



Informe de conclusiones y desarrollo

**Retorno taller del proceso participativo para la
elaboración del Plan Social para el Clima**

**Informe de conclusiones del taller del proceso participativo
para la elaboración del Plan Social para el Clima**

Introducción y objeto del informe	3
Metodología del proceso	4
Diseño general y estructura del proceso	4
Perfil y número de participantes	5
Dinámicas utilizadas	6
Resumen de resultados del taller	8
Transporte: principales propuestas	8
Vivienda: principales propuestas	12
Conclusiones generales	16
Elementos comunes y sinergias identificadas	16
Criterios compartidos para identificación de colectivos vulnerables	17
Consideraciones finales	19
Anexos	21
Listado completo de entidades participantes	21
Ficha de medidas utilizada	23
Resultados principales de las encuestas realizadas durante el taller	23

Introducción y objeto del informe

El Consejo de la Unión Europea y el Parlamento Europeo han acordado establecer un Fondo Social para el Clima que apoye a los hogares los usuarios del transporte y las microempresas en situación de vulnerabilidad, con el fin de hacer frente al impacto de la introducción de un régimen de comercio de derechos de emisión para los edificios, el transporte por carretera y los combustibles en otros sectores adicionales. A raíz de ello, cada Estado miembro debe presentar a la Comisión un «Plan social para el clima», con las medidas e inversiones que tienen previsto llevar a cabo para amortiguar las consecuencias en estos colectivos vulnerables del nuevo régimen de comercio de derechos de emisión.

Conforme a lo establecido en el **artículo 5 del Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023, los Planes Sociales para el Clima** deben ser elaborados previa consulta con diversas partes interesadas, como las **autoridades locales y regionales, interlocutores económicos y sociales, y la sociedad civil**. Atendiendo a la normativa europea, se abrió una consulta pública previa que estuvo disponible hasta el 21 de marzo de 2025. Esta consulta tuvo como objetivo recabar contribuciones sustantivas por parte de los actores implicados, así como identificar a los interlocutores relevantes para su participación en fases posteriores del proceso, garantizando su adecuada información y asegurando que disponen del tiempo necesario para expresar sus opiniones de forma fundamentada. Para apoyar el desarrollo del Plan, se ha iniciado un proceso participativo dirigido a identificar interlocutores clave y a definir posibles grupos de trabajo que contribuyan a su diseño e implementación. En este contexto, la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES), en calidad de coordinador de la Alianza por la rehabilitación de viviendas sin dejar a nadie atrás, miembro de la Alianza por un Plan Social Justo para usuarios y microempresas vulnerables al transporte, y como coordinador del Grupo de trabajo sobre desigualdades sociales en el transporte, he recibido el encargo de diseñar, organizar y llevar a cabo un taller intersectorial orientado a elaborar informes técnicos de análisis sobre las aportaciones recibidas.

El presente informe cubre la participación en dicha sesión, la metodología seguida y los resultados obtenidos tras las distintas dinámicas.



Metodología del proceso

Diseño general y estructura del proceso

El taller del proceso participativo para la elaboración del Plan Social para el Clima tuvo lugar el 8 de mayo de 2025. Este taller es parte de un proceso más amplio que arrancó con la consulta pública que tuvo lugar desde el 24 de febrero de 2025 hasta el 21 de marzo de 2025. Durante dicha consulta, los agentes interesados podían aportar propuestas en cuanto a: definiciones adicionales, indicadores adicionales, hitos, medidas concretas y maneras en las que participar durante el conjunto del proceso de elaboración, ejecución y seguimiento del Plan.

El taller del proceso participativo para la elaboración del Plan Social para el Clima siguió la siguiente estructura:

9:30- 14:00 Talleres sectoriales de Vivienda y Transporte			
Inicio	Duración	Formato	Detalle
9:30	15'	Plenario sectorial	Bienvenida y presentación de los objetivos y dinámicas de la jornada.
9:45	45'	Mesas de trabajo sectorial	Puesta en común de las medidas preparadas por los distintos participantes en base a un documento previo.
10:30	15'	Mesas de trabajo sectorial	Planteamiento de dudas o sugerencias de las medidas y adición de medidas que surjan en la propia sesión.
10:45 Pausa café			
11:15	90'	Mesas de trabajo sectorial	Priorización de las medidas planteadas y desarrollarlas hasta completar todos los campos de las fichas.
12:45	30'	Plenario sectorial	Presentación en plenario de las medidas priorizadas y desarrolladas en cada mesa. Selección de las mismas hasta llegar a una priorización de medidas finales por sector.
13:15	45'	Plenario sectorial	Discusión y consenso en torno a los objetivos generales del Plan Social para el Clima y sus indicadores.
14:00 Comida			
15:30- 16:45 Talleres intersectoriales			
15:30	30'	Mesas intersectoriales	Puesta en común de las medidas consensuadas en transporte y vivienda.
16:00	45'	Mesas intersectoriales	Trabajo en mesas con agentes de vivienda y transporte mezclados para encontrar sinergias y convergencias en cuanto a: medidas, colectivos a los que se dirigen y sistemas de identificación de los colectivos, fondos a dedicar.
16:45- 18:00 Plenario			
16:45	20'	Plenario conjunto	Puesta en común de lo trabajado en las mesas intersectoriales.
17:05	20'	Plenario conjunto	Puesta en común de las discusiones sobre objetivos generales del Plan Social para el Clima y sus indicadores, trabajados en las mesas sectoriales de la mañana.
17:25	20'	Plenario conjunto	Turno abierto de retornos de la sesión, reflexiones y preguntas.
17:45	15'	Plenario conjunto	Cierre de la sesión.

En el mismo hubo una nutrida participación de agentes diversos vinculados a los sectores del transporte y la vivienda, en particular de agentes vinculados a estos sectores con conocimientos en torno a las distintas situaciones de vulnerabilidad que se dan en ambos.

