuente: Alonso-Epelde, Eva, García-Muros, Xaquín y González-Eguino, Mikel (2023) Indicadores de vulnerabilidad al transporte: un nuevo marco basado en la Encuesta de Presupuestos Familiares. FUNCAS

Figura 4. % población para la que la parada de transporte público más cercana está demasiado lejos, 2014

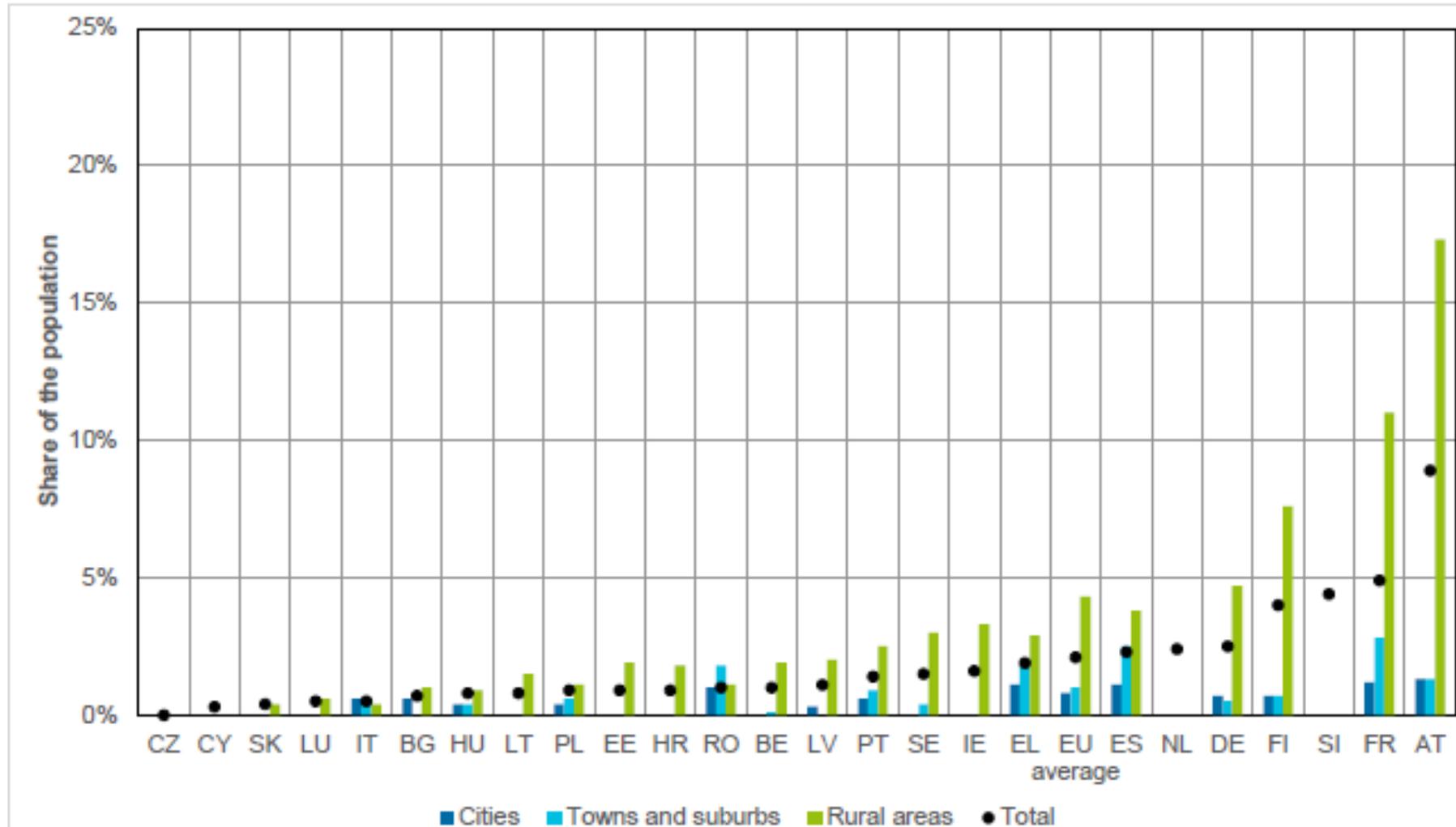
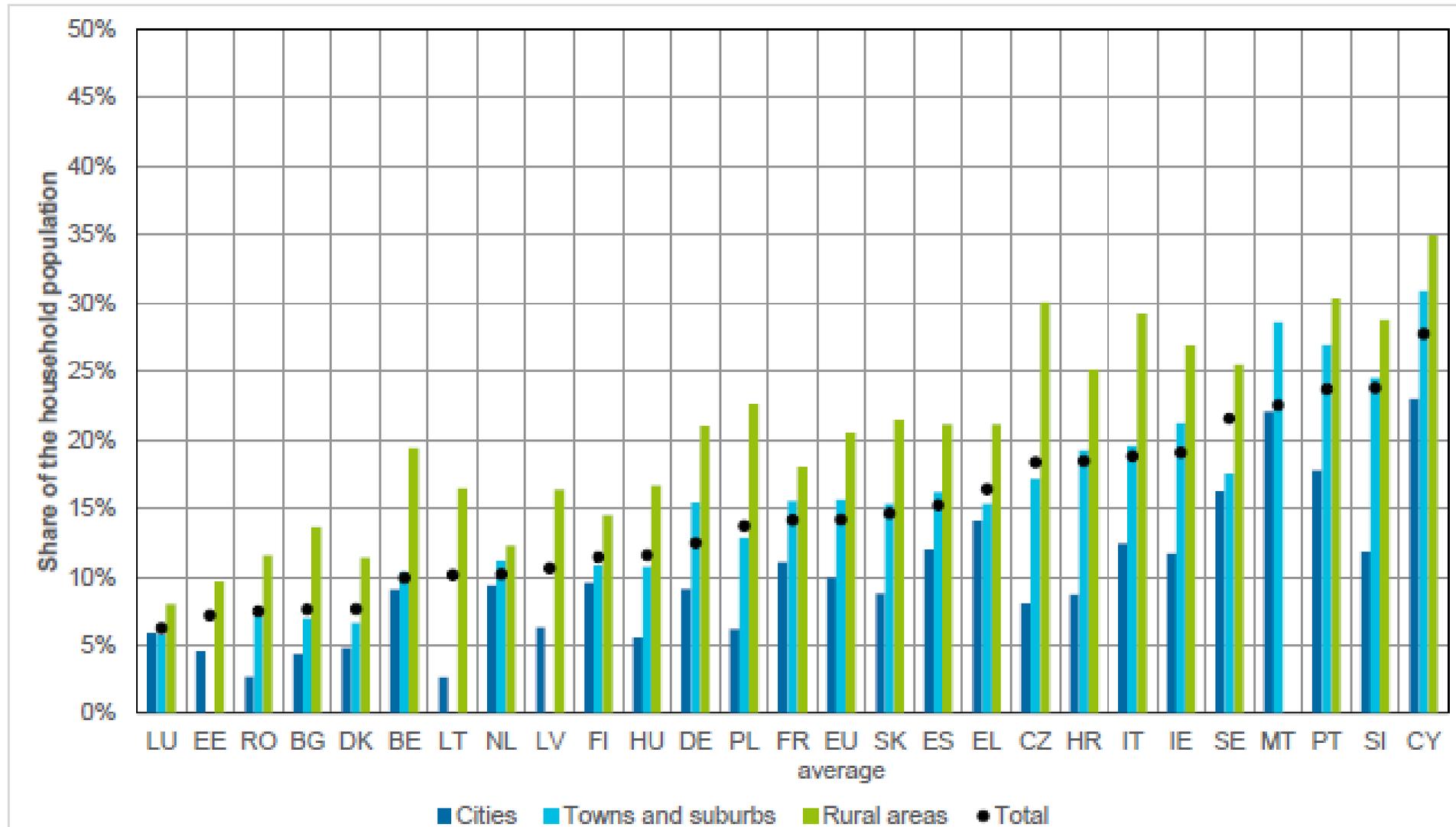


