

2025/1021

26.5.2025

RECOMENDACIÓN (UE) 2025/1021 DE LA COMISIÓN**de 22 de mayo de 2025****sobre la pobreza de transporte: garantizar una movilidad asequible, accesible y justa**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 292,

Considerando lo siguiente:

- (1) El principio 20 del pilar europeo de derechos sociales ⁽¹⁾ establece que toda persona tiene derecho a acceder a los servicios esenciales, incluido el transporte, y que las personas necesitadas deben poder acceder a ellos. El transporte permite acceder asimismo a otras actividades que son fundamentales para la participación activa en la sociedad y en el mercado laboral, como el empleo, la asistencia sanitaria y la educación. En este contexto, la pobreza de transporte es cada vez más preocupante, sobre todo en lo que concierne a los grupos vulnerables, ya que pone en peligro el acceso a estos servicios y, por tanto, contribuye a la exclusión social.
- (2) La Brújula de Competitividad ⁽²⁾ señala que una infraestructura de transporte adecuada es una condición previa para la competitividad de la UE, y apoya, en particular, la logística, la producción ajustada y la movilidad de personas, mercancías y servicios. Los estudios disponibles también muestran que el transporte desempeña un papel fundamental en la promoción del desarrollo económico, el bienestar y la justicia social, al apoyar el acceso a puestos de trabajo de calidad, también para las personas en riesgo de pobreza y exclusión social y determinados grupos vulnerables de la sociedad ⁽³⁾. Además, puede contribuir a mejorar la equidad y la solidaridad intergeneracionales.
- (3) El Fondo Social para el Clima (FSC) se creó con el objetivo de abordar y mitigar los posibles efectos distributivos negativos de la ampliación de la cobertura de los mercados del carbono de la UE a los edificios y el transporte por carretera con un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE 2) de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Se espera que el FSC movilice 86 700 millones EUR entre 2026 y 2032 en apoyo de los hogares vulnerables, los usuarios del transporte y las microempresas especialmente afectadas por la pobreza energética y de transporte. Para acceder a esta financiación, los Estados miembros deben presentar sus planes sociales para el clima nacionales a más tardar el 30 de junio de 2025 y alcanzar los hitos y metas pertinentes de manera satisfactoria. La presente Recomendación tiene por objeto apoyar a los Estados miembros en su labor.
- (4) Los Estados miembros podrán utilizar el FSC para apoyar medidas e inversiones estructurales destinadas a mejorar la eficiencia energética y descarbonizar los edificios, así como para promover soluciones de movilidad limpia, siempre que estas iniciativas se dirijan principalmente a los hogares, las microempresas o los usuarios del transporte en situación de vulnerabilidad. Las medidas e inversiones subvencionables relacionadas con el transporte incluyen incentivos al uso de un transporte público asequible y accesible, el apoyo a las entidades públicas y privadas, incluidas las cooperativas, en el desarrollo y la oferta de una movilidad sostenible a la carta, servicios de movilidad compartida y opciones de movilidad activa, el fomento del acceso a vehículos de emisión cero y bicicletas, el desarrollo de la infraestructura de recarga y repostaje y el apoyo al crecimiento de un mercado de vehículos de emisión cero de segunda mano.
- (5) En el artículo 2, punto 2, del Reglamento del FSC ⁽⁵⁾ se introdujo la primera y única definición a escala de la Unión de la pobreza de transporte a efectos del Reglamento. Se entiende por pobreza de transporte «la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes del transporte público o privado, o su falta de acceso o su acceso limitado al transporte necesario para acceder a servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial».

⁽¹⁾ https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_es.

⁽²⁾ https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_es.

⁽³⁾ OCDE (2011), *Economic Perspectives on Transport and Equality* [«Perspectivas económicas sobre el transporte y la igualdad», artículo disponible en inglés]; UE (2022), *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers* [«Estudio sobre la dimensión social del futuro sistema de transporte de la UE en relación con los usuarios y los pasajeros», documento en inglés].

⁽⁴⁾ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060 (DO L 130 de 16.5.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>).

