

Hacia la futura Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte

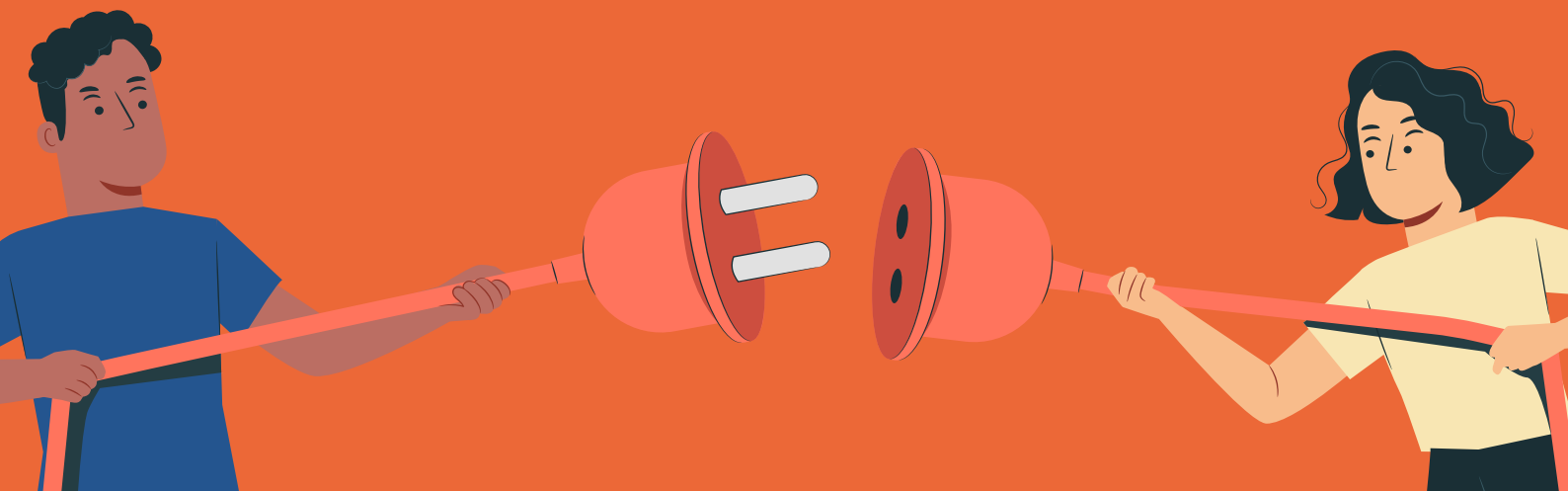
Mayo 2026



Grupo de Vulnerabilidades
y Pobreza en Transporte

—
Coordinado por ECODES

**Visión y medidas para combatir
la vulnerabilidad de personas y
microempresas en el marco de
una transición energética justa**



Título

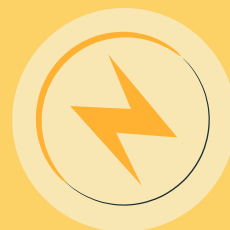
Hacia la futura Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte. Visión y medidas para combatir la vulnerabilidad de personas y microempresas en el marco de una transición energética justa.

Edición

Mayo 2026

Edita

Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)



Coordinado por

Cristian Quílez, responsable de transporte y movilidad de ECODES

Diseño y maquetación

Lorena Jorcano

Este documento contiene los resultados del taller de participación organizado por los miembros del Grupo de Vulnerabilidades y Pobreza en Transporte, y celebrado el 5 de mayo de 2026 en el Espacio de Investigación y Transferencia de la Universidad Pontificia Comillas.

Informe de participación

Diego Chueca, consultor en procesos participativos

ECODES y el Grupo agradecen la reproducción y divulgación del contenido de este documento siempre que se cite la fuente.



Miembros del Grupo sobre Vulnerabilidades y Pobreza en Transporte*

*
A 5 de mayo
de 2026

**Xaquín García-Muros
y Eva Alonso-Epelde**

—
investigadores del
**Basque Centre for
Climate Change (BC3)**

José Carlos Romero

—
en representación de
la **Cátedra de Energía
y Pobreza de la
Universidad Pontificia
de Comillas**

Marta García

—
en representación de
Ecoserveis

Cristina Arjona

—
en representación de
Greenpeace

Alicia Gómez

—
en representación del
**Grupo de investigación
de Sistemas
Constructivos y
Habitabilidad en
la Edificación del
Instituto Torroja
del CSIC**

**Ana
Condeço-Melhorado**

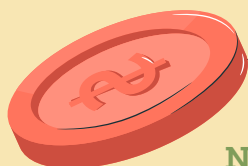
—
en representación del
**Grupo de investigación
de Transporte,
Infraestructuras
y Territorio (tGIS)
de la Universidad
Complutense de
Madrid**

Ana Sanz Fernández

—
Ayudante Doctora del
Área de Urbanismo
de la **Escuela
de Ingeniería de
Fuenlabrada de
la Universidad Rey
Juan Carlos**

Cristian Quílez

—
en representación de
**Fundación Ecología y
Desarrollo (ECODES)**



**Natalia Collado
y Manuel Pérez**

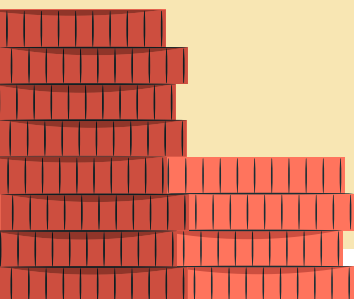
—
investigadores del
**Instituto de
Investigación
Tecnológica (IIT)
de la Universidad
Pontificia de Comillas**

Débora Quiroga

—
en representación de
Plataforma de Infancia

María Gangutia

—
en representación de
**Red Europea de Lucha
contra la Pobreza y la
Exclusión Social en el
Estado Español
(EAPN – ES)**



Organizado por:

ecodes
tiempo de actuar

ecoserveis

OTEA
Observatorio de la
Transición Energética
y la Acción Climática

CSIC
MOBILITY2030

**MOMENTUM
CSIC**
observatorio de la
transición energética

U Universidad
Rey Juan Carlos

Con la colaboración de:

CSIC
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

**plataforma
de infancia
españa**

EAPN
EUROPEAN ALLIANCE
TO POOR-ERASE

GREENPEACE

**IIT
INSTITUTO DE
INVESTIGACIÓN
TECNOLÓGICA**

**MINISTERIO
DE JUVENTUD
E INFANCIA**
SECRETARÍA DE ESTADO
DE JUVENTUD
E INFANCIA

1. Contexto

→ 05

Introducción

→ 06

Organización

→ 08

Metodología y arquetipos

→ 11

2. Resultados

→ 16

Accesibilidad

→ 18

Asequibilidad

→ 24

Disponibilidad

→ 31

3. Conclusiones

→ 39





1.

Contexto



1A. Introducción



La movilidad constituye un derecho habilitador para el ejercicio efectivo de otros derechos fundamentales como el acceso al empleo, la educación, la sanidad, los cuidados o la participación social. Sin embargo, una parte significativa de la población en España enfrenta barreras económicas, territoriales, físicas o digitales que limitan su capacidad de desplazamiento en condiciones asequibles, seguras y sostenibles. Esta realidad configura situaciones de vulnerabilidad y pobreza en transporte que requieren una respuesta pública y privada estructurada, transversal y basada en la cohesión social y la equidad territorial.

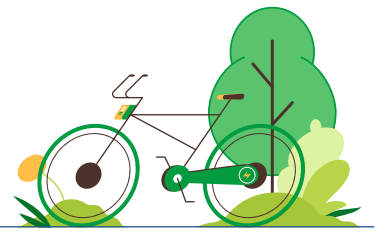
La aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible establece el mandato de elaborar y aprobar antes de finales de 2027 una Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte. Esta responsabilidad recae en la Secretaría General de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que deberá garantizar un enfoque integral, multinivel y alineado con los objetivos sociales, territoriales y climáticos.

En el primer trimestre de 2025 se llevó a cabo la consulta pública previa de la futura Estrategia. No obstante, hasta la fecha no se ha difundido públicamente información sobre el contenido, el diagnóstico ni los posibles ejes de actuación que orientarán su desarrollo. En este contexto,

resulta especialmente relevante que los actores públicos y privados, sociales, académicos y del tercer sector puedan contribuir al contenido de la estrategia de manera proactiva proporcionando al órgano responsable de su elaboración una visión compartida y medidas concretas y consensuadas.

El taller, impulsado por el Grupo sobre Vulnerabilidades y Pobreza en Transporte coordinado por ECODES, nace con la voluntad de anticipar y enriquecer ese proceso a través de una dinámica de reflexión colectiva y con el objetivo de contribuir desde la sociedad civil y otros actores implicados a generar conocimiento, propuestas y consensos que puedan fortalecer la una Estrategia más necesaria que nunca. Un proceso que, además, se va a llevar a cabo de forma paralela a la transposición a nuestra legislación de la incorporación del transporte por carretera al reglamento de comercio de derechos de emisión y, vinculado a ello, del Plan Social para el Clima de España. Estos instrumentos comparten un foco común: las personas que se encuentran en una situación de vulnerabilidad o pobreza en transporte.