Perfil y número de participantes

En el caso del **taller de trabajo de medidas del sector del transporte**, participaron 30 organizaciones representando a distintos ámbitos vinculados a este sector:



En el caso del **taller de trabajo de medidas del sector de la vivienda**, participaron 32 organizaciones en representación de distintos perfiles relacionados al sector:



Dinámicas utilizadas

El informe recoge y desarrolla los resultados obtenidos durante la jornada participativa celebrada el 8 de mayo de 2025. Durante la misma, un total de 62 representantes de entidades vinculadas a distintos ámbitos de los sectores del transporte y la vivienda trabajaron en torno a medidas concretas propuestas con anterioridad por las propias entidades, así como medidas planteadas ex profeso durante la propia jornada. Tanto las medidas presentadas con anterioridad como las planteadas durante la propia jornada siguieron el formato planteado en la siguiente ficha, en línea con lo recogido en el anexo V del Reglamento (UE) 2023/955:

Ficha de las medidas a desarrollar					
Nombre de la medida	Tipo medida		Descripción de la medida		
	☐ Medida e inversión con impacto duradero (vivienda) ☐ Medida e inversión con impacto duradero (transporte) ☐ Medidas de ayuda directa a la renta (vivienda) ☐ Medidas de ayuda directa a la renta (transporte)				
Objetivos de la medida		Propuesta indicadores de medición de los objetivos			
Colectivos beneficiarios		Criterios y sistemas de identificación de los colectivos beneficiarios			
Valoración de impacto					
Número de hogares vulnerables beneficiados por la medida		Número de usuarios de transporte vulnerables beneficiados por la medida		Número de microempresas beneficiadas y tipología/sector	
Adicional					
Impacto si aplica: energía final ahorrada		Perspectiva de género y/o impacto en territorio		Impacto si aplica: emisiones CO2 evitadas	
Elementos necesarios para el desarrollo de la medida			Elementos condicionantes para la medida		
Legislativos	Recursos económicos...	(humanos, Herramientas técnicas)	Iniciadores	Aceleradores	Frenos
Organismos responsables			Organismos y entidades implicadas en la ejecución		
Presupuesto aproximado			Justificación de la medida		

Las medidas fueron presentadas por las distintas organizaciones en cuatro mesas de trabajo del sector transporte y otras cuatro del sector vivienda. Estas mesas agruparon las propuestas en función de su afinidad temática. En cada mesa, se seleccionaron hasta seis medidas prioritarias para ser desarrolladas de forma conjunta y con mayor nivel de detalle, con el objetivo de alcanzar un grado de definición que permitiera su posible incorporación al futuro Plan Social para el Clima. Una vez ampliadas, las propuestas fueron presentadas al conjunto de entidades participantes en cada sector, donde se realizó una votación para establecer su orden de prioridad, así como un turno de aportaciones para su mejora.

Una vez finalizado el trabajo de concreción de medidas para el Plan Social para el Clima, se retomó una perspectiva más general sobre el conjunto del Plan mediante la realización de una encuesta dirigida a las entidades participantes. Esta consulta se centró en aspectos clave relacionados con los objetivos, prioridades, mecanismos de gestión e indicadores del Plan:

- ¿Qué nivel de prioridad darías a invertir en medidas e inversiones frente a ayudas temporales y directas a la renta?
 - Deberían priorizarse las ayudas temporales y directas a la renta, hasta alcanzar el 37,5% permitido.
 - Debería haber un equilibrio entre ambas.
 - Deberían priorizarse las medidas e inversiones.
- Valora la importancia de las siguientes medidas de apoyo técnico adicional.
 - Fortalecer la capacidad administrativa para gestionar de forma eficaz los fondos.
 - Invertir en formación para el asesoramiento a la ciudadanía sobre las medidas que se ejecuten.
 - Prever acciones de asistencia técnica para que las administraciones puedan gestionar eficazmente los fondos.
- ¿Cómo prefieres que sean gestionados los fondos del Plan?
 - Prefiero que lleguen directamente a la población.
 - Prefiero que sean gestionados directamente a través de administraciones públicas.
 - Prefiero que sean gestionados directamente a través de empresas.
 - Prefiero que sean gestionados directamente a través de organizaciones de la sociedad civil.
- ¿Cómo valoras la importancia de los siguientes elementos?
 - Campañas de comunicación para informar a la población sobre las ayudas y medidas del plan.
 - Un acompañamiento transversal y personalizado a la población para facilitar el acceso a las ayudas.
 - Reducir la carga burocrática para el acceso a las ayudas.

Informe de conclusiones del taller del proceso participativo para la elaboración del Plan Social para el Clima

- ¿Qué aspectos son más importantes a la hora de repartir los fondos del Plan Social para el Clima entre los sectores?
 - La compensación de los impactos que produzca el régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y la vivienda.
 - El aumento del ahorro energético.
 - La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
 - La reducción de las desigualdades socioeconómicas.
 - La reducción de las desigualdades territoriales.
- ¿Qué indicadores de realización del Plan Social para el Clima crees que son más importantes? (**Transporte**)
 - Número de usuarios del transporte vulnerable que se han beneficiado de medidas estructurales de reducción de sus emisiones en el sector del transporte.
 - Compras de vehículos de emisión cero.
 - Compras de vehículos de bajas emisiones.
 - Compras de bicicletas y vehículos de micromovilidad.
 - Infraestructura adicional para los combustibles alternativos (puntos de repostaje/puntos de recarga).
 - Billetes de transporte público de precio reducido o gratuitos.
 - Soluciones adicionales de movilidad compartida y movilidad a la carta.
 - Infraestructuras ciclistas específicas que han sido objeto de ayuda.
- ¿Qué indicadores de realización del Plan Social para el Clima crees que son más importantes? (**Vivienda**)
 - Número de hogares vulnerables que se han beneficiado de al menos una medida estructural de reducción de sus emisiones en el sector de los edificios.
 - Número de edificios que han sido objeto de una renovación en profundidad.
 - Superficie total de los edificios que han sido objeto de una renovación en profundidad.
 - Número de edificios que han sido objeto de otra renovación energética.
 - Superficie total de los edificios que han sido objeto de otra renovación energética.
 - Sustitución de una instalación de calefacción de combustibles fósiles por un aparato basado en energías renovables o de alta eficiencia.
 - Capacidad operativa adicional instalada para energía renovable.

Como último ejercicio, se combinaron las distintas mesas sectoriales, llegando a un total de ocho mesas de trabajo intersectoriales con agentes de transporte y vivienda para poner en común las conclusiones de los talleres sectoriales y poder detectar sinergias y consensos. En ellas, se trabajó en torno a las distintas medidas que se desarrollaron en la primera dinámica descrita. Esta dinámica buscaba evidenciar y recoger solapes entre las distintas situaciones de vulnerabilidad a las que el Plan Social para el Clima debería responder. En concreto, se trabajó en torno a las siguientes fichas:

Convergencias				
Objetivos de la medida		Propuesta indicadores de medición de los objetivos		
Colectivos beneficiarios		Criterios y sistemas de identificación de los colectivos beneficiarios		
Organismos responsables		Organismos y entidades implicadas en la ejecución		
Recursos compartidos				
Elementos necesarios para el desarrollo de la medida		Elementos condicionantes para la medida		
Legislativos	Recursos económicos (humanos, Herramientas técnicas	Iniciadores	Aceleradores	Frenos

Estas dinámicas han dado resultados que se recogen en los distintos informes, intentando ser todo lo fieles posibles a la información arrojada en el taller y produciendo un mayor desarrollo en el apartado de conclusiones.