- (6) Con respecto a la definición de pobreza de transporte incluida en el Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima, se pueden distinguir las tres dimensiones siguientes:
- a) Asequibilidad: capacidad de las personas y los hogares para permitirse el transporte privado o público.
 - b) Disponibilidad del transporte: existencia y frecuencia de los servicios de transporte.
 - c) Accesibilidad: capacidad de las personas y los hogares para acceder a servicios y actividades socioeconómicos esenciales en un plazo razonable.

Una cuarta dimensión, la «adecuación del sistema de transporte», es útil para describir la facilidad de uso del sistema, aunque no forme parte de la definición oficial. La «adecuación» incluye varios elementos adicionales, como la fiabilidad, la adecuación para las personas que lo utilizan para el trabajo o las tareas de cuidado (como los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo y el transporte de niños), la seguridad y la protección del sistema de transporte y su disponibilidad fuera de los horarios básicos de transporte, si está libre de barreras y si la información sobre las posibilidades de desplazamiento está ampliamente disponible ⁽⁶⁾.

- (7) Las causas de la pobreza de transporte se hallan en los bajos ingresos y otros obstáculos sistémicos, como la falta de acceso a una vivienda asequible en las proximidades del lugar de trabajo, de centros educativos y de servicios esenciales, el aislamiento geográfico, la ausencia o la disponibilidad limitada de transporte público o privado o características socioeconómicas, demográficas y físicas específicas que limitan la capacidad de las personas para beneficiarse de unos servicios de transporte adecuados.
- (8) Según un estudio de la Comisión, el gasto total en transporte es mayor en las zonas con una densidad de población media, lo que puede deberse a una mayor proporción de desplazamientos domicilio-trabajo y a un mayor número de viajes desde estas zonas a las ciudades (por ejemplo, para trabajar o realizar compras) ⁽⁷⁾. Como se indica en la Estrategia de la UE para las Regiones Ultraperiféricas ⁽⁸⁾, el transporte desempeña un papel crucial para las regiones ultraperiféricas, las zonas más remotas de la UE. Las islas y las regiones ultraperiféricas suelen verse especialmente afectadas por la pobreza de transporte, en particular en lo que respecta al acceso de la población residente a servicios socioeconómicos esenciales, la elevada dependencia del transporte aéreo y marítimo y la menor sustituibilidad de los modos de transporte ⁽⁹⁾.
- (9) Los datos de Eurostat ⁽¹⁰⁾ muestran que el porcentaje de personas que no pueden permitirse un automóvil y se encuentran en riesgo de pobreza (por debajo del 60 % de la renta mediana equivalente) oscilaba entre alrededor del 6 % (5,5 % en Italia, 6 % en Chipre y 6,2 % en Malta) y más del 30 % (34,3 % en Finlandia, 34 % en Rumanía y 32,4 % en Eslovaquia y Hungría) en 2023. La situación varía de forma considerable según el tipo de hogar. En doce Estados miembros, más del 30 % de las personas con hijos a cargo y bajo nivel de renta no podían permitirse un automóvil (44,4 % en Eslovaquia y 43,4 % en Hungría) en 2023.
- (10) En términos más generales, las personas u hogares de renta baja y media-baja que pueden permitirse el transporte público o privado pueden considerarse «en riesgo de pobreza de transporte» si el transporte representa una parte significativa de su presupuesto privado (por ejemplo, más del doble de la mediana de la renta de la población del país).
- (11) La prevención y la mitigación de la pobreza de transporte es una de las prioridades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Las infraestructuras de la RTE-T deben garantizar la movilidad sin interrupciones y accesibilidad para todos los usuarios, en particular los que se encuentran en situaciones de pobreza de transporte o vulnerabilidad.

⁽⁶⁾ Tal como se recoge en: 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. Definiciones, indicadores, determinantes y estrategias de mitigación], documento en inglés], octubre de 2024.

⁽⁷⁾ Comisión Europea, JRC Technical Report. Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions. An analysis of EU data and socioeconomic indicators [Informe técnico del JRC. Pobreza energética, pobreza de transporte y condiciones de vida. Un análisis de los datos e indicadores socioeconómicos de la UE], documento en inglés], 2022.