La pobreza en transporte constituye una manifestación específica de la pobreza y la exclusión social, ya que las dificultades de acceso a la movilidad limitan el acceso efectivo a oportunidades y servicios esenciales, como el empleo, la educación, la sanidad o los cuidados.



La literatura especializada ha abordado este fenómeno desde múltiples enfoques -justicia y equidad en el transporte, privación de movilidad, desventaja en el transporte o accesibilidad, entre otros-, poniendo de relieve su carácter complejo y multidimensional.

De manera general, la pobreza en transporte puede entenderse como la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para acceder o costear los medios de transporte necesarios para desarrollar sus actividades cotidianas y acceder a servicios y oportunidades básicas. Esta definición fue recogida por primera vez de forma oficial en el Reglamento (UE) 2023/955, por el que se establece el Fondo Social para el Clima.

La Ley de Movilidad Sostenible recoge la siguiente definición de “pobreza de transporte”: 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 en condiciones suficientes para una buena calidad de vida, teniendo en cuenta el contexto social y territorial.

Se trata de una situación de vulnerabilidad que no depende únicamente del coste de la movilidad, sino también de otros factores como la disponibilidad de alternativas de transporte, la calidad y frecuencia de los servicios, el estado de las infraestructuras, la accesibilidad física y digital o la localización de las actividades en el territorio.

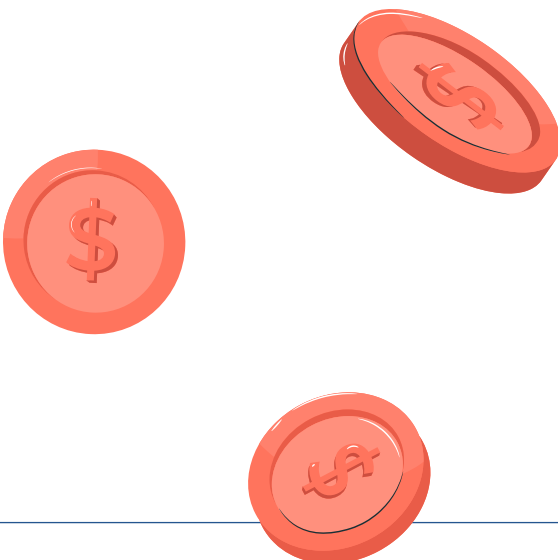
En este sentido, la pobreza en transporte presenta diversas dimensiones interrelacionadas:

- Disponibilidad de opciones de movilidad
- Accesibilidad a los servicios y actividades esenciales
- Asequibilidad de los costes asociados al transporte
- Aceptabilidad y capacidad de uso de nuevos servicios de movilidad
- Externalidades derivadas de la oferta de transporte, como los tiempos de desplazamiento, la seguridad o las afecciones ambientales.

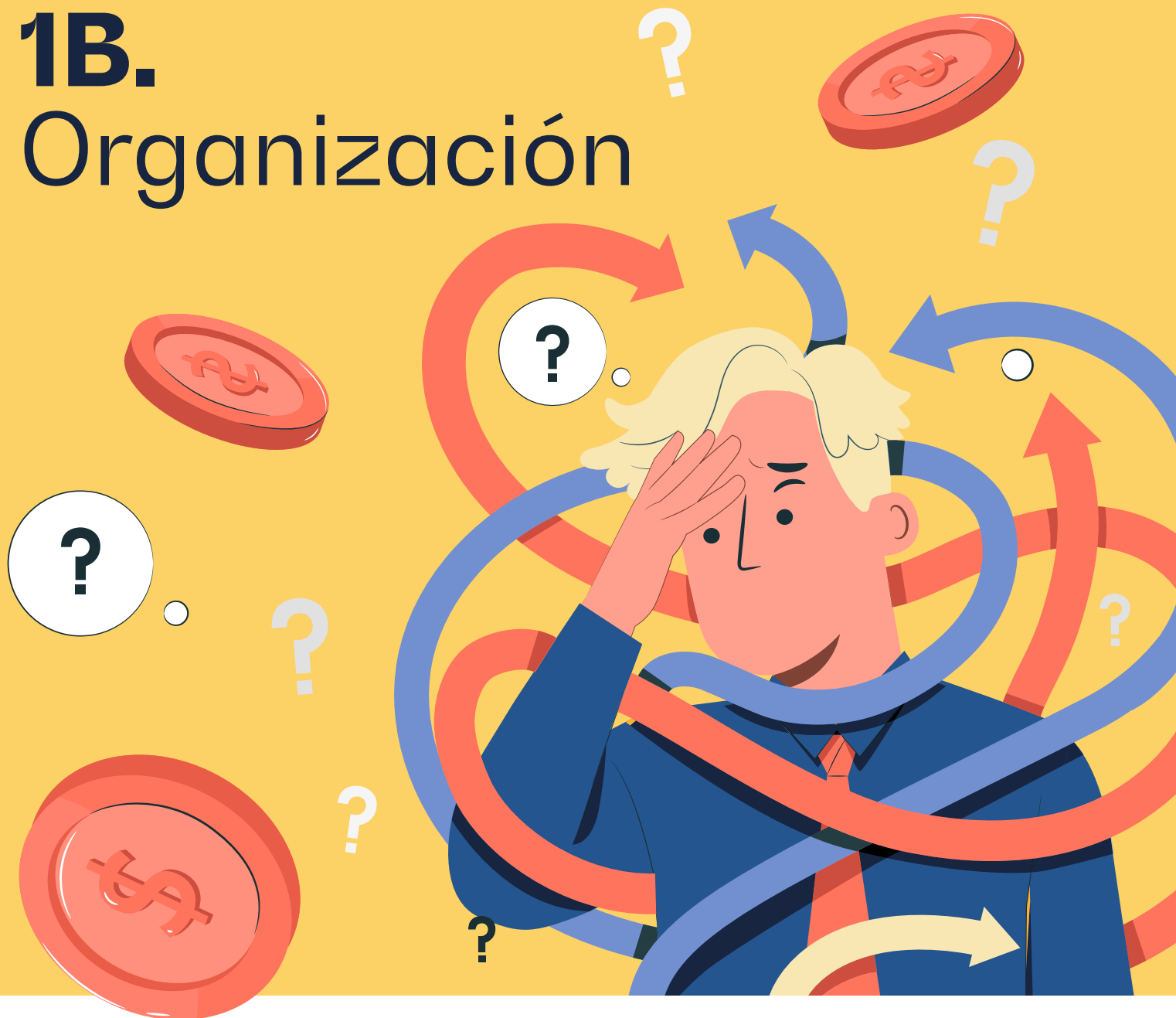
Desde Europa se subraya, además, la importancia de considerar factores transversales, como la adecuación de los servicios, las características socioeconómicas de la población y las desigualdades territoriales, que condicionan de manera significativa las situaciones de vulnerabilidad en la movilidad.

Por último, la naturaleza multidimensional de la pobreza en transporte hace necesario desarrollar sistemas de indicadores que permitan identificar, cuantificar y monitorizar estas situaciones, con el fin de diseñar, evaluar y adaptar las políticas públicas dirigidas a prevenirlas y mitigarlas.

Con este taller queremos abrir un espacio de diálogo y co-creación orientado a la acción, convencidos de que una Estrategia Estatal ambiciosa, focalizada en los hogares y las personas, bien diseñada y participada puede convertirse en una herramienta clave para garantizar que la descarbonización del sector transporte y transición hacia una movilidad verdaderamente sostenible no deje a nadie atrás. Con esta intención, desde el Grupo sobre Vulnerabilidad y Pobreza en Transporte convocamos el taller de participación.



1B. Organización



Información general

Entidad organizadora

Grupo sobre Vulnerabilidades y Pobreza en Transporte

Asistencia técnica

Inteligencia Colectiva

Objetivos de la sesión

Reflexionar de forma colectiva sobre la pobreza en transporte entre actores públicos, privados, sociales, académicos y del tercer sector.

Generar conocimiento y consensos que puedan fortalecer la futura Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte.

Identificar propuestas concretas y consensuadas para su inclusión en la futura Estrategia.