Figura 5. % población identificada con la regla del 6% (asequibilidad)



## Brecha Urbano-Rural en el Acceso al Transporte Público 🚆



Factores que explican la brecha

- Estado de la red de transporte público
- Distribución geográfica de la población
- Porcentaje de población rural vs. Urbana
- Tasas de pobreza y privación social en zonas rurales vs. Urbanas



Refleja múltiples dimensiones de la pobreza en transporte:

Infraestructura → Políticas públicas → Factores demográficos y geográficos → Vulnerabilidad social

# 5. CONCLUSIONES

🚦 La pobreza de transporte es una forma de exclusión social que afecta a personas y hogares que no pueden satisfacer sus necesidades de movilidad por razones económicas, de acceso físico o de adecuación del sistema de transporte.

🎯 Es importante

Porque limita el acceso al empleo, la educación, la salud y la vida social.

Refuerza desigualdades económicas, territoriales y de género.

Es un factor clave en la transición ecológica: quienes más lo sufren, a menudo son quienes menos contaminan.

🌍 Gana relevancia en el contexto del Fondo Social para el Clima

Aparece como prioridad en la estrategia contra la pobreza de la UE

Afecta tanto a entornos rurales como a barrios urbanos vulnerables

👉 La pobreza de transporte no es solo falta de movilidad: es falta de acceso a derechos fundamentales.

**La población rural enfrenta una doble desventaja en materia de transporte: mayores necesidades de movilidad y una falta estructural de alternativas accesibles y asequibles, lo que amplifica su vulnerabilidad y refuerza las desigualdades territoriales**

💡 **Políticas justas deben abordar todas las dimensiones, con enfoque inclusivo y territorial.**