Resumen de resultados del taller

A continuación se recoge un resumen de las principales medidas elaboradas durante el taller para cada uno de los sectores, ordenadas según resultados del proceso participativo:

Transporte: principales propuestas

Ampliación y mejora del transporte público sin dejar a nadie atrás y sistemas de transporte a demanda

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Ampliar las redes de transporte público a zonas con escasa cobertura, especialmente medio rural.
- Dotar de infraestructuras, localización y frecuencias.
- Establecer una red de nodos de movilidad locales/rurales basada en las necesidades de la comunidad.
- Introducir transporte a la demanda en medio rural (microbuses o taxis, 100% eléctricos).
- Implantar sistemas de transporte a demanda dirigidos a personas vulnerables.
- Implementar rutas fijas de servicios de transporte público que se activan en función de la demanda.
- Hacer uso de nubes de puntos: peticiones puntuales de recorridos (similar a taxi).

Sistemas tarifarios inteligentes

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Dirigido a modos de transporte sostenible que puedan mejorar la movilidad de personas vulnerables.
- Implementar un sistema inteligente que facilite la implementación de tarifas específicas para diferentes colectivos vulnerables y el uso de servicios para estos colectivos.

Bonificaciones para el transporte público

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Bonificar el uso del transporte público a colectivos vulnerables especialmente para garantizar la movilidad cotidiana (el derecho a la movilidad).
- Asegurar la gratuidad para colectivos de menores, mayores y personas con discapacidad en todo tipo de distancias (urbano, metropolitano, regional, larga distancia).
- Establecer bonificaciones del 80% sobre precio para colectivos identificados como vulnerables y del 40% para usuarios vulnerables para todo tipo de abonos multiviajes.
- Introducir un abono semestral nominativo con descuento del 80% para usuarios vulnerables frecuentes.
- Establecer las bonificaciones en zonas rurales para sistemas de transporte público (convencional o a demanda).
- Implementar gratuidad de servicios de bicicleta compartida (integración y gratuidad).
- Se aplicaría de forma personalizada, mediante una tarjeta de uso personal, a aquellos usuarios vulnerables del transporte que cumplen unos requisitos de renta determinados de carácter progresivo.

- Se incluirán rutas de transporte a la demanda establecidos por las administraciones para favorecer la intermodalidad.

Ayudas a la compra de BEV (nuevos y de segunda mano) para autónomos y microempresas, incluidos ciclos eléctricos y el retrofit

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Dirigido a autónomos y microempresas del sector del transporte, y para aquellas que necesitan el vehículo para realizar su actividad económica (previo criterio de volumen de negocio).
- Introducir ayudas aplicadas como descuento directo al comprar el vehículo profesional.
- Aplicar ayudas adicionales al achatarramiento si se accede por reemplazo del vehículo viejo de combustión.

Mejora de las infraestructura para el transporte público

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Impulso para la reforma de vías urbanas y metropolitanas.
- Construir carriles bus a nivel urbano y metropolitano para mejorar las frecuencias y los tiempos de los desplazamientos.
- Desplegar carriles de Vehículos de Alta Ocupación (VAO) en los accesos a las ciudades para autobuses y vehículos con 3 o más pasajeros.
- Mejorar la accesibilidad y disponibilidad del transporte público.

Ayudas para la compra de ciclos eléctricos en zonas rurales y con poca cobertura de transporte público

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Facilitar los desplazamientos de usuarios vulnerables en el medio rural por no disponer de sistemas de transporte público a través de una dotación económica
- Impulsar la movilidad eléctrica y descarbonizada, priorizando a personas con bajos recursos o que residen en zonas donde no hay disponibilidad o acceso a sistemas de transporte público.
- Implementar servicios de bicicleta pública en municipios rurales donde no hay otras opciones de transporte público, siempre que su uso esté garantizado para usuarios vulnerables.
- Ampliar la dotación económica también para autónomos y microempresas dedicadas a la distribución urbana de mercancías, para la adquisición de ciclos eléctricos para su actividad.

Programas de leasing social para el medio rural y para profesionales (solo con vehículos 100% eléctricos a batería)

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Dirigida a usuarios, profesionales y microempresas vulnerables (tanto vehículos ligeros como comerciales pesados) para facilitar su acceso a vehículos cero emisiones que reduzcan sus costes de combustible.
- Beneficiar particularmente a la población de zonas rurales, en las que el parque vehicular es más antiguo y la población depende en mayor medida del vehículo privado.
- Introducir un programa de arrendamiento con posibilidad de compra al final.
- Incluir un bono de recarga para aquellos beneficiarios vulnerables que tengan limitaciones de acceso a la recarga.

Servicios de movilidad compartida

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Implementar servicios que amplíen y complementen la red de transporte colectivo regular para aportar más capilaridad geográfica y horaria, permitiendo acceso universal a servicios básicos (trabajo, salud, educación, cultura, etc.).
- Esos servicios serían: carsharing eléctrico, carpooling, transporte a la demanda con taxis o VTC, bike-sharing,
- Asegurar opciones de vehículos 100% asequibles.
- Implementar micro-subsidios por trayecto según criterios de perfil de usuario vulnerable, tipo de trayecto o medio utilizado (eléctrico o no).
- Adoptar programas de alquiler de coches 100% eléctricos a batería en municipios de zonas rurales.

Programa de fomento del achatarramiento y la renovación de vehículos

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Introducir ayudas directas a las empresas de transporte para el achatarramiento de vehículos de combustión fósil.
- Crear bonos de transporte (público, movilidad compartida, movilidad activa, ...) para personas que han entregado su coche privado para achatarrar. Una parte importante de usuarios y microempresas vulnerables al transporte no tienen dinero suficiente para adquirir un vehículo nuevo con el dinero que se les pagaría por el achatarramiento.
- Programa de achatarramiento condicionado a la adquisición de un vehículo 100% eléctrico por usuarios y microempresas vulnerables al transporte no por criterios de renta sino por disponibilidad, accesibilidad u otros indicadores.