Organización del taller

Fecha

5 de mayo de 2026

Horario

10h a 15h

Lugar

Espacio de Investigación y Transferencia de la
Universidad Pontificia Comillas, Madrid

Participantes convocados Actores públicos, privados, sociales, académicos y del tercer sector

Forma de convocatoria

Invitación por medios telemáticos

Asistentes

36

Participantes

Cristina Arjona

Greenpeace España

Isabel Büschel

T&E

Silvia Casorran

Red de Ciudades por la Bicicleta

Alberto Cillero

ALSA

Natalia Collado

Universidad Pontificia de Comillas

Ana Margarida Condeço

UCM tGIS

Raquel Díaz

TMB

César Díaz

CECU

Jesús Freire

AMBE

Pablo Frutos

CCOO

María Gangutia

EAPN

Cristian García

DG Reto Demográfico, MITERD



María P. García	Instituto de Transición Justa, MITERD
Xaquín García-Muros	BC3
Alicia Gómez	TORROJA – CSIC
Lucía Gómez	Ecoserveis
Irene Lebrusán	Asesora Científica, del Gabinete del Ministro de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030
Isabela León	ECODES
David López	European Climate Foundation (ECF)
Margherita Mini	Plataforma de Infancia
José Manuel Montes	Universidad de Oviedo
Kathleen Murillo	Fundación ONCE
Manuel Pérez	Universidad Pontificia de Comillas
Soraya Pozo	TMB
Cristian Quílez	ECODES
Débora Quiroga	Plataforma de Infancia
Marcos Raufast	ECODES
Manuel Riera	UGT
Mario Rodríguez	ECODES
Aurora Ruiz	UNED
Ana Sanz	URJC
Alfonso Sanz	GEA 21
Ruben Tobajas	MITERD
Anouk Varlet	Gea 21
José Manuel Vasallo	TRANSYT UCM
Daniel Velázquez	ISGlobal

1C.

Metodología y arquetipos



Para alcanzar los objetivos previstos se desarrolló una dinámica participativa con el fin de recoger todas las visiones posibles e integrarlas en unos resultados de propuestas consensuadas. Partiendo de un diagnóstico centrado en la empatía y la identificación de diferentes realidades de la vulnerabilidad y la pobreza en transporte, se completaron los elementos básicos de una planificación estratégica (objetivos, líneas

estratégicas, causas, medidas). Para ello se fueron alternando momentos de trabajo en plenario y trabajo en grupos reducidos, segmentados en las tres dimensiones principales de la pobreza en transporte.

Al comienzo de la sesión, se entregaron 35 arquetipos para el diagnóstico de la vulnerabilidad y la pobreza en transporte:

N°	Arquetipo	Descripción
01	La pensionista rural aislada	Mujer de 75 años, viuda, en municipio de menos de 500 habitantes. El autobús fue suprimido por baja demanda. Depende de familiares o de un taxi para acceder a citas médicas y servicios básicos, sin alternativa de transporte público.
02	El trabajador periurbano sin coche	Hombre de 38 años, operario en polígono industrial mal conectado. El primer autobús llega tarde para su turno. Dedicar más de dos horas diarias a desplazarse y destina cerca del 12 % de sus ingresos al transporte.
03	La madre monoparental con cargas múltiples	Mujer de 34 años con dos hijos en edad escolar y trabajo a jornada parcial. Sus desplazamientos diarios —colegio, trabajo, compra, médico— son incompatibles con el transporte público disponible. Sufre una severa pobreza de tiempo.
04	El joven sin carnet en zona semirural	Hombre de 22 años en búsqueda de empleo. No tiene carnet de conducir ni puede costearlo. Las ofertas de trabajo en la zona exigen movilidad propia y el abono al tren regional representa una parte desproporcionada de cualquier salario de entrada.
05	La persona mayor con movilidad reducida en ciudad	Mujer de 81 años en barrio urbano aparentemente bien comunicado. Las paradas carecen de rampas y los ascensores del metro están frecuentemente averiados. El transporte adaptado existe pero exige reserva con 48 horas de antelación.
06	El inmigrante recién llegado en periferia urbana	Hombre de 29 años con turnos nocturnos en hostelería. El último autobús sale antes de que acabe su jornada. Regresa a pie o asume el coste del taxi, que absorbe entre el 15 y el 20 % de lo ganado esa noche. La barrera idiomática complica el uso de apps de movilidad.
07	La persona con discapacidad cognitiva	Mujer de 45 años con discapacidad intelectual leve. Los cambios de ruta y la complejidad del entorno le generan desorientación. No puede gestionar aplicaciones de movilidad y depende de acompañamiento para cualquier desplazamiento no rutinario.
08	El agricultor dependiente de vehículo antiguo	Hombre de 52 años en zona rural con una furgoneta deteriorada. No existe alternativa de transporte público viable para su trabajo. El encarecimiento del combustible y el mantenimiento le suponen una carga creciente que no puede asumir con facilidad.
09	La estudiante universitaria de rentas bajas	Mujer de 20 años que estudia en otra ciudad. El abono mensual de tren supone un coste elevado para su familia. No accede a beca de transporte porque los umbrales de renta de la convocatoria no reflejan bien su situación real.
10	El hogar urbano mayor con brecha digital	Pareja de 58 años en barrio popular sin vehículo ni habilidades digitales. El transporte público existe, pero los nuevos sistemas de validación QR, las apps de compra y los patinetes de alquiler les resultan completamente inaccesibles.

Nº	Arquetipo	Descripción
11	El desempleado de larga duración en ciudad media	Hombre de 49 años en desempleo desde hace más de dos años. Ha reducido sus desplazamientos al mínimo para ahorrar. Deja de acudir a entrevistas de trabajo o formación cuando el coste del transporte supera lo que puede permitirse en ese momento.
12	La cuidadora informal no remunerada	Mujer de 55 años que cuida a un progenitor dependiente. Sus desplazamientos son constantes pero irregulares en horario y destino. El transporte público no se adapta a esa movilidad no programada, y no dispone de vehículo propio.
13	El menor en zona rural sin transporte escolar	Niño de 10 años en municipio sin ruta escolar asignada. Sus padres deben organizarse para llevarlo al colegio en coche, con el coste en tiempo y combustible que eso implica. En ausencia de esa red informal, el acceso a la educación quedaría comprometido.
14	La trabajadora temporal con turnicidad	Mujer de 31 años con contrato temporal en industria con turnos rotativos. El transporte público cubre el turno de mañana pero no el de noche ni el de tarde-noche. En los turnos sin cobertura, asume el coste del taxi o depende de compañeros.
15	El vecino de barrio periférico sin conexión directa	Hombre de 44 años en barrio de nueva construcción en extrarradio. El transporte público exige uno o dos transbordos para llegar al centro. Lo que en coche son 15 minutos se convierte en más de una hora en transporte público con esperas incluidas.
16	La persona en situación de sinhogarismo	Hombre de 41 años sin domicilio fijo en ciudad grande. Necesita desplazarse a comedores sociales, centros de atención y servicios sanitarios dispersos por la ciudad. No dispone de título de transporte ni de documentación actualizada para acceder a tarifas sociales.
17	La mujer rural víctima de violencia de género	Mujer de 37 años en zona rural que depende del vehículo de su pareja para cualquier desplazamiento. La falta de transporte independiente limita su capacidad de acceder a recursos de atención, reforzando su situación de aislamiento y dependencia.
18	El trabajador de temporada agrícola itinerante	Hombre de 33 años que se desplaza entre zonas de temporada agrícola. No tiene residencia estable ni acceso a abonos de transporte locales. Los costes de movilidad entre campañas reducen considerablemente sus ingresos netos anuales.
19	La persona con enfermedad crónica en zona rural	Mujer de 62 años con una dolencia crónica que requiere revisiones periódicas en hospital de referencia a 60 kilómetros. El transporte sanitario no urgente tiene listas de espera largas y el servicio de línea regular no cubre ese trayecto con frecuencia suficiente.
20	El joven tutelado al salir del sistema de protección	Joven de 19 años que ha salido recientemente del sistema de acogida. Sin red familiar ni vehículo, depende exclusivamente del transporte público para acceder a empleo, formación y servicios. El coste del abono mensual compromete su presupuesto básico.