⁽⁸⁾ Comisión Europea, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Dar prioridad a las personas, asegurar el crecimiento sostenible e inclusivo y liberar el potencial de las regiones ultraperiféricas de la UE» [COM(2022) 198 final], 3.5.2022.

⁽⁹⁾ En el continente europeo, los vuelos de corta distancia pueden sustituirse más fácilmente por desplazamientos en tren o automóvil que en las regiones ultraperiféricas; véase el estudio del Parlamento Europeo solicitado por la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN), *Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies* [«Transporte y turismo en las regiones ultraperiféricas: evaluación de la pobreza de movilidad y los efectos de las nuevas políticas climáticas», documento en inglés], PE 759.311, marzo de 2025, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU\(2025\)759311_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf).

⁽¹⁰⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdou05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdou.

- (12) La visión a largo plazo de la Comisión para las zonas rurales de Europa ⁽¹¹⁾ insta a los Estados miembros y a las regiones a desarrollar estrategias de movilidad rural sostenible, con el objetivo general de crear «unas zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas antes de 2040». Esta visión requiere esfuerzos para mantener y mejorar servicios e infraestructuras de transporte público asequibles, como los ferrocarriles, las vías navegables interiores, las carreteras, las estaciones de recarga y repostaje, para respaldar las soluciones de movilidad de emisión cero, las vías ciclistas, las conexiones multimodales, también por medios de transporte activo, así como las conexiones de transporte marítimo y aéreo de corta distancia.
- (13) Como se indica en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil de la Comisión ⁽¹²⁾, los sistemas de arrendamiento social ⁽¹³⁾ pueden ayudar a ofrecer soluciones de movilidad asequibles y limpias para los usuarios del transporte vulnerables y podrían financiarse con los fondos que el Fondo Social para el Clima movilizará entre 2026 y 2032. Además, los vehículos autónomos compartidos, las lanzaderas autónomas y los vehículos de control remoto pueden contribuir a resolver los retos del primer y el último kilómetro para las comunidades insuficientemente atendidas ⁽¹⁴⁾.
- (14) La Comisión ha facilitado el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros sobre las medidas e inversiones rentables que deben incluirse en los planes sociales para el clima ⁽¹⁵⁾, así como sobre la realización de consultas públicas ⁽¹⁶⁾. Ha publicado documentos de orientación relacionados con la aplicación del FSC ⁽¹⁷⁾, así como un conjunto de recomendaciones sobre buenas prácticas para el FSC formuladas por el Subgrupo de Transporte Público y Movilidad Compartida del Grupo de Expertos sobre Movilidad Urbana ⁽¹⁸⁾.
- (15) La recopilación de datos sobre indicadores pertinentes para las políticas es crucial para definir las prioridades estratégicas, identificar a los principales beneficiarios y supervisar los avances hacia las metas de las políticas. Varios indicadores desarrollados por Eurostat pueden apoyar este proceso y permitir comparar los resultados en toda la UE, basándose en los cuadros de indicadores y los marcos de seguimiento existentes, como el cuadro de indicadores sociales ⁽¹⁹⁾, así como en otros datos compartidos en las revisiones periódicas de los avances realizados en la aplicación de la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa para todos ⁽²⁰⁾.
- (16) El Observatorio Europeo para una Transición Justa, que se pondrá en marcha en 2026, da seguimiento a la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática ⁽²¹⁾ y tiene por objeto reforzar la base empírica sobre los aspectos de la transición ecológica relacionados con la equidad. El Observatorio desarrollará y cotejará datos pertinentes, elaborará indicadores normalizados, recopilará las mejores prácticas y facilitará el intercambio de datos sobre las tendencias y políticas pertinentes, también sobre la pobreza de transporte y los grupos vulnerables.

⁽¹¹⁾ COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

⁽¹²⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil», COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

⁽¹³⁾ Véase, por ejemplo, el régimen francés de arrendamiento social en la sección 3.6.3 de: Comisión Europea: Dirección General de Acción por el Clima, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* [«Apoyo a la aplicación del Fondo Social para el Clima. Nota sobre buenas prácticas para la ejecución de medidas e inversiones rentables. Resumen» documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

⁽¹⁴⁾ Véase el documento de la Agencia Europea de Medio Ambiente titulado *Transport and Environment Report 2022* [«Informe sobre el transporte y el medio ambiente 2022», documento en inglés], <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022>.