Ampliación y mejora de la infraestructura ciclista

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Invertir en ampliar y mejorar las infraestructuras, para acoger el cambio modal provocado por la implementación de los ETS, atendiendo situaciones de vulnerabilidad en el transporte.
- Actualmente los datos más relevantes sobre el tamaño de la infraestructura ciclista que pueden servir como línea base para establecer los objetivos de ampliación y mejora se encuentran en el informe [Las Cuentas de la Bicicleta 2024](#)

Formación al personal destinado al Plan Social para el Clima en los organismos e instituciones responsables de su ejecución, seguimiento, control y evaluación

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Medida e inversión con impacto duradero (transporte).

Líneas de trabajo

- Elaborar los materiales necesarios para proporcionar las herramientas y los conocimientos al personal encargado de la implementación de las medidas del Plan Social para el Clima, teniendo en cuenta que este personal desarrolla su labor en distintos organismos e instituciones.
- Realizar sesiones formativas dirigidas a este mismo personal, desde un punto de vista de facilitación, mediación e identificación de las distintas situaciones de vulnerabilidad.

Vivienda: principales propuestas

Apoyo a la rehabilitación integral de viviendas vulnerables a escala de barrio y de viviendas en alquiler

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Fomentar la rehabilitación integral de edificios, priorizando la eficiencia energética, dirigida a ámbitos con mayor vulnerabilidad económica, teniendo en cuenta factores como el efecto isla de calor, desarrolladas por las administraciones públicas y las entidades de la sociedad civil.
- Implementar salvaguardas sociales y requisitos técnicos en los procesos de rehabilitación energética realizadas en viviendas en alquiler en las que viven hogares en situación de vulnerabilidad, condicionados al grado de vulnerabilidad del hogar que alquila la vivienda, la duración de aplicación de la salvaguarda y el establecimiento de un precio máximo de alquiler.
- Incluir programas de captación de viviendas en desuso.
- Exigir el cumplimiento del Código Técnico de la Edificación (CTE) como condición para introducir una vivienda en el mercado del alquiler.
- Aplicar normas mínimas de eficiencia energética (MEPS) en las viviendas en régimen de alquiler.
- Incluir beneficios fiscales para propietarios responsables de la rehabilitación de sus viviendas, diferenciando entre personas físicas y jurídicas según renta y patrimonio.

Oficinas o agencias inclusivas de vivienda, apoyo a la rehabilitación y de asesoramiento para la transición energética

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Realizar un acompañamiento integral (social, técnico, administrativo, etc.) a los colectivos vulnerables en todo el proceso de rehabilitación integral, sin limitar el apoyo únicamente a la rehabilitación, cubriendo el conjunto de la transición energética.
- Llevar a cabo un acompañamiento de cercanía, realizado a nivel local o de barrio.
- Desarrollar una asistencia técnica en la gestión de la vivienda pública y privada y fomento a la creación de una bolsa de vivienda comarcal o de distrito.
- Captar viviendas en desuso y aumentar la oferta del parque residencial.
- Llegar y dinamizar hogares en situación de vulnerabilidad y comunidades de propietarios.
- En el caso de barrios vulnerables, estas oficinas deben ser un actor proactivo que salga a la calle e interactúe con los hogares en situación de vulnerabilidad y los vecinos.
- En el conjunto de los casos, debe ser un agente coordinado con otros actores como los servicios sociales, los servicios públicos de empleo, etc.

Pago de las cuotas para la participación de colectivos vulnerables en las comunidades energéticas y fomento de las comunidades energéticas en entornos rurales

Tipo de medida

Medidas de ayuda directa a la renta (vivienda).

Líneas de trabajo

- Cubrir los costes de los hogares en situación de vulnerabilidad de las cuotas de entrada y participación en comunidades energéticas, total o parcialmente, en base a los ingresos de los hogares.
- Fomentar la creación de comunidades energéticas, en particular en el contexto rural, para la reducción de la demanda de combustibles fósiles en los hogares en situación de vulnerabilidad y las microempresas afectadas por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, ETS2 por sus siglas en inglés (Emissions Trading System), así como para el fomento de la rehabilitación energética a gran escala.

Medidas fiscales vinculadas a las ayudas a la rehabilitación

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Medidas de ayuda directa a la renta (vivienda).

Líneas de trabajo

- Implementar medidas fiscales y anticipos a colectivos vulnerables para que no afecte la base imponible del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF).
- Eximir de tributación las ayudas a la rehabilitación dentro de la base imponible del IRPF, para que no se conviertan en una barrera para los hogares en situación de vulnerabilidad a la hora de rehabilitar su vivienda, por verse obligados a rechazar otras ayudas.
- Eliminar la fiscalidad favorable del gas frente a la electricidad para enviar la señal correcta. (medida transversal para una correcta descarbonización).

Deslimitación, ampliación del alcance y automatización del bono social eléctrico

Tipo de medida

Medidas de ayuda directa a la renta (vivienda).

Líneas de trabajo

- Aumentar el alcance en cuanto a número de hogares, descuento, ampliación del consumo cubierto y automatización del bono social eléctrico actual.
- Resolver las problemáticas vinculadas a la protección de datos para una mayor eficiencia en el cruce de datos entre los distintos niveles de la administración.

Ayudas del 100% a la sustitución de equipos de calefacción de combustibles fósiles para los hogares vulnerables

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Financiar al 100% la sustitución de sistemas de calefacción basados en combustibles fósiles por tecnologías renovables (bomba de calor, solar, térmica, redes de calor renovables etc.) en hogares en situación de pobreza energética. La medida incluye el acompañamiento técnico, el coste de instalación, desmontaje del equipo anterior y el equipo como tal.

Formación en rehabilitación y empleo verde para colectivos vulnerables

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Implementar programas de formación que puedan consistir en formaciones profesionales duales orientados a la capacitación de trabajadores y trabajadoras en competencias específicas para la rehabilitación energética de viviendas (aislamiento, eficiencia de sistemas térmicos, instalación de energías renovables domésticas, etc.), con sistemas de becas que sean ingresadas mientras se realiza el curso y/o con prácticas remuneradas.
- Estos programas deberán emitir certificaciones oficiales de profesionalidad que faciliten la empleabilidad de los hogares en situación de vulnerabilidad formados, e impulsar la generación de empleo verde de calidad y asegurar la disponibilidad de profesionales cualificados para la transición energética justa en el sector residencial.
- La formación debería seguir horarios que tengan en cuenta a los colectivos en situación de vulnerabilidad (horarios, horas, etc).
- Incluir el sector de rehabilitación en el catálogo de especialidades del SEPE y del Ministerio de Educación y Formación Profesional.