Nº	Arquetipo	Descripción
21	La autónoma rural con vehículo contaminante	Mujer de 47 años, autónoma, con una furgoneta diésel antigua que necesita para su actividad. Las zonas de bajas emisiones en municipios cercanos amenazan con restringirle el acceso. No tiene capacidad financiera para renovar el vehículo a corto plazo.
22	El pensionista urbano con ingresos mínimos	Hombre de 70 años con pensión no contributiva en ciudad media. El abono de transporte mensual supone un porcentaje elevado de sus ingresos. Reduce sus desplazamientos a los estrictamente necesarios, afectando su vida social y su acceso a servicios.
23	La familia numerosa en municipio sin oferta	Familia con cuatro hijos en municipio de 1.500 habitantes. El vehículo privado es imprescindible para llevar a los hijos al instituto, al médico y hacer la compra semanal. Los gastos de combustible y mantenimiento representan una carga mensual significativa.
24	El refugiado o solicitante de asilo en zona de acogida	Hombre de 35 años alojado en centro de acogida en municipio pequeño. Debe desplazarse regularmente a oficinas de gestión de su expediente en la capital provincial. Desconoce el sistema de transporte local y no dispone de recursos para costear los viajes.
25	La persona con trastorno mental grave	Mujer de 39 años con diagnóstico de trastorno mental grave. Los entornos de transporte público —aglomeraciones, ruidos, imprevistos— le generan una ansiedad que dificulta su uso. Su radio de movilidad autónoma es muy reducido, limitando su integración social y laboral.
26	La trabajadora sanitaria en turno de noche	Mujer de 28 años, auxiliar de enfermería, con turno de noche en hospital. El transporte público no opera a las horas en que entra y sale. Comparte coche con compañeros cuando puede; el resto de noches asume el coste del taxi o camina en condiciones de inseguridad.
27	El vecino de isla o territorio ultraperiférico	Hombre de 50 años residente en isla pequeña con oferta de ferry limitada y cara. Los desplazamientos a servicios especializados en la isla principal —hospitales, administración, formación— implican un coste económico y de tiempo que muchas familias no pueden asumir con regularidad.
28	La mujer mayor sin carnet en entorno suburbano	Mujer de 68 años en municipio suburbano diseñado para el vehículo privado. Nunca condujo. El transporte público es escaso y las distancias a pie son largas y sin aceras adecuadas. Depende de vecinos o familiares para casi todos sus desplazamientos.
29	El trabajador con discapacidad física en empresa alejada	Hombre de 42 años con discapacidad motora que trabaja en un polígono sin transporte adaptado regular. Usa silla de ruedas manual. La única línea de autobús que llega al polígono no tiene vehículos accesibles en todos sus servicios.
30	La joven rural sin acceso a formación	Mujer de 17 años en municipio rural que quiere acceder a formación profesional en la capital de comarca. Sin transporte público viable a primera hora de la mañana y sin carnet de conducir, la única opción es que alguien la lleve. La falta de movilidad condiciona directamente sus oportunidades formativas.

Nº	Arquetipo	Descripción
31	La persona en proceso de recuperación de adicción	Hombre de 36 años en tratamiento ambulatorio por drogodependencia en un centro ubicado en otra localidad. La asistencia regular es clave para su proceso de recuperación, pero el coste y la frecuencia del transporte dificultan el cumplimiento del programa. Las interrupciones en la asistencia aumentan el riesgo de recaída.
32	El trabajador transfronterizo de renta baja	Mujer de 41 años que trabaja en un municipio de otro país próximo a la frontera. Los servicios de transporte público transfronterizos son escasos o inexistentes en su corredor. Depende de un vehículo compartido informal cuya continuidad no está garantizada y cuyos costes asume íntegramente.
33	El menor en acogida con cambios frecuentes de centro	Niña de 13 años bajo tutela administrativa que ha cambiado de centro de acogida en varias ocasiones. Cada traslado implica un nuevo entorno de transporte desconocido y la pérdida de las rutinas de movilidad adquiridas. La inestabilidad residencial se traslada directamente a su acceso al colegio y a los servicios.
34	La mujer embarazada en zona rural sin transporte sanitario	Mujer de 28 años en estado avanzado de gestación en municipio sin maternidad ni transporte sanitario programado. Las revisiones obstétricas y la atención al parto requieren desplazamientos de más de 40 kilómetros que dependen de la disponibilidad de familiares o del servicio de urgencias.
35	El trabajador de plataforma digital con vehículo deteriorado	Hombre de 32 años que trabaja como repartidor para una plataforma de reparto usando su propio vehículo. El deterioro progresivo de la moto y los costes de mantenimiento erosionan sus ingresos netos. Sin vehículo operativo no puede trabajar, pero tampoco dispone de margen económico para repararlo o renovarlo.



2. Resultados



La sesión arrancó con la bienvenida de Asunción Paloma Cucala, directora del Instituto de Investigación Tecnológica de la Universidad Pontificia Comillas. A continuación, Cristian Quílez introdujo los conceptos básicos de la pobreza en el transporte y situó las tres dimensiones sobre las que giraría el trabajo: accesibilidad, asequibilidad y disponibilidad.

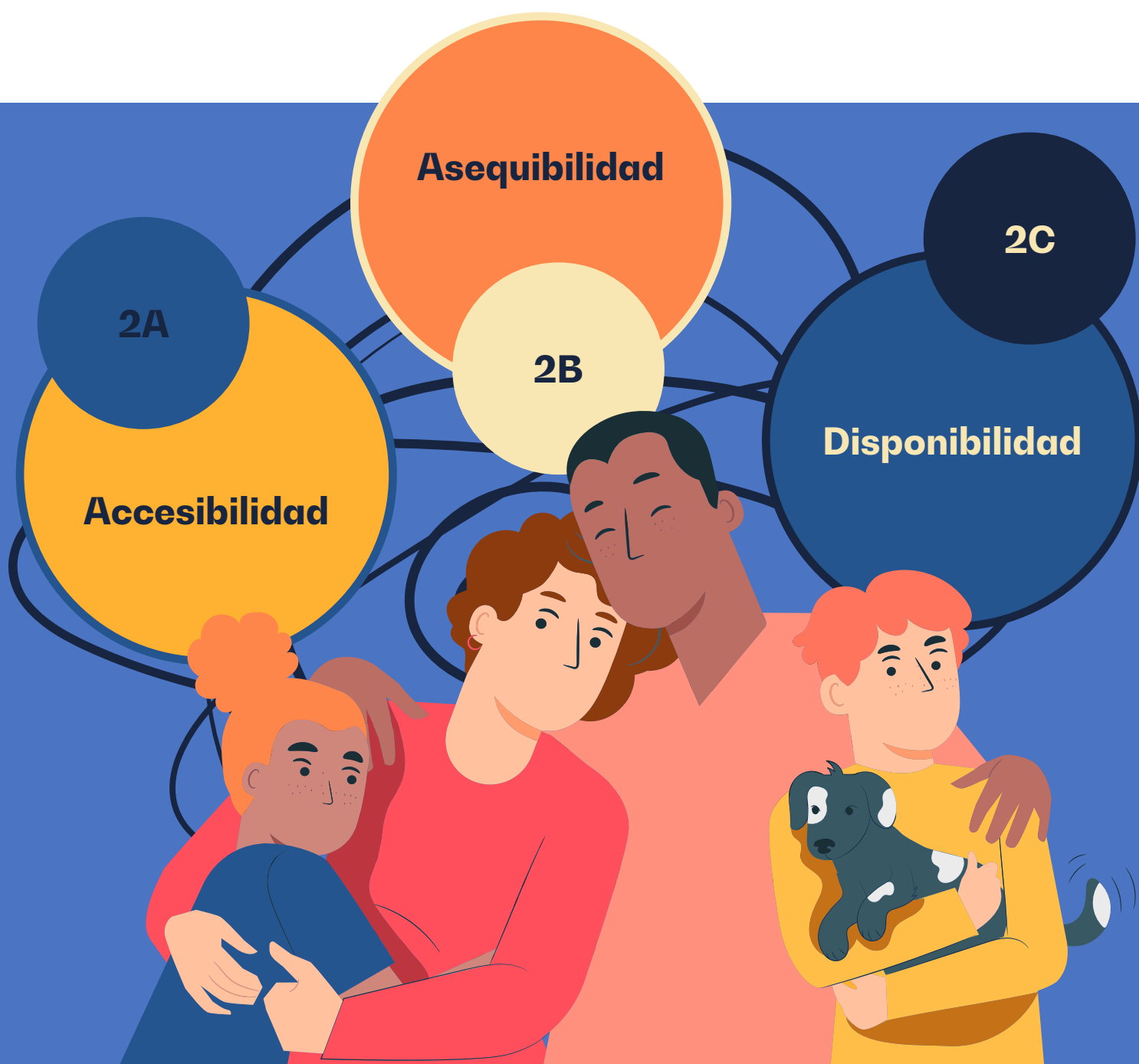
Con ese marco común, las personas participantes se repartieron en tres grupos para debatir las líneas estratégicas y las acciones que debería recoger la nueva Estrategia.

Cada grupo se ocupó de una de esas dimensiones. El análisis partió, en todos los casos, de una misma pregunta: ¿Qué grupos sociales presentan mayor vulnerabilidad en ese ámbito?

Posteriormente se valoraron las diferentes causas de pobreza en el transporte en cada una de las dimensiones, seleccionando las cinco que se consideraban prioritarias para abordar en la futura estrategia.

Una vez que se dispuso de un listado de cinco causas principales, se inició un trabajo prospectivo para tratar de identificar propuestas que pudieran incidir sobre estas causas. Dado que la elaboración de la estrategia ya está en marcha, se pidió a las personas participantes que priorizaran las propuestas más innovadoras o disruptivas, con el fin de no duplicar el trabajo realizado hasta la fecha por el Ministerio.

A continuación, se presenta el resultado del trabajo de cada uno de los tres citados grupos.