⁽¹⁵⁾ Comisión Europea: Dirección General de Acción por el Clima, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary* [«Apoyo a la aplicación del Fondo Social para el Clima. Nota sobre buenas prácticas para la ejecución de medidas e inversiones rentables. Resumen» documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436>.

⁽¹⁶⁾ Comisión Europea: Dirección General de Acción por el Clima y Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans* [«Apoyo a la aplicación del Fondo Social para el Clima. Nota sobre buenas prácticas en materia de consulta pública acerca de los planes sociales para el clima», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708>.

⁽¹⁷⁾ Comisión Europea, Comunicación de la Comisión «Orientaciones respecto de los planes sociales para el clima», C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

⁽¹⁸⁾ Subgrupo de Transporte Público y Movilidad Compartida del Grupo de Expertos sobre Movilidad Urbana, 10 de junio de 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁽¹⁹⁾ Véase <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/>.

⁽²⁰⁾ Véase <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/es/pdf>.

⁽²¹⁾ Recomendación del Consejo, de 16 de junio de 2022, para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática (2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004).

- (17) Habida cuenta de sus interconexiones con diversos ámbitos de actuación, la pobreza de transporte no puede abordarse de forma aislada. La adopción de un enfoque intersectorial es crucial a la hora de diseñar medidas dirigidas a los grupos vulnerables, por ejemplo, vinculando las promociones de viviendas sociales con la provisión de infraestructuras de transporte adecuadas, asequibles y sostenibles.

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS:

Sección I — *Desarrollar un enfoque estratégico para combatir y prevenir la pobreza de transporte*

1. Integrar la pobreza de transporte en las estrategias existentes de lucha contra la pobreza y sectoriales (por ejemplo, energéticas) a escala nacional y regional con objetivos claramente definidos y mensurables, planes de aplicación factibles con hitos, responsabilidades claras y recursos adecuados a largo plazo. El objetivo general debe ser prevenir y reducir la pobreza de transporte, respetando al mismo tiempo el medio ambiente y los objetivos climáticos específicos acordados, así como la viabilidad económica. Puede buscarse inspiración en el proceso establecido en el Reglamento (UE) 2023/955 para establecer planes sociales nacionales para el clima en el marco del Fondo Social para el Clima, la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática y las directrices para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible ⁽²²⁾, y tratar de garantizar la armonización con dicho proceso. En ese sentido, es preciso tener en cuenta los siguientes pasos importantes:
 - a) Determinar los grupos vulnerables afectados por la pobreza de transporte sobre la base de los datos disponibles y las causas profundas de la pobreza de transporte en los territorios nacionales, teniendo en cuenta todas las dimensiones de la pobreza de transporte.
 - b) Identificar y analizar los problemas y llevar a cabo una planificación interdisciplinaria en la que participen las partes interesadas y el público, prestando especial atención a los entes y representantes regionales y locales, utilizando un proceso de consulta pública y de participación de los interesados exhaustivo y transparente, con la implicación activa de los grupos destinatarios en todas las fases.
 - c) Determinar medidas e inversiones adecuadas vinculadas a hitos, metas y plazos cuantificables para la erradicación progresiva de la pobreza de transporte, haciendo uso de evaluaciones de impacto distributivo para las medidas y reformas ⁽²³⁾.
 - d) Medidas de aplicación e inversiones y seguimiento público de su puesta en práctica. Evaluar los avances sobre la base de una serie de indicadores de rendimiento y, en su caso, ajustar las políticas, si fuera necesario, utilizando los procesos de gobernanza, indicadores y cuadros de indicadores existentes, según proceda.
2. Garantizar la coherencia y las sinergias con la aplicación y las revisiones periódicas de los avances en el marco de la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática. Tener en cuenta las necesidades de transporte a la hora de elaborar planes de inclusión para los beneficiarios de la renta mínima ⁽²⁴⁾.
3. Garantizar la coherencia con las medidas e inversiones previstas y los compromisos contraídos en el marco de diversos programas y planes conexos, por ejemplo, en el marco de los planes de recuperación y resiliencia, los programas de la política de cohesión, los planes territoriales de transición justa, los planes nacionales de energía y clima, las estrategias a largo plazo en el sector de la edificación y los planes nacionales de renovación de edificios, y los planes sociales para el clima.
4. Facultar a los agentes locales y regionales y fortalecer su capacidad para definir, diseñar y llevar a cabo las medidas e inversiones adecuadas, facilitando el acceso a la formación, las herramientas y los recursos adecuados. Estos agentes son fundamentales para adaptar las soluciones a las necesidades específicas de sus comunidades y garantizar una aplicación efectiva en el ámbito local.