Promoción Hojas de Ruta de Rehabilitación en zonas rurales con atención a la vulnerabilidad

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Impulsar la elaboración y aplicación de hojas de ruta de rehabilitación energética en zonas rurales, priorizando las situaciones de vulnerabilidad social, económica y energética, siguiendo enfoques integradores, que se han mostrado efectivos para dinamizar la rehabilitación en contextos rurales.

Confort pasivo como nuevo Documento Básico del Código Técnico de la Edificación o integración en uno existente

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Crear un nuevo Documento Básico para el CTE destinado a incentivar el diseño pasivo y la calidad arquitectónica, construyendo edificios resilientes, caracterizados por mantener unas condiciones adecuadas de confort, lo que redundaría en condiciones más saludables en las viviendas, en ahorros energéticos y en menores importes de las facturas.

Ayudas a la redacción del libro del edificio existente

Tipo de medida

Medida e inversión con impacto duradero (vivienda).

Líneas de trabajo

- Continuar con las ayudas para que se conozca el Libro del Edificio Existente (LEE).
- Identificar áreas y conocer en detalle el estado del parque residencial para actuar sobre él.

Conclusiones generales

Elementos comunes y sinergias identificadas

Aproximaciones colectivas y comunitarias para resolver las problemáticas vinculadas al ETS2, aumentando la resiliencia social de la población existente

Durante las mesas intersectoriales del taller se pusieron sobre la mesa distintas aproximaciones colectivas y comunitarias que podían ser esenciales para un desarrollo exitoso del Plan Social para el Clima. Algunos ejemplos propuestos fueron el fomento del transporte público y el *car-sharing*, la promoción de las comunidades energéticas y la realización de intervenciones de rehabilitación a nivel de barrio o zona rural.

Si se quiere aumentar el alcance de este tipo de aproximaciones, los participantes del taller consideraron fundamentales las inversiones en mediación y dinamización de comunidades que permitan generar la cohesión social que las sostenga. Plantearon también los beneficios adicionales que muestra la consolidación de las redes comunitarias antes sucesos adversos, como se dio durante la pandemia de la COVID-19 en aquellos barrios en los que existían [ensamblajes comunitarios](#) importantes.

La heterogeneidad de las situaciones de vulnerabilidad requiere dedicar más recursos a la información y a la gestión de las ayudas

Durante las conversaciones en torno a las medidas sectoriales y los posibles solapes entre ambos sectores, se puso de manifiesto la diversidad de problemáticas a las que se enfrentan los colectivos en situación de vulnerabilidad a la hora de acceder a ayudas y servicios.

Se plantearon ejemplos como los de las responsables de hogares monomarentales, que pueden disponer de pocos momentos en los que asistir a espacios en los que pedir información o solicitar algún tipo de clarificación o ayuda y requieren de ventanas horarias más amplias, e incluso espacios de conciliación dentro de las oficinas en las que se aporta esa información o se tramitan esas ayudas.

Asimismo, se identificaron diversas barreras que limitan la participación efectiva de determinados sectores de la población, entre las que destacan las barreras digitales, que dificultan el acceso a la información y la realización de trámites en entornos virtuales, y las barreras lingüísticas, que comprometen la comprensión de los contenidos disponibles. Para hacer frente a estas dificultades, se propone habilitar una red amplia de espacios de asesoramiento presencial y garantizar la disponibilidad de material informativo en varios idiomas. De forma complementaria, se recomienda que dichos espacios, especialmente en determinadas localidades, cuenten con la capacidad de ofrecer atención en distintas lenguas, a fin de asegurar una comunicación inclusiva y accesible.

A su vez, distintos agentes pusieron sobre la mesa las barreras territoriales a las que se enfrentan hogares y profesionales para acceder a los espacios de información y de tramitación, teniendo que recorrer amplias distancias con la consecuente inversión temporal. Esta problemática podría resolverse con una cierta itinerancia de los espacios de asesoramiento.

Podría concluirse que, si bien hacer las inversiones en descarbonización accesibles para los colectivos en situación de vulnerabilidad siempre se traduce en una mayor inversión por parte de las administraciones públicas, estas mayores inversiones no siempre se deben traducir necesariamente en la intensidad de ayuda, o al menos no en todos los casos. En ocasiones estas mayores inversiones deben dirigirse a hacer posible el acceso a la información y a los trámites por parte de dichos colectivos.

La formación para el empleo ampliamente propuesta durante el taller y la dificultad de su encaje como medidas según el Reglamento 2023/955 del Fondo Social para el Clima

Tanto en las dinámicas sectoriales de transporte como en las de vivienda surgieron distintas medidas vinculadas con la formación para el empleo de la población en situación de vulnerabilidad, como forma de mejorar las condiciones de vida de la población activa en esta situación y, a su vez, aumentar la mano de obra disponible para llevar a cabo la transición energética.

La formación no figura como medida a realizar a cargo del Plan Social para el Clima dentro del Reglamento (UE) 2023/955, más allá de la mención a las actividades de formación, programación, seguimiento, control, auditoría y evaluación que sean necesarias para la gestión del Fondo y la consecución de sus objetivos. Sin embargo, al desarrollarse el Plan durante, al menos, un periodo de seis años, puede realizarse una planificación de las intervenciones a cargo del Plan que permita la realización de labores de formación de colectivos en situación de vulnerabilidad que puedan desempeñar parte de las tareas acometidas.

Estos programas podrían dirigirse a los hogares vulnerables con miembros de los mismos en situación de paro de larga duración y, mediante la vinculación a unas prácticas remuneradas, podría tener un efecto de medida de ayuda directa a la renta.

El papel relevante de las administraciones públicas en el liderazgo de las medidas que surjan a través del Plan Social para el Clima

Algo que podemos extraer de las encuestas realizadas a las organizaciones participantes de las jornadas es la conveniencia de que haya un liderazgo en la implementación de los planes proveniente de las administraciones públicas, pudiendo ser estas en muchos casos las ejecutoras de buena parte de las medidas.

Actualmente las ayudas en distintos sectores se enfrentan a distintas barreras, como la inclusión de algunas de estas ayudas en la base imponible del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), lo que a su vez puede producir la pérdida de otras prestaciones sociales en el caso de los colectivos en situación de vulnerabilidad. Otra barrera a la que se enfrentan colectivos en situación de vulnerabilidad en relación a las ayudas son los retrasos y la falta de anticipos en ellas, haciéndolas invisibles para colectivos en situación de vulnerabilidad, dada su carencia de ahorros en muchos casos.