2A. Accesibilidad



Grupos sociales vulnerables en el ámbito de la accesibilidad

Por condición personal o sociofamiliar

- Personas con discapacidad o dificultad de movimientos
- Personas con edad avanzada
- Familias con menores y niños adolescentes

Por las barreras de acceso al servicio

- Personas con dificultad para acceder a medios digitales (brecha digital)

Por el territorio de residencia

- Residentes en barrios periféricos o áreas metropolitanas
- Residentes en zonas rurales

Por la situación laboral

- Personas que trabajan en turnos de noche
-

Causas que generan problemas de accesibilidad

Se señalan en **negrita** las causas que se consideraron prioritarias por el grupo tras la dinámica de priorización grupal.

- **Falta de adaptabilidad en todo el itinerario (espacio público, vehículo o normativa) incrementada por la carencia de información o la dificultad para acceder a medios digitales de pago.**

- **Planificación territorial deficiente y mala cobertura de las redes de transporte que impiden acceder al trabajo desde los barrios. La crisis de la vivienda expulsa a las personas con menos recursos a la periferia con peor comunicación.**

- Barreras jurídicas entre operadores y agentes de transporte

- **Percepción de inseguridad**

- Despoblación rural

- **Falta de formación, sensibilización y barreras culturales, tanto del personal de los medios de transporte, como de los usuarios.**

- **Ausencia de acompañamiento y monitoreo**

- Sobrecapacidad (over crowding) debido a que existen más personas usuarias que las que puede acoger el sistema de transporte.

- Falta de responsabilidad de las empresas respecto al desplazamiento de sus trabajadores/as

- **Baja calidad del servicio de transporte público**

- Ausencia de planes de movilidad a grandes centros de actividad (POIs) o eventos puntuales.
-

Propuestas de medidas para cada causa identificada priorizada

Causa 1:

Falta de adaptabilidad en todo el itinerario (espacio público, vehículo o normativa) incrementada por la carencia de información o la dificultad para acceder a medios digitales de pago.

→ Propuesta 1.1.

Fondo estatal para la accesibilidad física y digital del entorno de las paradas en municipios medianos

Crear una línea de fondos estatales para mejorar la accesibilidad del espacio público y de los entornos de estaciones y paradas de autobús en municipios de 5.000 a 50.000 habitantes, donde la capacidad de inversión local es más limitada.

La ayuda cubriría tanto la adaptación física del itinerario (pavimentos, rebajes, señalización y mobiliario) como la implantación de información accesible y de medios de pago digitales homogéneos entre territorios.

El acceso a los fondos se vincularía a una certificación que verifique el cumplimiento de criterios comunes de accesibilidad, empleada como incentivo.

Personas beneficiarias:

Personas con movilidad reducida, temporal o permanente, y cualquier usuario con dificultades de información o en el uso de medios digitales.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ Propuesta 1.2.

Estandarización y certificación de los sistemas digitales de información y pago en el transporte

Impulsar la usabilidad y la estandarización del diseño de los sistemas digitales de información y pago en el transporte, de modo que funcionen de forma homogénea entre territorios.

A corto plazo, articularlo mediante una certificación voluntaria acompañada de incentivos; en paralelo, promover una norma común a escala europea, ya que la estandarización plena difícilmente puede imponerse solo en el ámbito nacional.

Como herramienta de apoyo, se propone desarrollar una aplicación participativa que permita a los usuarios valorar y comunicar si una ruta es accesible, integrada con las aplicaciones de navegación y conectada con la administración competente.

Se presenta como ejemplo la app de FIAPAS (Confederación Española de Familias de Personas Sordas), una aplicación centrada en la accesibilidad auditiva de los centros educativos.

Personas beneficiarias:

Personas con dificultad en el uso de los medios digitales de información y pago, como personas mayores, personas con menores competencias digitales, entre otras.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

Causa 2:

Planificación territorial deficiente y mala cobertura de las redes de transporte que impiden acceder al trabajo desde los barrios. La crisis de la vivienda expulsa a las personas con menos recursos a la periferia con peor comunicación.

→ **Propuesta 2.1.**

Planificación de la movilidad en barrios vulnerables y áreas des pobladas orientada al acceso al empleo

Priorizar la planificación de la movilidad en los barrios vulnerables y las áreas des pobladas, tanto en transporte público como en movilidad activa, de manera que la cobertura de la red garantice el acceso al empleo desde estas zonas.

La asignación de fondos partiría de una identificación homogénea de los colectivos vulnerables y de su caracterización previa, y se evaluaría con indicadores centrados en la persona y en sus desplazamientos reales. Su aplicación exige aclarar el reparto de competencias entre administraciones, señalado como la principal dificultad.

Personas beneficiarias:

Población vulnerable y residente en áreas des pobladas.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

Causa 3:

Percepción de inseguridad.

→ **Propuesta 3.1.**

Implantación de paradas a demanda para reducir los desplazamientos a pie en horario nocturno

Fomentar paradas a la demanda, especialmente en horario nocturno, porque de esta forma se acorta el trayecto a pie entre la parada y el destino.

Personas beneficiarias:

Especialmente mujeres, pero también cualquier persona que perciba inseguridad al caminar sola de noche. También es un apoyo importante para personas con movilidad reducida, aunque no tengan percepción de inseguridad.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ **Propuesta 3.2.**

Aplicación de aviso de incidencias con alerta simultánea a la policía y a otros usuarios próximos

Desarrollar una aplicación de aviso de incidencias en el transporte que, al activarse, alerte de forma simultánea a la policía y a otras personas usuarias próximas, de modo que la respuesta no dependa únicamente de la llegada de una patrulla. La aplicación integraría un “botón lila” como función específica para los casos de acoso (siguiendo el ejemplo de Cataluña y con vocación de implantarse de forma homogénea en toda España).

Personas beneficiarias:

Personas usuarias del transporte que perciben inseguridad, en especial las mujeres y los colectivos más expuestos al acoso.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

Causa 4:

Falta de formación, sensibilización y barreras culturales, tanto del personal de los medios de transporte, como de los usuarios. Ausencia de acompañamiento y monitoreo.

→ Propuesta 4.1.

Incorporación de contenidos sobre movilidad segura y sostenible al currículo académico

Incluir en el currículum académico contenidos sobre movilidad segura y sostenible. Esos contenidos deben definirse con más amplitud temática y, a la vez, más concreción. De esta forma, deberá indicarse qué se enseña y en qué etapa educativa.

Personas beneficiarias:

Alumnado como destinatario directo y, de forma indirecta, el conjunto de las personas usuarias, al contar con una ciudadanía más sensibilizada.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ Propuesta 4.2.

Campañas periódicas de comunicación sobre necesidades de accesibilidad y comportamiento cívico en el transporte

Realizar campañas de comunicación periódicas que den a conocer las necesidades de los distintos colectivos y, al mismo tiempo, transmitan que las mejoras de accesibilidad benefician al conjunto de las personas usuarias.

Las campañas incluirían también un mensaje dirigido a corregir comportamientos poco cívicos —no respetar los asientos reservados, ocupar espacio con el equipaje— y a favorecer el empoderamiento colectivo, de modo que cualquier persona pueda pedir con naturalidad lo que necesita.

Personas beneficiarias:

Conjunto de las personas usuarias del transporte y, de forma más directa, los colectivos cuyas necesidades suelen pasar desapercibidas.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★



Causa 5:
Baja calidad del servicio
de transporte público

→ **Propuesta 5.1.**
Adaptación del servicio de transporte público a los turnos laborales y mejora de la conexión con centros de actividad

Adaptar el servicio de transporte público a la realidad horaria de las personas trabajadoras, con especial atención a los turnos de noche, y reforzar la conexión entre los barrios, los polígonos y los grandes centros de actividad.

La adaptación se articularía mediante la colaboración entre las empresas y la administración, y podría apoyarse en vehículos de menor capacidad en las franjas de demanda más estable.

Personas beneficiarias:

Personas trabajadoras a turnos.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 5.2.**
Implantación de carriles bus y optimización de rutas en las coronas metropolitanas

Implantar carriles bus y optimizar las rutas del transporte público en el conjunto de las coronas metropolitanas, y no solo en el núcleo urbano. Los carriles reservados aportan velocidad y regularidad al servicio, y la revisión de los trazados permite ajustar la cobertura a la demanda real.

Personas beneficiarias:

Conjunto de las personas usuarias del transporte público metropolitano, en especial las residentes en las coronas exteriores, hoy peor atendidas.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 5.3.**
Transporte a la demanda integrado con la red regular para zonas rurales, periurbanas y periféricas

Implantar servicios de transporte a la demanda, integrados con el transporte público regular, para atender a las zonas y los usuarios mal cubiertos por la red convencional: áreas rurales, periurbanas y periféricas urbanas, y usuarios desconectados de la red principal.