⁽²²⁾ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_es.

⁽²³⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Evaluar mejor el impacto distributivo de las políticas de los Estados miembros», COM(2022) 494 final, 28.9.2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709>.

⁽²⁴⁾ Recomendación del Consejo, de 30 de enero de 2023, sobre una renta mínima adecuada que procure la inclusión activa (2023/C 41/01).

5. Compartir las buenas prácticas, las enseñanzas extraídas y el impacto de las medidas sobre diversos grupos vulnerables a fin de fomentar el aprendizaje mutuo y mejorar la eficacia de las intervenciones en toda la UE, en particular mediante contribuciones al próximo Observatorio Europeo para una Transición Justa.

Sección II — Planificación de las políticas

6. Establecer lo que debe considerarse un nivel de accesibilidad suficiente a un transporte asequible, por región y también a nivel local, garantizando la armonización de la distribución espacial de los servicios socioeconómicos esenciales y la oferta de opciones e infraestructuras de transporte.
7. Inspirarse en el marco de accesibilidad elaborado por la Comisión y en el Foro Internacional del Transporte de la OCDE, que se basa en: i) la accesibilidad, definida como el número total de destinos que pueden alcanzarse en un plazo de tiempo determinada; ii) la proximidad, entendida como el número total de destinos situados dentro de una distancia fija, y iii) el rendimiento del transporte, considerado como la relación entre accesibilidad y proximidad, comparando la población accesible con la población cercana ⁽²⁵⁾. Incluir viajes multimodales, como combinaciones de autobuses y trenes, para determinar las prioridades para las inversiones en infraestructuras. Teniendo en cuenta también aspectos de asequibilidad de transporte, evaluar si es necesario mejorar las infraestructuras existentes, ampliarlas o construir nuevas infraestructuras o mejorar la conectividad multimodal, como las vías ciclistas que conducen a estaciones de tren o los autobuses que conectan con ellas.
8. Apoyar y alentar a las autoridades locales de las zonas urbanas y periurbanas a abordar la pobreza de transporte a la hora de elaborar y aplicar planes de movilidad urbana sostenible. Considerar la posibilidad de adoptar enfoques similares para la planificación de soluciones de movilidad en las regiones rurales y remotas que no estén cubiertas por los planes de movilidad urbana sostenible.
9. Considerar la posibilidad de subsanar las deficiencias significativas de los datos mediante la recogida periódica y sistemática de datos ⁽²⁶⁾, poniendo los resultados a disposición del público en las plataformas de datos gubernamentales a distintos niveles de la administración. Considerar la posibilidad de desarrollar y utilizar indicadores y datos desglosados, también por género e ingresos, combinados con indicadores geoespaciales (véanse los ejemplos incluidos en el anexo I), al menos en el nivel NUTS 3 ⁽²⁷⁾, que abarquen la disponibilidad de redes de transporte y la dimensión de accesibilidad (ubicación de los servicios socioeconómicos esenciales).
10. Maximizar la eficiencia de la financiación nacional y de los instrumentos de financiación de la UE disponibles para financiar las infraestructuras de transporte y los servicios de transporte que combaten la pobreza de transporte, promoviendo al mismo tiempo la movilidad sostenible en toda la UE. Tener en cuenta los recursos disponibles, el calendario de las inversiones, las necesidades de las poblaciones locales y los costes y beneficios de los distintos modos de transporte en este contexto.
11. Cooperar con otros Estados miembros para armonizar sus políticas en materia de recopilación de datos y ofrecer opciones de transporte a través de las fronteras nacionales, en particular para los usuarios del transporte vulnerables, y fomentar también las aportaciones de las partes interesadas a través de las fronteras.