Una posible solución a la problemática descrita podría ser una mayor implicación de las administraciones públicas en la ejecución de las medidas comprendidas en el Plan. Otra opción sería la participación directa de las organizaciones de la sociedad civil, muy apoyada en las encuestas realizadas en el sector de la vivienda, o de determinadas empresas, opción valorada también en las encuestas realizadas en el sector del transporte.

Criterios compartidos para identificación de colectivos vulnerables

La delimitación de la población afectada por las distintas situaciones de vulnerabilidad recogidas en el Plan Social para el Clima

Durante las dinámicas de trabajo sectoriales e intersectorial se recalcó la necesidad de ser capaces de hacer llegar las medidas del Plan Social para el Clima a los colectivos más afectados por los efectos del ETS2. Para ello, es necesario consensuar los indicadores que pueden representar las distintas situaciones de vulnerabilidad que pueden ser exacerbadas por el ETS2 y hacer uso de las figuras ya existentes para casos similares, lo que permitiría acelerar el despliegue y la tramitación de las medidas del Plan.

Actualmente ya existen figuras que buscan reconocer a aquellas personas más afectadas por problemáticas similares a las que busca resolver el Plan Social para el Clima, como el bono social eléctrico o el ingreso mínimo vital. También están ampliamente reconocidas las situaciones de discapacidad, dada su vinculación con otros subsidios sociales y ayudas.

Los mecanismos existentes han supuesto un avance importante en la protección de la población vulnerable, pese a ello, los participantes en las jornadas indican que la potencial población beneficiaria todavía es amplia. Con el desarrollo del Plan Social para el Clima, se busca complementar y reforzar estos instrumentos, con el objetivo de asegurar una cobertura más adecuada de los colectivos especialmente afectados por el nuevo régimen ETS2.

Pese a no disponerse de los datos individualizados de los hogares en cuestiones como los ingresos, sí existen fuentes de datos del Instituto Nacional de Estadística, como el [Atlas de distribución de renta de los hogares](#), que permiten delimitar espacialmente ámbitos de intervención prioritaria.

En el caso de la pobreza vinculada con la movilidad, hay distintos indicadores planteados a nivel municipal o inframunicipal, como la accesibilidad al transporte público o el gasto en combustibles en relación a los ingresos.

La necesidad de acceso e intercambio de datos por parte de las distintas administraciones para poder aterrizar la implementación de las medidas del Plan Social para el Clima allí donde realmente es más necesario

El intercambio de datos por parte de las distintas administraciones es algo que se planteó como esencial para la gestión y diseño de herramientas de tarificación y cobro inteligentes que puedan responder a los niveles de renta y otras situaciones de vulnerabilidad de los usuarios de transporte y hogares en situación de vulnerabilidad.

Multitud de agentes participantes en el taller señalaron que, al igual que se puso de manifiesto durante la pandemia de la COVID-19, la aplicación de la Ley Orgánica de Protección de Datos puede representar un reto a la hora de desarrollar determinadas medidas, especialmente aquellas relacionadas con la tarificación inteligente y la automatización de determinadas ayudas.

Considerando la vinculación de estas tarificaciones y automatizaciones a las diversas situaciones de vulnerabilidad, durante el taller se planteó la posibilidad de elaborar modelos de conformidad dirigidos a los colectivos en situación de vulnerabilidad, presentados en espacios de asesoramiento existentes o nuevos, como puedan ser las oficinas de servicios sociales, que permitieran un uso cruzado de determinados datos de la población, convenientemente anonimizados.

La existencia de solapes temáticos y territoriales entre las medidas propuestas para los usuarios de transporte y los hogares en situación de vulnerabilidad

Durante la dinámica intersectorial se pudieron identificar distintas convergencias y divergencias entre las problemáticas vinculadas con el transporte y la vivienda, las cuales dan lugar a distintas situaciones de vulnerabilidad.

Como elemento principal de solape entre los usuarios de transporte y los hogares en situación de vulnerabilidad se encontraba la problemática de los bajos ingresos, por lo que gastos elevados en combustible o energía repercuten directamente en la situación socioeconómica.

También surgieron otros solapes en cuanto a colectivos y ámbitos en situación de vulnerabilidad, como suelen ser las poblaciones rurales, que tienden a realizar mayores desplazamientos en su día a día y para el acceso a servicios y, a su vez, viven en viviendas que tienden a tener un mayor tamaño y mayores consumos energéticos. En línea con esta situación, se planteó en el taller la de la población de las zonas periféricas de las ciudades, que en muchas ocasiones se enfrenta a problemáticas semejantes en cuanto a los desplazamientos y que tiende a vivir en viviendas construidas entre 1960 y 1980, con unas condiciones constructivas bastante deficientes.

Estos solapes espaciales y territoriales de las problemáticas vinculadas al transporte y a la vivienda suponen una oportunidad para la implementación de asesoramientos y medidas dirigidas específicamente a aquellos ámbitos en los que se detecte que pueda haber una mayor concentración de situaciones de vulnerabilidad.

Consideraciones finales

Alcance del informe

Tal como se explicó en la apertura del taller, el objeto del mismo, así como el de este informe, es aportar una serie de propuestas, todo lo más detalladas posible, para que sean tenidas en cuenta por el equipo redactor del Plan Social para el Clima, sin que ello implique una aceptación directa por parte de dicho equipo redactor o su inclusión en la redacción inicial del Plan Social para el Clima.

Las medidas propuestas han sido recogidas siendo todo lo fieles posibles a lo planteado durante el taller, de forma que no se eliminaran elementos que pudieran ser de utilidad para el equipo redactor. Pese a ello, debemos precisar que este informe no implica priorización ni validación oficial de las medidas propuestas por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que deberá tener en cuenta la oportunidad y viabilidad de las medidas planteadas considerando los recursos humanos, económicos y temporales disponibles dentro del Plan Social para el Clima, así como su encaje en la visión estratégica conjunta a nivel nacional y en el Reglamento, sujetas al proceso de validación por parte de la Comisión Europea.

Una oportunidad para la introducción de cambios culturales que fomenten el acceso público a los servicios, así como lógicas equitativas y redistributivas en las políticas

Distintos agentes participantes en el taller plantearon que el Plan Social para el Clima supone una oportunidad única, puesto que es uno de los paquetes de incentivos dirigidos específicamente a la población en situación de vulnerabilidad, con más fondos. El Plan puede llegar a no solo compensar los posibles efectos negativos de la inclusión de los edificios y del transporte por carretera en el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS2), sino también a introducir reformas e innovaciones en la gestión y ejecución de programas de ayudas que puedan aplicarse en el futuro.

