



# Reducir la pobreza en el transporte para acelerar la transición energética

Eva Alonso-Epelde  
Xaquín García-Muros  
Mikel González-Eguino  
María Moyano

BC3-Basque Centre for Climate Change

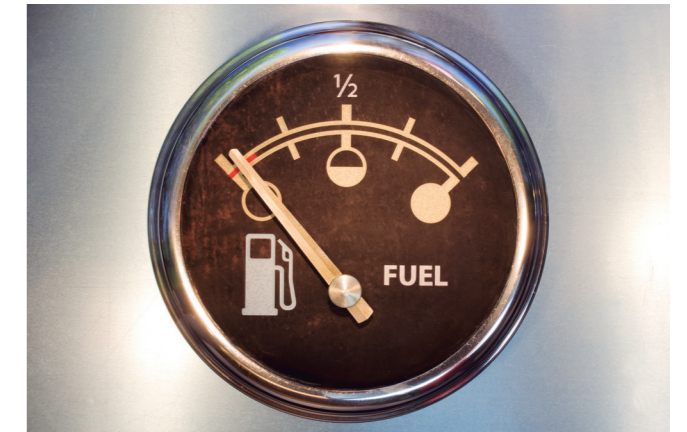
**Diseñar políticas públicas que permitan acelerar la descarbonización es clave para frenar el calentamiento global, y en especial aquellas orientadas a lograr una transición justa. Las estrategias para reducir la pobreza en el transporte, y la pobreza energética, son fundamentales para lograr que dichas políticas sean favorables para los hogares vulnerables**

La transición energética requerirá cambios profundos en la forma de producir y consumir energía con el objetivo de descarbonizar todos los sectores de la economía. En este camino, es fundamental diseñar políticas públicas que permitan acelerar la descarbonización pero que a su vez no perjudiquen a las personas y los hogares más vulnerables. Si la transición energética no se realiza con justicia social es muy probable que las políticas se encuentren con el rechazo social. Ejemplo de ello son los chalecos amarillos en Francia o el rechazo a de la ley del CO<sub>2</sub> en Suiza.

En sentido, uno de los sectores que más dificultades desde el punto de vista social puede encontrar en la descarbonización es el transporte, sector en el que además las emisiones siguen aumentando. Esto ya los estamos comprobando con la implantación de las zonas de bajas emisiones en las ciudades y las dificultades que tienen en muchas ocasiones los colectivos más vulnerables en acceder a un transporte sostenible alternativo y asequible. Además, la regulación europea en materia de impuesto al carbono va a aumentar la presión, ya que en los próximos años las emisiones del CO<sub>2</sub> del transporte (y de la edificación) comenzarán a ser gravadas, lo que afectará directamente a los hogares. Aunque esta nueva regulación irá acompañada de un Fondo Social Climático para establecer medidas compensatorias y promover inversiones en transporte más limpio, es fundamental analizar con detenimiento cómo afectarán estas medidas a los hogares de menor renta y a aquellos en situación de pobreza energética.

## Energía y vivienda

En los últimos años se ha hecho un creciente esfuerzo por identificar a grupos vulnerables a la pobreza energética en el ámbito de la vivienda. Esto es, aquellos hogares que no pueden satisfacer las necesidades básicas de suministros de energía como consecuencia de un nivel de ingresos insuficiente y que dedican un porcentaje elevado de su renta a estos bienes básicos, y puede verse agravada por disponer de una vivienda ineficiente. En este sentido, existe una Estrategia de Pobreza Energética a nivel



**Los hogares destinan de media aproximadamente la mitad de su gasto energético a carburantes para el transporte**

estatal que cuenta con unos objetivos a 2030 y políticas específicas para su consecución.

Sin embargo, ni desde el ámbito académico ni desde el político se ha hecho suficiente hincapié hasta ahora en otra dimensión de la pobreza energética que es y será clave en los próximos años: la pobreza en el transporte. De hecho, la pobreza relacionada con la movilidad es cada vez más relevante, tal y como ha quedado patente durante la última crisis energética.

La pobreza en el transporte también puede limitar el acceso a necesidades básicas, como son el acceso a la educación, al trabajo, a la sanidad o a una participación plena en la sociedad. Los hogares destinan de media aproximadamente la mitad de su gasto energético a carburantes para el transporte. Por tanto, es fundamental identificar a los hogares en situación de pobreza en el transporte para lograr diseñar políticas públicas, al igual que se hace con la pobreza energética en los hogares.