El modelo coordinaría el transporte regular con otros recursos (taxi y minibús) y atendería de forma específica los desplazamientos por motivos sanitarios en el medio rural. Su aplicación exige definir con claridad los criterios de acceso al servicio puerta a puerta.

Personas beneficiarias:

Personas que viven en zonas con baja calidad de transporte público, tanto rurales como periféricas urbanas.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

2B. Asequibilidad



Grupos sociales vulnerables en el ámbito de la accesibilidad

Por condición personal o sociofamiliar

- Menores de edad y jóvenes / infancia
- Migrantes
- Familias monomarentales
- Personas con discapacidad

Por la situación económica

- Desempleados
- Mayores de 65 jubilados, con pensiones bajas
- Familias vulnerables
- Rentas bajas

Por el territorio de residencia

- Hogares dependientes del transporte privado, en zonas rurales, urbanas y periféricas

Causas que generan problemas de accesibilidad

Se señalan en negrita las causas que se consideraron prioritarias por el grupo tras la dinámica de priorización grupal.

- Coste de la vida

-
- **Coste del transporte y dependencia de combustibles fósiles**

-
- **Bajo nivel de ingresos**

-
- **Género**

-
- Edad

-
- **Urbanismo e infraestructuras (incluyendo el trabajo en la periferia)**

-
- **Especulación inmobiliaria**
-

Propuestas de medidas para cada causa identificada priorizada

Causa 1:

Coste del transporte y dependencia de combustibles fósiles.

→ Propuesta 1.1.

Transporte público gratuito universal con ajuste redistributivo a través del IRPF

Establecer un sistema de transporte gratuito universal con un mecanismo de ajuste vía IRPF, de modo que el beneficio efectivo recaiga, en mayor medida, en las personas de menores ingresos.

El instrumento operativo sería una zona única de abono transporte, que abarcaría el transporte público regular y el transporte a demanda, con convenios específicos para zonas rurales y personas con movilidad reducida.

Su despliegue requiere, como paso previo, que todos los consorcios autonómicos cuenten con su tarjeta de transporte propia y que esas tarjetas sean interoperables entre provincias y comunidades autónomas; Euskadi, donde la interoperabilidad provincial ya funciona, sirve de referencia.

El principal riesgo de aplicación es el bloqueo político entre el Gobierno central y las comunidades autónomas, que habrá que abordar mediante acuerdos.

Personas beneficiarias:

Conjunto de la población, con un beneficio neto más alto para los hogares de bajos ingresos, las personas con discapacidad y las personas dependientes.

Viabilidad
Impacto

★★★★★
★★★★★



→ **Propuesta 2.1.**
Incremento del salario mínimo interprofesional hasta los 1.500 euros mensuales

Teniendo en cuenta que el enfoque del problema es muy amplio, se propone una solución generalizada: incremento del salario mínimo interprofesional a 1.500 euros mensuales (actualmente son 1.221 euros brutos al mes en 14 pagas).

Personas beneficiarias:

Personas trabajadoras con remuneración ligada al salario mínimo interprofesional.

Viabilidad ★★★★★
Impacto (sin acuerdo al respecto)

→ **Propuesta 2.2.**
Ayudas directas a la compra de bicicleta eléctrica focalizadas en rentas bajas

Establecer un sistema de ayudas directas a la compra de bicicletas eléctricas, a modo de bono transporte para adquirir un medio propio, focalizado en los hogares de rentas bajas. Esta segmentación se realizaría a través del IRPF para evitar el efecto observado en los planes MOVES 1 y 2, donde las ayudas fueron captadas en gran medida por los hogares de mayores ingresos. El diseño puede tomar como referencia programas autonómicos ya existentes, como el Bono EBici de la Xunta de Galicia o el equivalente de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Personas beneficiarias:

Personas y hogares de rentas bajas con desplazamientos viables para una bicicleta eléctrica.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 2.3.**
Flotas sociales de vehículos eléctricos para personas dependientes del vehículo privado

Crear flotas sociales de vehículos eléctricos para los denominados “viajeros cautivos”: profesionales autónomos para quienes el vehículo es una herramienta de trabajo y personas que se desplazan en horarios o zonas sin oferta de transporte público.

También podría plantearse la extensión a las personas desempleadas que necesitan desplazarse a formaciones o incluso a entrevistas de trabajo. La gestión para las personas desempleadas se canalizaría a través del SEPE.

Personas beneficiarias:

Personas con bajos ingresos en situación de dependencia del vehículo privado.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

*(se alerta de la posible
inconstitucionalidad de
la propuesta)

→ **Propuesta 3.1.**
Abono de transporte específico para familias monomarentales y personas cuidadoras

Establecer abonos específicos de transporte para familias monomarentales y para personas que ejerzan labores de cuidados, junto con una estructura tarifaria por tiempo de uso, no por viaje individual, que se ajusta mejor a los patrones de movilidad asociados al cuidado, marcados por cadenas cortas de desplazamientos.

Personas beneficiarias:
Mujeres en situación de vulnerabilidad.

Viabilidad* ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 3.2.**
Rutas garantizadas de transporte público adaptadas a la movilidad de cuidados

Establecer rutas garantizadas de transporte público para las familias monomarentales y para las personas cuidadoras, con un componente reforzado de seguridad para las usuarias. La medida sería más sencilla de aplicar en los barrios de nueva construcción, donde el trazado puede diseñarse desde el inicio, y permitiría incorporar el autobús eléctrico en esas nuevas líneas. Su despliegue requiere, como paso previo, estudios específicos sobre la movilidad real de las mujeres; existe ya un precedente útil, el [estudio de movilidad de mujeres a polígonos industriales del área de Barcelona](#).

Personas beneficiarias:
Las familias monomarentales y las personas cuidadoras, mayoritariamente mujeres.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 4.1.**
**Garantía de movilidad con servicios mínimos
por tipo de territorio y abono unificado**

Establecer una garantía de movilidad en el transporte público a bajo coste, traducida en un conjunto de servicios y rutas garantizadas con condiciones mínimas adaptadas a cada tipo de territorio.

Su implantación seguiría tres pasos: delimitar las zonas, fijar los servicios mínimos exigibles en cada una y cruzar ambos para detectar las brechas de cobertura.

La garantía se integraría en un abono transporte unificado, contemplando el transporte a demanda en los territorios donde el transporte regular no resulte viable (zonas rurales, periurbanas u horarios nocturnos).

Existen experiencias positivas en Alemania (pese a su estructura federal) y algunos proyectos en Andalucía, Castilla-La Mancha y Castilla y León.

Personas beneficiarias:

Población rural y periférica con bajos ingresos y los colectivos que tienen baja o nula cobertura por la red regular.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 4.2.**
**Vehículo compartido en zonas rurales e interurbanas
mediante cooperativas y comunidades energéticas**

Impulsar proyectos de vehículo compartido en zonas rurales e interurbanas, articulados a través de cooperativas locales y comunidades energéticas. Éstas últimas son cooperativas o asociaciones locales que producen y gestionan energía renovable de forma colectiva. Al integrar la movilidad en su ámbito, pueden operar flotas compartidas de vehículos eléctricos alimentadas con su propia energía, lo que abarata el transporte y lo hace viable en zonas rurales.

Su despliegue se apoyaría en la colaboración público-privada y contemplaría distintos tipos de vehículos en función de las características de cada zona.

Personas beneficiarias:

Hogares rurales o periféricos sin acceso a otros medios de transporte.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 4.3.**

Red de carriles bici y recorridos peatonales seguros en entornos urbanos e interurbanos

Desarrollo de infraestructuras suficientes para facilitar la movilidad segura más asequible. Esta acción contempla la generalización de una red de carriles bici seguros urbanos e interurbanos, así como de recorridos peatonales amables.

De forma complementaria, el fomento de la movilidad activa incrementaría la salud de la población y reduciría los costes médicos.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 4.4.**

Integración de mezcla de usos en el planeamiento urbano para reducir la necesidad de desplazamiento

Incorporar al planeamiento urbano parámetros específicos de mezcla de usos, diversidad y densidad, orientados a lograr la “accesibilidad por cercanía”. Con ello se reduciría la necesidad de desplazamientos y, consecuentemente, el presupuesto personal dedicado a transporte.

La estrategia se apoyaría en la relocalización tanto de los centros de trabajo como de las viviendas, según convenga en cada caso, y en incentivos (no solo fiscales) que promuevan acercar la residencia al puesto de trabajo actual. Como medida complementaria, fomentar el teletrabajo, atendiendo a los efectos de la brecha digital.

Personas beneficiarias:
Toda la población.

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

→ **Propuesta 4.5.**

Carriles exclusivos para autobuses eléctricos sobre el modelo BUS-VAO

Establecer rutas específicas para autobuses eléctricos siguiendo el ejemplo de los carriles BUS-VAO. De esta forma, se potenciaría el transporte público sin emisiones y se podría optimizar su coste.

Personas beneficiarias:
Toda la población (incluidas las personas que actualmente emplean el vehículo privado).