El proceso de trasposición del paquete «Objetivo 55» y la tramitación de planes nacionales, podría nutrirse de las reflexiones y mejoras que se apliquen a través del Plan Social para el Clima. Éstas podrían diseñarse dentro de las tareas de asistencia técnica necesaria para la gestión del Fondo y la consecución de sus objetivos mencionadas en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2023/955. A estas tareas puede dedicarse el 2,5% del presupuesto del Plan, que alcanza los 228 millones de euros.

Una comunicación amplia para evitar las reacciones negativas ante la ampliación del alcance del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS2)

El [documento de trabajo de la Comisión Europea para el análisis de impacto del ETS2](#) prevé que el coste vinculado al gas natural y a la gasolina aumente en un 12% y un 9% respectivamente, que impactará directamente en los gastos de calefacción y movilidad de los hogares españoles. El ETS ha demostrado ser una herramienta efectiva en la lucha contra el cambio climático y, junto con el Plan Social para el Clima, supone un importante **mecanismo redistributivo** que ayuda a mitigar impactos en las poblaciones más vulnerables. El nuevo ETS2 complementa las medidas del Fit for 55 para acelerar la descarbonización de sectores difusos que requieren intervenciones específicas. Aunque algunos Estados miembros han señalado retos en la aplicación futura del ETS2, tanto este mecanismo como el Plan afrontan en los próximos años el desafío de abordar de forma equitativa las distintas problemáticas sociales y territoriales que afectan a las diversas poblaciones.

En un clima político y social en el que diversos textos normativos climáticos han sido puestos en cuestión y han generado oposición en distintos sectores económicos, muchos de los participantes del taller resaltaron la necesidad de una implementación rápida del Plan Social para el Clima, que tenga un impacto muy positivo para los sectores en mayores situaciones de vulnerabilidad de la sociedad y, a su vez, sea comunicado ampliamente, mostrando claramente los efectos positivos devenidos de la implementación del ETS2.

Desalineación de algunas propuestas de los participantes con el objeto del Fondo Social para el Clima y la razón de ser del Plan Social para el Clima

A lo largo de las dinámicas desarrolladas durante el taller, tanto a través de las medidas planteadas en el espacio de trabajo como mediante las fichas remitidas con posterioridad, evidenciaron una falta de comprensión o un enfoque distinto de un número significativo de participantes respecto a la finalidad del Plan Social para

el Clima y sus beneficiarios. Esta situación se produjo a pesar de la documentación facilitada con antelación y de la exposición inicial de la sesión, en la que se abordaron y explicaron ambos elementos de forma explícita.

Durante la sesión, algunos agentes plantearon incluso distintas medidas de carácter generalista que no se centraban, necesariamente, en los colectivos en situación de vulnerabilidad o que planteaban subvenciones para combustibles fósiles. Cabe destacar que todas las medidas que se incluyan en el PSpC han de cumplir con el principio de "no causar daño significativo", establecido en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles.

De cara a la amplia red de agentes diversos necesarios para la correcta implementación del Plan Social para el Clima, es probable que sea necesario reforzar la pedagogía en torno al Plan, así como incidir en los objetivos del mismo.

Articulación de una red de agentes que cubran la totalidad del espectro de situaciones de vulnerabilidad que permitan conocer en detalle cómo abordar y apoyar a cada uno de estos colectivos

El taller contó con una amplia representación de organizaciones muy vinculadas a los sectores del transporte y la vivienda, aportando numerosas y diversas propuestas que pueden ser de utilidad en el diseño final del Plan Social para el Clima.

El proceso contó con la participación de organizaciones centradas en aspectos prioritarios para el Plan Social para el Clima, como el desarrollo rural, la perspectiva de género, así como con entidades sociales que abordan estos temas así como las problemáticas de la población mayor, con discapacidad o racializada, de forma transversal.

A su vez, hubo un buen número de organizaciones que trabajan a nivel estatal, pudiendo traer reflexiones relativas a los distintos territorios existentes, así como organizaciones con sede en lugares ajenos a la capital, siendo sus conocimientos sobre iniciativas locales concretas de sumo interés para enriquecer el conjunto de medidas propuestas.

En conjunto, estos distintos aspectos refuerzan la legitimidad del proceso y permiten considerar que se han incorporado visiones y perspectivas alineadas con lo señalado en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2023/955. En este sentido, el proceso participativo desarrollado en el taller avanza en la dirección marcada por dicho artículo del Reglamento del Fondo Social para el Clima..

Próximos pasos en la elaboración del Plan

Tras la realización de este taller participativo, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en coordinación con el resto de ministerios y administraciones competentes, finalizará la redacción del Plan Social para el Clima, para ser enviado a la Comisión Europea con antelación suficiente para que pueda ser evaluado y, de esta forma, pueda comenzarse su implementación a partir del comienzo del año 2026.

Anexos

Listado completo de entidades participantes

Transporte

Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE)

Asociación de la Industria del Combustible de España (AICE)

ALSA

Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA)

Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC)

Avanza Spain

Asociación del vehículo compartido en España (AVCE) – IMPULSO by Pons

CCOO

Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)

ConBici

CONFEBUS

Consejo de la Juventud de España (CJE)

Red Europea de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social en el Estado Español (EAPN-ES)

ECODES

Ecologistas en Acción

Escuela de Ingeniería de Fuenlabrada de la Universidad Rey Juan Carlos

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)

Fundación Renovables

GMV

Greenpeace

Grupo Ruiz

Grupo Social ONCE

NEMI Mobility

Plataforma de Organización de Infancia (POI)

Promoció del Transport Públic (PTP)

Transport & Environment

Unión Internacional del Transporte Público (UITP)

Universidad Politécnica de Madrid

UNO Logística

Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA)

Vivienda

**Asociación de Fabricantes de Equipos de
Climatización (AFEC)**

**Asociación Nacional de Fabricantes de
Materiales Aislantes (ANDIMAT)**

Asociación de Ciencias Ambientales (ACA)

Asociación Ecoserveis

**Asociación Española de Gestores Públicos
de Vivienda y Suelo (AVS)**

**Consejo General de la Arquitectura Técnica
de España (CGATE)**

Climate Action Network Europe (CAN-E)

**Cruz Roja
Democratic Society**

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

ECODES

**Federación de Consumidores y Usuarios
(CECU)**

**Federación Española de Municipios y
Provincias (FEMP)**

Fundació Hàbitat 3

Fundación Europace

Fundación Naturgy

Green Building Council España (GBCe)