⁽²⁵⁾ Comisión Europea: Dirección General de Política Regional y Urbana, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. 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 disponible en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2021, disponible en el enlace siguiente: Inforegio - *Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*. En lo que respecta al transporte por carretera, véase Comisión Europea, *Road Transport Performance in Europe* [«Rendimiento del transporte por carretera en Europa», documento en inglés], 2018, disponible en el enlace siguiente: Inforegio - *Road transport performance in Europe*.

⁽²⁶⁾ Algunos elementos importantes a este respecto son, por ejemplo: la ubicación de las paradas de transporte público y sus horarios (frecuencia de las conexiones), los tiempos de desplazamiento domicilio-trabajo basados en datos en tiempo real (en particular, las horas punta de los flujos de tráfico), los trayectos más comunes a nivel local, los datos sobre la red de carreteras, los datos sobre la propiedad de los vehículos, las infraestructuras para bicicletas y desplazamientos a pie y los datos sobre la ubicación de los servicios socioeconómicos esenciales. Lo ideal sería que los datos proporcionaran información sobre el estado de las tendencias en todos los modos de transporte, así como sobre las razones de la elección de un modo de transporte concreto en una zona geográfica y sobre el nivel de integración de los modos de transporte (multimodalidad).

⁽²⁷⁾ Una región NUTS 3 es una unidad territorial definida en el Reglamento (CE) n.º 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas (NUTS).

Sección III — *Diseño de políticas*

12. Dar prioridad a las medidas que benefician a las personas y los hogares más afectados por la pobreza de transporte, sobre la base de evaluaciones sólidas de los efectos distributivos de las medidas y políticas pertinentes.
13. Las medidas de apoyo específicas pueden, por ejemplo, concentrarse en los hogares de renta baja o de renta media-baja en zonas geográficas insuficientemente atendidas, sin dejar atrás a los grupos vulnerables que viven en zonas más prósperas, como las grandes ciudades. Otro enfoque consiste en centrar el apoyo en categorías específicas de personas vulnerables, en particular aquellas que dependen del transporte motorizado basado en combustibles fósiles y que carecen de acceso a opciones de transporte público asequibles y adecuadas, o se enfrentan a una disponibilidad inadecuada o limitada de dichos servicios en su zona. Una opción adicional consiste en combinar la introducción de mejoras en el sistema de transporte público (disponibles para todas las personas) con precios reducidos o bonos de transporte público para los grupos vulnerables (véase el anexo II, en el que se enumeran algunos ejemplos de medidas e inversiones, y consúltense las orientaciones de la Comisión sobre los planes sociales para el clima). De este modo, la oferta general de transporte puede mejorarse en beneficio de todas las personas, y pueden lograrse más fácilmente economías de escala.
14. Garantizar que las medidas no se limiten a las personas que posean automóviles o bicicletas, sino que también incluyan la descarbonización del sector del transporte local y sus infraestructuras. Considerar todas las formas de movilidad: transporte público multimodal, así como nuevos servicios basados en el uso compartido de vehículos (incluidos, en su caso, los vehículos autónomos) y servicios de movilidad compartida, incluida la micromovilidad, los servicios a la carta y la movilidad activa (desplazamientos a pie y en bicicleta).
15. Aprovechar las buenas prácticas y las prioridades de actuación expuestas en la reciente Comunicación de la Comisión sobre la descarbonización de las flotas de vehículos de empresa ⁽²⁸⁾, que pueden acelerar el volumen de negocios de los vehículos de empresa de emisión cero y, por tanto, apoyar la aparición de un amplio mercado de segunda mano.
16. Considerar la posibilidad de ofrecer a los usuarios del transporte vulnerables y a las microempresas vulnerables acceso a vehículos de emisión cero nuevos y de segunda mano, a través de medidas como los sistemas de arrendamiento social, junto con el despliegue de infraestructuras de recarga. A la hora de diseñar sistemas de alquiler o arrendamiento financiero de vehículos de emisión cero para grupos vulnerables, podrían tenerse en cuenta factores como el nivel de renta, la accesibilidad y disponibilidad de los servicios existentes de transporte público y de movilidad compartida, así como los tiempos y distancias promedio de los desplazamientos domicilio-trabajo.
17. Incentivar el uso del modo más sostenible disponible, garantizando al mismo tiempo que dicho uso se ajuste a las necesidades diarias de los grupos destinatarios. Priorizar el transporte público frente a la movilidad individual no activa, reduciendo la dependencia de los vehículos privados. Apoyar la mejora de las conexiones de transporte público en las zonas urbanas y la conexión con las zonas rurales, periféricas y remotas. Al tiempo, centrarse en el apoyo inmediato en los grupos afectados por la pobreza de transporte, con una política de diseño que tenga en cuenta las necesidades de transporte más amplias. Esto no solo ayudará a combatir la pobreza de transporte, sino que, en general, mejorará la conectividad, reducirá las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos, la congestión, los accidentes y el ruido, y proporcionará una alternativa viable para todos los grupos de población.
18. Aumentar las zonas de influencia del transporte colectivo de masas combinándolo con autobuses y lanzaderas a la carta, soluciones de movilidad compartida (como vehículos compartidos, bicicletas eléctricas, patinetes eléctricos, pero también vehículos autónomos compartidos y desplazamientos mediante el uso compartido de vehículos), movilidad como servicio y movilidad activa.
19. En el caso de los servicios de transporte público locales y regionales que no sean viables desde el punto de vista comercial, considerar la adjudicación de contratos de servicio público, también mediante una compensación adecuada a los operadores de transporte, para garantizar la prestación adecuada de servicios que satisfagan una necesidad de servicio público ⁽²⁹⁾. En las zonas insuficientemente atendidas, considerar la posibilidad de conceder apoyo a los servicios a la carta, como el transporte colectivo por carretera o los taxis compartidos, en particular en las zonas escasamente pobladas. Fomentar la entrada en el mercado de operadores de transporte reduciendo los obstáculos administrativos u otros obstáculos jurídicos a la prestación de servicios, con miras a aumentar las posibilidades de elección y la accesibilidad y a reducir los precios para los usuarios, en particular para los usuarios vulnerables.