## Asequibilidad y accesibilidad

En este sentido, desde el BC3 y OTEA (Observatorio para la Transición Energética y la Acción Climática) hemos desarrollado un marco de indicadores de pobreza en el transporte que permite monitorizar y evaluar la dimensión de este problema. Para desarrollar este marco se ha utilizado la información de los microdatos de la Encuesta de Presupuestos Familiares (que tiene la ventaja de estar disponible para todos los países de la UE y muchos países extracomunitarios) de España desde 2006 a 2021 y se han calculado 4 indicadores: 3 que recogen la dimensión de asequibilidad (10%, 2M y LIHC) y uno que intenta capturar tanto la dimensión de asequibilidad como la de accesibilidad al transporte público (VTU). La metodología del estudio puede encontrarse [Alonso-Epelde et al., 2023](#).



| AÑO  | 2019      |           | 2021      |           |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | HOGARES   | PERSONAS  | HOGARES   | PERSONAS  |
| 10 % | 2,593,649 | 7,274,194 | 2,510,654 | 6,680,842 |
| 2M   | 2,093,978 | 5,878,794 | 1,809,928 | 4,759,204 |
| LIHC | 670,521   | 1,840,232 | 559,106   | 1,453,887 |
| VTU  | 446,424   | 1,327,287 | 348,947   | 1,046,299 |

Tabla 1. Hogares y personas vulnerables en España en 2019 y 2021.



El parque móvil envejecido, las distancias y la menor oferta de medios públicos aumentan el riesgo de pobreza en las zonas rurales

**Los hogares de zonas rurales tienen una mayor probabilidad de ser vulnerables al transporte**

Los resultados del estudio (ver tabla 1) muestran que en España existen entre 446 y 671 mil hogares que son vulnerables severos desde la perspectiva del transporte, lo que equivale a 1,3 y 1,8 millones de personas. A su vez, entre 2,1 y 2,6 millones de hogares (alrededor de un 12 % de la

población) dedican una elevada cantidad de sus ingresos al transporte, lo que equivale a 5,9 y 7,3 millones personas respectivamente.

Una de las ventajas del marco propuesto es la gran granularidad con la que se pueden visualizar y analizar los resultados. De hecho, estos indicadores pueden calcularse en función de una gran variedad de categorías sociodemográficas, como el tipo de familia, la zona de residencia, la situación ocupacional del hogar o diversas características

La implantación de las zonas de bajas emisiones en las ciudades, que prohíbe o grava la entrada a vehículos antiguos y bonifica a los eléctricos, aumenta las dificultades que tienen en muchas ocasiones los colectivos más vulnerables en acceder a un transporte sostenible alternativo y asequible. El tranvía de Barcelona, un modelo de movilidad sostenible o Madrid 360, que beneficia sólo a una parte de la población © Terabithia.



**La pobreza en el transporte también puede limitar el acceso a necesidades básicas**

de la persona de referencia del hogar. Así, los resultados, que también analizan esta dimensión de la pobreza energética desde distintos prismas socioeconómicos, muestran que los hogares de zonas rurales tienen una mayor probabilidad de ser vulnerables al transporte debido a su dependencia del transporte privado y la falta de un transporte público accesible que constituya una alternativa real al uso del vehículo privado. Algo parecido sucede con aquellos hogares de renta media y baja donde todos los miembros trabajan por cuenta ajena, por sus mayores necesidades de movilidad.

**Políticas climáticas y energéticas**

Estos resultados creemos que pueden ser un buen punto de partida para caracterizar y analizar la pobreza en el transporte en España y diseñar políticas climáticas y energéticas. Por ejemplo, durante la crisis energética de 2022 y 2023 se implementaron medidas que buscaban paliar la subida de los precios de los diferentes productos energéticos (como la ayuda de 20 céntimos por litro a los combustibles). Estas ayudas, aunque tuvieron la ventaja de ser rápidas de implementar y contener la inflación, no iban dirigidas a los que más lo necesitan. Teniendo en cuenta que los recursos son limitados, estos indicadores permitirán en el futuro focalizar mejor las ayudas a los colectivos vulnerables al transporte, tal y como se hace con los hogares vulnerables en el caso del bono social eléctrico y térmico. Estas medidas pueden ayudar a reducir la pobreza en el transporte, lo que a su vez ayudará a realizar una transición más rápida y justa.