Viabilidad ★★★★★
Impacto ★★★★★

2C. Disponibilidad



Grupos sociales vulnerables en el ámbito de la accesibilidad

Por condición personal o familiar

- Población con diversidad funcional
 - Familias numerosas
 - Menores con necesidad de desplazamiento
 - Adultos mayores
 - Trabajadores extranjeros
-

Por el acceso a servicios esenciales

- Personas con un tratamiento médico o consultas sanitarias en curso
-

Por el territorio de residencia

- Población rural
 - Personas que se tienen que desplazar desde su domicilio en la periferia hasta su lugar de trabajo, también en la periferia.
-

Por la situación laboral y el lugar de trabajo

- Personas que trabajan en polígonos industriales
 - Personas que trabajan por turnos
 - Personas que realizan trabajos de atención a domicilio
 - Personas que necesitan un pluriempleo
-

Causas que generan problemas de accesibilidad

Se señalan en negrita las causas que se consideraron prioritarias por el grupo tras la dinámica de priorización grupal.

- Transporte insuficiente: falta de horarios y de frecuencias
 - **Falta de servicios a los polígonos industriales y a los centros de actividad /nodos de servicio**
 - **Falta de conectividad entre los nodos de transporte o intermodalidad**
 - Falta de transporte fuera del horario “regular”
 - Disponibilidad insuficiente de servicios adaptados
 - Falta de integración entre los distintos modos.
 - Problemas de reparto de competencias y ausencia de consorcios de transporte
 - Tiempo de viaje excesivo
 - Barreras administrativas y legislativas
 - Dependencia del vehículo privado que genera una periferia desconectada por falta de acceso al coche privado o al carnet de conducir
 - **Falta de disponibilidad para la población dispersa**
 - Ausencia de planes de movilidad en las empresas que genera riesgos a los trabajadores
 - Urbanismo antiguo, desvinculado de la planificación del transporte
 - Falta de integración tarifaria
 - **Transporte público escaso por baja rentabilidad sin criterio social**
 - **Escasa / ausencia infraestructura para movilidad activa**
-

Causas que generan problemas de accesibilidad

A partir de la priorización, el grupo identificó 5 bloques temáticos como causas clave que articularon el diseño de las propuestas:

-
- **Causa 1.**
Colectividad, intermodalidad e integración de modos de transporte.
Integración de obligaciones de servicio público (OBP) en legislación estatal; atención a corredores de transporte “arco quebrado”; dotación de nodos intermodales (hubs de movilidad) en cabeceras de municipios.

 - **Causa 2.**
Falta de servicios y/u oferta de transporte a polígonos industriales, centros de actividad y nodos de servicio.
Necesidad de establecer obligaciones de servicio público con rango de ley.

 - **Causa 3.**
Transporte público escaso por baja rentabilidad sin criterio social; mapeo de zonas de pobreza en transporte.
Identificación de zonas prioritarias de mejora (permanentes y transitorias) mediante mapeo, priorización de criterios, responsabilidad económica y conocimiento compartido por todos los territorios.

 - **Causa 4.**
Falta de infraestructura, servicios y/u opciones de transporte para la población dispersa.
Flexibilidad de modelos: movilidad a demanda, carsharing y transporte compartido.

 - **Causa 5.**
Falta de infraestructura para la movilidad activa.
Habilitación del entorno urbano (espacio, ancho, altura, rampas), tráfico, red de carriles bici seguros y calles con rango de ley.
-

Propuestas de medidas para cada causa identificada priorizada

Causa 1:
Conectividad,
intermodalidad e
integración de modos
de transporte

→ **Propuesta 1.1.** **Nodos de movilidad intermodal en cabeceras municipales con coordinación horaria y aparcamientos disuasorios**

Dotar a las cabeceras de medios intermodales, de modo que funcionen como hubs de movilidad. Estos nodos integrarían los distintos servicios de transporte y coordinarían sus horarios con criterios de flexibilidad, incorporando aparcamientos de tipo *park and ride*. La provisión de la infraestructura correspondería a las diputaciones.

Personas beneficiarias:

Población rural y dispersa, residentes de áreas periféricas y metropolitanas, y personas dependientes del transporte público.

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

→ **Propuesta 1.2.** **Integración tarifaria unificada entre modos y operadores de transporte público**

Implantar un sistema de integración tarifaria entre los distintos modos y operadores de transporte.

La medida mejora la rentabilidad del sistema y, con ello, se crea un margen para aumentar la disponibilidad del servicio.

Personas beneficiarias:

Conjunto de las personas usuarias del transporte público y, de forma particular, quienes necesitan combinar varios modos u operadores en un mismo trayecto, como los residentes en zonas interurbanas, rurales o mal conectadas.

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

Causa 2:

Falta de servicios y/o opciones de transporte a polígonos industriales, centros de actividad y servicios, y otros nodos de servicios (incluida la falta de planes de movilidad al cabo)

→ **Propuesta 2.1.**

Obligaciones de servicio público con rango de ley para grandes centros de actividad y nodos de servicios

Establecer obligaciones de servicio público (OSP), con rango de ley, que garanticen el transporte a todos los grandes centros de actividad y puntos atractores del país, e integrar esas obligaciones en la legislación estatal, autonómica, provincial y local.

La medida se apoyaría en la planificación de la movilidad y en financiación con fondos públicos, e incluiría servicios de lanzadera desde los hospitales y los centros de actividad y ocio hasta los puntos de transporte público, vinculados a los espacios urbanizados y con implicación de los gestores públicos y privados.

Personas beneficiarias:

Personas usuarias del transporte público colectivo, en particular quienes se desplazan a polígonos y centros de actividad por motivos laborales y quienes acceden a los servicios —sanitarios, entre otros— situados en esos nodos.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ **Propuesta 2.2.**

Planes de movilidad al trabajo con movilidad compartida y cómputo parcial del tiempo de desplazamiento

Impulsar los planes de movilidad al trabajo como instrumento para garantizar el acceso al empleo, entendido este como condición para el ejercicio de derechos fundamentales.

Estos planes incentivarían la movilidad compartida y plantearían que un porcentaje del tiempo “in itinere” en dirección al trabajo se compute como parte de la jornada laboral.

Personas beneficiarias:

Personas trabajadoras que se desplazan a su puesto de trabajo, en particular quienes lo hacen a polígonos o centros de actividad mal comunicados.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

Causa 3:

Transporte público y servicios de movilidad escasos, ineficientes o no existentes por priorización de la rentabilidad económica frente a criterios sociales territoriales y o de desarrollo

→ Propuesta 3.1.

Mapa de zonas sombra de pobreza en transporte como base para la planificación social

Elaborar un mapa identificar zonas sombra de la pobreza en transporte donde hay una falta de disponibilidad.

El diagnóstico serviría de base para planificar la oferta atendiendo a criterios sociales y territoriales, y no solo de rentabilidad.

Personas beneficiarias:

Conjunto de la sociedad y, de forma más directa, la población residente en las “zonas negras” identificadas y las administraciones encargadas de planificar la oferta de transporte.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ Propuesta 3.2.

Plataforma ciudadana de demanda agregada para la creación de nuevas rutas de transporte

Crear una plataforma ciudadana de gestión pública que permita solicitar y agrupar peticiones de nuevas rutas de transporte público.

Al alcanzar un mínimo de solicitudes, la implantación de la ruta tendría carácter obligatorio, y su trazado se diseñaría de forma cocreada con la ciudadanía.

Personas beneficiarias:

Ciudadanía y, en particular, los residentes de zonas hoy sin servicio que consigan reunir esa demanda mínima.

Viabilidad

★★★★★

Impacto

★★★★★

→ **Propuesta 3.3.**

Centros intermodales en municipios cabecera de comarca como estrategia contra la despoblación

Desarrollar una política de infraestructuras adecuada como medio para combatir la despoblación. Se trataría, por ejemplo, de la creación de centros intermodales en municipios cabecera de comarca o municipios clave repartidos por cada región con el fin de agrupar todas las opciones de transporte en un mismo punto, bien para los desplazamientos a grandes ciudades como entre los municipios del entorno. Favorecería también la movilidad compartida por razones cotidianas.

En el marco de esta estrategia, esa política debería centrarse en las infraestructuras de transporte y planificarse con criterios sociales, territoriales y de desarrollo, y no solo de rentabilidad.

Personas beneficiarias:

Población de los territorios en riesgo de despoblación.

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

→ **Propuesta 3.3.**

Incorporación obligatoria de criterios e indicadores de equidad en la planificación del transporte

Definir criterios e indicadores de equidad e incorporación obligatoria en la planificación del transporte.

Personas beneficiarias:

Colectivos y territorios desatendidos por una planificación guiada por la rentabilidad (población rural y dispersa, áreas periféricas y grupos vulnerables).