⁽²⁸⁾ COM(2025) 96 final.

⁽²⁹⁾ Visto el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que establece el principio de licitación obligatoria para los contratos de servicio público en el transporte terrestre.

20. Considerar la posibilidad de desplegar, con carácter experimental, vehículos autónomos compartidos, lanzaderas autónomas y vehículos de control remoto para ofrecer un transporte asequible y eficiente en comunidades insuficientemente atendidas y resolver los retos del primer y último kilómetro, también garantizando el establecimiento de las condiciones jurídicas adecuadas para permitir la prestación de dichos servicios.
21. Facilitar un mayor uso de bicicletas, bicicletas eléctricas y soluciones similares de micromovilidad, así como los desplazamientos a pie (a través de infraestructuras peatonales). Desarrollar una red de infraestructuras ciclistas segura, protegida y cómoda, que incluya lugares de estacionamiento para bicicletas y servicios conexos (como los sistemas de uso compartido de bicicletas), que conecte las zonas de renta baja con los destinos pertinentes. Considerar la posibilidad de subvencionar la compra o el alquiler de bicicletas, bicicletas eléctricas y bicicletas de carga para apoyar a los usuarios del transporte de baja renta.
22. Garantizar que la igualdad de género ⁽³⁰⁾, la inclusividad, la asequibilidad y la accesibilidad del transporte público y los servicios de movilidad compartida, también para los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, se integren en el diseño y la aplicación de las políticas. Tener en cuenta los patrones de movilidad más complejos (como el uso de varios modos de transporte) y las necesidades de movilidad de los diferentes grupos sociales, en particular de las personas que no pueden permitirse un vehículo privado y de las personas con responsabilidades de cuidado. Considerar siempre la posibilidad de ofrecer transporte público o soluciones de movilidad activa para llegar a los principales centros de trabajo, especialmente para los lugares en los que trabaja un número significativo de personas con bajos ingresos.
23. Apoyar las medidas e inversiones en transporte con una infraestructura digital adecuada y ampliamente disponible, en particular en las zonas remotas y rurales. Introducir servicios innovadores (cuando proceda), como presupuestos para movilidad proporcionados a través de aplicaciones de movilidad como servicio o carteras digitales, para prestar un apoyo específico a los usuarios vulnerables. Complementar las soluciones digitales con alternativas no digitales para que la información y los servicios también sean accesibles a los usuarios con un bajo nivel de alfabetización digital o con acceso limitado a internet. Facilitar el desarrollo y la difusión de servicios de transporte que utilicen tecnología digital para ofrecer una gama más amplia de opciones de viaje y reducir los tiempos de espera, el tiempo de viaje o el coste del transporte.
24. Dar a conocer todas las medidas destinadas a combatir la pobreza de transporte a través de canales de comunicación adecuados, a fin de garantizar que los beneficiarios objetivo estén informados de las medidas con las que se pretende paliar la pobreza de transporte y se les anime a beneficiarse de ellas. Ponerse en contacto con las organizaciones de la sociedad civil, en particular las que representan a grupos en riesgo de pobreza de transporte, para que participen en campañas de sensibilización. Tratar de cambiar las actitudes públicas hacia el transporte sostenible, haciendo que estas opciones sean más aceptables y accesibles a escala nacional.

Hecho en Bruselas, el 22 de mayo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

⁽³⁰⁾ Las herramientas prácticas, como el manual para la integración de la igualdad en el transporte, pueden ayudar a las autoridades públicas y a las partes interesadas del sector del transporte a cumplir este objetivo. Comisión Europea: Dirección General de Movilidad y Transportes, Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE — Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport [«Manual para la integración de la igualdad en la DG MOVE — Materiales de formación para la integración de la igualdad en la movilidad y el transporte», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729>.

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 ⁽¹⁾**

- 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 ⁽²⁾ 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.
- 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 ⁽³⁾.

⁽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, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_es. Fuentes: 1) a): Eurostat [ilc_mdou05], 1) b): Fuente: Eurostat [ilc_mdou13a], 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].

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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).

- 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 ⁽⁴⁾.
- d) Estructura del gasto de consumo por grado de urbanización y clasificación del consumo individual por finalidad (datos de 2020 también disponibles) ⁽⁵⁾.

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.
- 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) ⁽⁶⁾.
- f) Personas empleadas por tiempo de desplazamiento domicilio-trabajo, nivel educativo y grado de urbanización ⁽⁷⁾.
- g) Población accesible por ferrocarril en 1,5 horas/población en un radio de 120 km × 100 ⁽⁸⁾.

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 ⁽⁹⁾ 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).

⁽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.

⁽⁶⁾ 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/f17dbeb1-ba07-11ec-b6f4-01aa75ed71a1>.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.

⁽⁸⁾ 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.

⁽⁹⁾ 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>.

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

- 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 ⁽¹⁰⁾.
- 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 ⁽¹¹⁾.
- 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 ⁽¹²⁾.
- Comisión Europea, *Noveno informe sobre la cohesión económica, social y territorial*, 2024 ⁽¹³⁾.
- 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 ⁽¹⁴⁾.

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 ⁽¹⁵⁾.

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.

⁽¹⁰⁾ 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.

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

⁽¹²⁾ <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/f17dbeb1-ba07-11ec-b6f4-01aa75ed71a1>.

⁽¹³⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/ES_9CR_Report.pdf.

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

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

ANEXO II ⁽¹⁾**APOYO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: EJEMPLOS DE MEDIDAS E INVERSIONES ESPECÍFICAS RENTABLES ⁽²⁾****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.

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 ⁽³⁾ 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.

⁽¹⁾ Complementa la publicación de la Comisión Europea (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.

Todas las medidas e inversiones son subvencionables en el marco del Fondo Social para el Clima.

⁽²⁾ En función de la situación de cada Estado miembro.

⁽³⁾ 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.

- 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.
-