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

Causa 4:
Falta de infraestructura,
servicios y/o opciones
de transporte para la
población dispersa

→ **Propuesta 4.1.**
Modelos flexibles de transporte a demanda, vehículo compartido y movilidad compartida en zonas dispersas

Promover la flexibilidad de los modelos de transporte, combinando la movilidad a demanda, el carsharing y el transporte compartido.

El transporte a demanda se financiaría con fondos públicos, y se fomentarían las fórmulas cooperativas.

Personas beneficiarias:

Población residente en zonas dispersas y de baja densidad, mal cubierta por el transporte regular.

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

→ **Propuesta 4.2.**
Obligaciones de servicio público en zonas rurales e integración de flotas de titularidad pública existentes

Establecer obligaciones de servicio público para los nodos periféricos y las zonas rurales, e integrar los servicios de transporte ya existentes (flotas escolares, sanitarias, de servicios sociales, de la administración local y de los centros de día) para facilitar los desplazamientos entre zonas dispersas.

Personas beneficiarias:

Población residente en zonas dispersas, rurales y periféricas, hoy sin opciones de transporte adecuadas.

Viabilidad	★★★★★
Impacto	★★★★★

3.

Conclusiones



El taller *Hacia la futura Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte* ha demostrado, antes que cualquier otra cosa, que existe una voluntad colectiva real de aportar. Los 36 participantes -procedentes de la academia, la administración pública, el tercer sector, el movimiento sindical, las organizaciones de consumidores y el sector privado- trabajaron durante cinco horas con una agenda exigente y alcanzaron, en todos los grupos, acuerdos sustanciales. Eso no es un resultado menor: es la condición de posibilidad para que una estrategia sea eficaz.

La pobreza en transporte es un fenómeno multidimensional que exige una respuesta igualmente articulada. Los tres grupos de trabajo -dedicados respectivamente a la accesibilidad, la asequibilidad y la disponibilidad- confirmaron que estas dimensiones están profundamente interrelacionadas. Una persona mayor con movilidad reducida en un barrio periférico no enfrenta un solo problema; enfrenta barreras físicas en el itinerario, un coste desproporcionado respecto a su pensión y una oferta de servicio que

no cubre sus horarios ni sus destinos. Cualquier medida que aborde solo una de estas capas tendrá un impacto limitado. La futura Estrategia Estatal debe, por tanto, reconocer esta naturaleza sistémica y articular sus ejes de manera que las medidas se refuercen mutuamente.

Las propuestas generadas son concretas, viables y, en muchos casos, innovadoras: 10 propuestas en Accesibilidad, 8 en Asequibilidad y 13 en Disponibilidad, sumando 31 propuestas distribuidas en 14 causas priorizadas. El ejercicio participativo produjo más de veinte medidas priorizadas, que van desde fondos estatales para la accesibilidad física y digital en municipios medianos hasta plataformas ciudadanas de demanda agregada para la creación de nuevas rutas, pasando por flotas sociales de vehículos 100% eléctricos, nodos intermodales en cabeceras de comarca o abonos específicos para personas cuidadoras. En todos los casos, las propuestas surgieron del contraste de perspectivas muy diversas y fueron sometidas a valoraciones de viabilidad e impacto por el propio grupo.

Accesibilidad

Fondo estatal para la accesibilidad física y digital del entorno de las paradas en municipios medianos.

Estandarización y certificación de los sistemas digitales de información y pago en el transporte.

Planificación de la movilidad en barrios vulnerables y áreas despobladas orientada al acceso al empleo.

Implantación de paradas a demanda para reducir los desplazamientos a pie en horario nocturno.

Aplicación de aviso de incidencias con alerta simultánea a la policía y a otros usuarios próximos.

Incorporación de contenidos sobre movilidad segura y sostenible al currículo académico.

Campañas periódicas de comunicación sobre necesidades de accesibilidad y comportamiento cívico.

Adaptación del servicio de transporte público a los turnos laborales y mejora de la conexión con centros de actividad.

Implantación de carriles bus y optimización de rutas en las coronas metropolitanas.

Transporte a la demanda integrado con la red regular para zonas rurales, periurbanas y periféricas.

Asequibilidad

Transporte público gratuito universal con ajuste redistributivo a través del IRPF.

Incremento del salario mínimo interprofesional hasta los 1.500 euros mensuales.

Ayudas directas a la compra de bicicleta eléctrica focalizadas en rentas bajas.

Flotas sociales de vehículos eléctricos para personas dependientes del vehículo privado.

Abono de transporte específico para familias monomarentales y personas cuidadoras.

Rutas garantizadas de transporte público adaptadas a la movilidad de cuidados.

Garantía de movilidad con servicios mínimos por tipo de territorio y abono unificado.

Vehículo compartido en zonas rurales e interurbanas mediante cooperativas y comunidades energéticas.

Red de carriles bici y recorridos peatonales seguros en entornos urbanos e interurbanos.

Integración de mezcla de usos en el planeamiento urbano para reducir la necesidad de desplazamiento.

Carriles exclusivos para autobuses eléctricos sobre el modelo BUS-VAO.



Disponibilidad

Nodos de movilidad intermodal en cabeceras municipales con coordinación horaria y aparcamientos disuasorios.

Integración tarifaria unificada entre modos y operadores de transporte público.

Obligaciones de servicio público con rango de ley para grandes centros de actividad y nodos de servicios.

Planes de movilidad al trabajo con movilidad compartida y cómputo parcial del tiempo de desplazamiento.

Mapa de zonas sombra de pobreza en transporte como base para la planificación social.

Plataforma ciudadana de demanda agregada para la creación de nuevas rutas de transporte.

Centros intermodales en municipios cabecera de comarca como estrategia contra la despoblación.

Incorporación obligatoria de criterios e indicadores de equidad en la planificación del transporte.

Modelos flexibles de transporte a demanda, vehículo compartido y movilidad compartida en zonas dispersas.

Obligaciones de servicio público en zonas rurales e integración de flotas de titularidad pública existentes.

Rediseño urbano en zonas vulnerables con red de carriles bici segregados con rango de ley.

Cumplimiento efectivo de la legislación de accesibilidad y mejora de la caminabilidad urbana.

Ampliación de la financiación y cobertura territorial de la red de bicicletas compartidas.

Mecanismo de co-creación de aparcamientos para bicicletas activado por demanda ciudadana.

La co-creación y la participación no son un adorno del proceso: son una garantía de calidad de sus resultados. El diseño metodológico del taller -basado en arquetipos de personas en situación de vulnerabilidad, trabajo en grupos segmentados por dimensión temática y plenarios de contraste- permitió que las propuestas estuvieran ancladas en realidades concretas y no en abstracciones técnicas. Cuando se parte de la pensionista rural aislada, del trabajador en el polígono sin transporte nocturno o del joven tutelado que no puede costear el abono mensual, las medidas que se diseñan son necesariamente más pertinentes y más difíciles de ignorar en sede política.

Hay un amplio consenso sobre dónde hay que actuar con más urgencia. Las causas priorizadas en cada dimensión apuntan de forma convergente a varios nudos críticos: la ausencia de cobertura territorial suficiente en zonas rurales, periféricas y metropolitanas externas; la falta de integración tarifaria y de interoperabilidad entre modos y operadores; la ausencia de criterios sociales en la planificación del transporte; y la brecha de accesibilidad física y digital que excluye a amplios colectivos -personas mayores, con discapacidad, con baja competencia digital- del uso efectivo del sistema.

Las medidas deben tener un destinatario claro y un mecanismo de financiación explícito. Uno de los aprendizajes del taller es que las propuestas más sólidas son aquellas que identifican quién se beneficia, quién las financia, cómo se articulan competencialmente y qué indicadores permiten evaluar su efecto. La Estrategia debería exigirse ese mismo nivel de concreción en cada uno de sus ejes, evitando formulaciones genéricas que trasladen la responsabilidad sin asignarla realmente a ningún actor.

El Grupo sobre Vulnerabilidades y Pobreza en Transporte y ECODES ofrecen su colaboración activa en el proceso de elaboración de la Estrategia. El conocimiento acumulado por el Grupo -que integra investigación académica, experiencia del tercer sector, representación de colectivos afectados y análisis de políticas públicas- es una contribución que ponemos a disposición de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. Estamos convencidos de que los resultados de este taller pueden ser una aportación útil para enriquecer el diagnóstico y las propuestas de la Estrategia, y nos comprometemos a seguir trabajando en esa dirección. El plazo de 2027 para la aprobación del texto es ajustado: cuanto antes se establezcan canales de participación y contraste con la sociedad civil, más robusta y legítima será la Estrategia resultante.





Más información y contacto

Cristian Quílez

Responsable de Transporte y Movilidad
de ECODES

—
Área de Políticas Públicas
cristian.quilez@ecodes.org

Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)

—
Plaza San Bruno 9, 1º oficinas
50001 - Zaragoza, Aragón, España
ecodes@ecodes.org