Green Finance Institute España

Greenpeace

Grupo de Acción Local PRODESE

Enginyeria Sense Fronteres

**Institute for Human Rights and Business
(IHRB)**

Opengela

Oxfam Intermón

**Plataforma por la descarbonización de la
calefacción y el agua caliente**

Plataforma por un nuevo modelo energético

Provivienda

Revo Prosperidad Sostenible

Tu Repueblas Desarrollo e Innovación Rural

UGT

**Universidad de Castilla-La Mancha. Cátedra
de Reto Demográfico**

**Universidad Pontificia de Comillas - Cátedra
de Energía y Pobreza**

Ficha de medidas utilizada

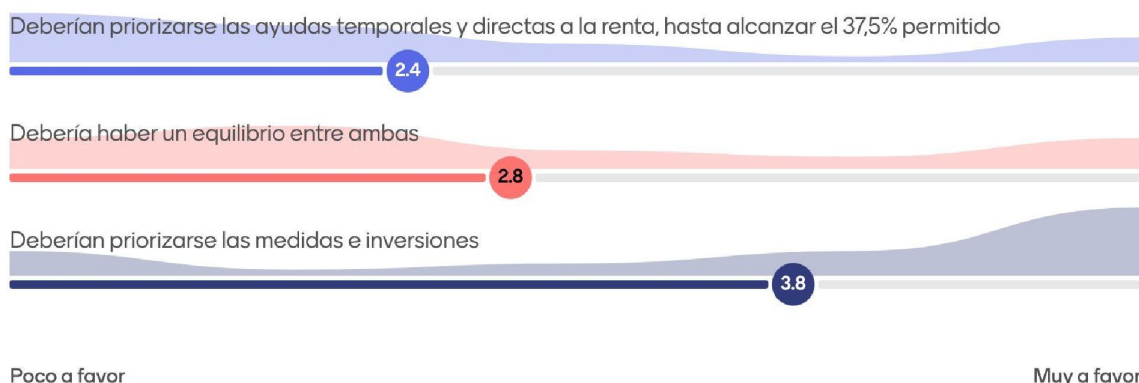
A continuación se presenta el modelo de ficha utilizada durante el taller para el desarrollo de medidas de transporte y vivienda:

Ficha de las medidas a desarrollar					
Nombre de la medida	Tipo medida		Descripción de la medida		
	☐ Medida e inversión con impacto duradero (vivienda) ☐ Medida e inversión con impacto duradero (transporte) ☐ Medidas de ayuda directa a la renta (vivienda) ☐ Medidas de ayuda directa a la renta (transporte)				
	Objetivos de la medida		Propuesta indicadores de medición de los objetivos		
	Colectivos beneficiarios		Criterios y sistemas de identificación de los colectivos beneficiarios		
Valoración de impacto Número de hogares vulnerables beneficiados por la medida Número de usuarios de transporte vulnerables beneficiados por la medida Número de microempresas beneficiadas y tipología/sector					
Adicional Impacto si aplica: energía final ahorrada Perspectiva de género y/o impacto en territorio Impacto si aplica: emisiones CO2 evitadas					
Elementos necesarios para el desarrollo de la medida Legislativos Recursos (humanos, económicos...) Herramientas técnicas			Elementos condicionantes para la medida Iniciadores Aceleradores Frenos		
Organismos responsables			Organismos y entidades implicadas en la ejecución		
Presupuesto aproximado			Justificación de la medida		

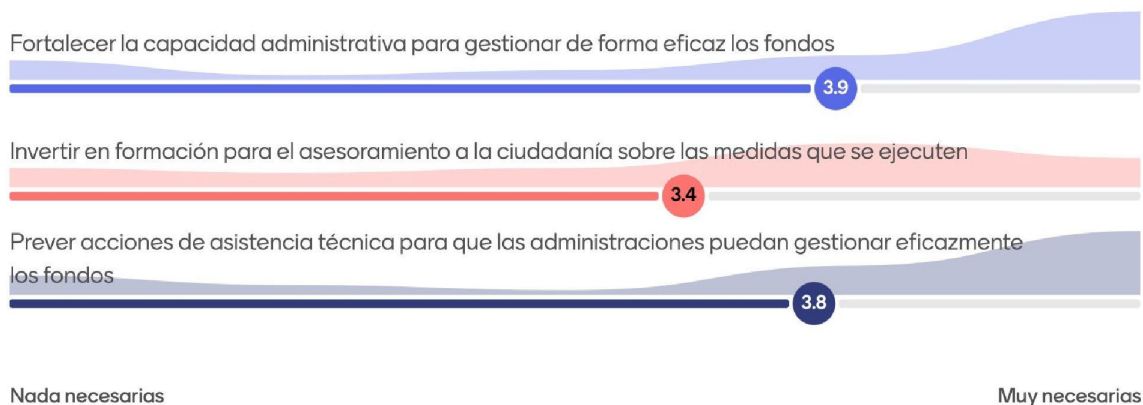
Resultados principales de las encuestas realizadas durante el taller

Transporte

¿Qué nivel de prioridad darías a invertir en medidas e inversiones frente a ayudas temporales y directas a la renta?



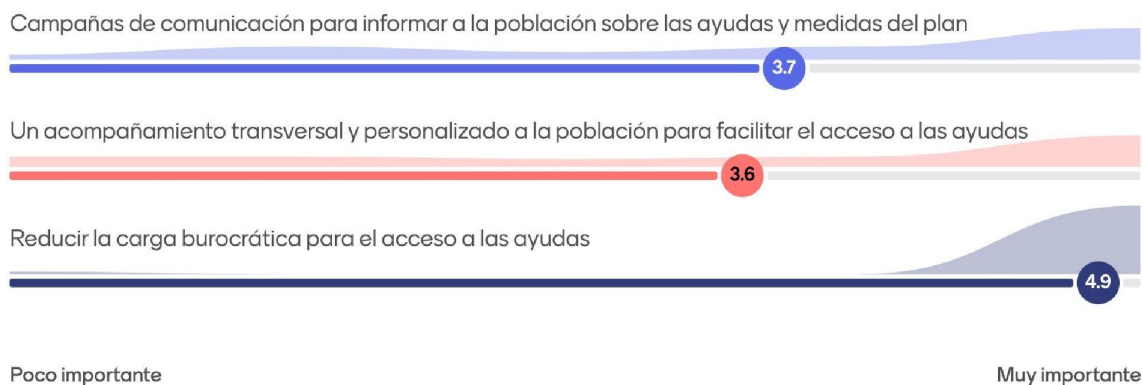
Valora la importancia de las siguientes medidas de apoyo técnico adicional



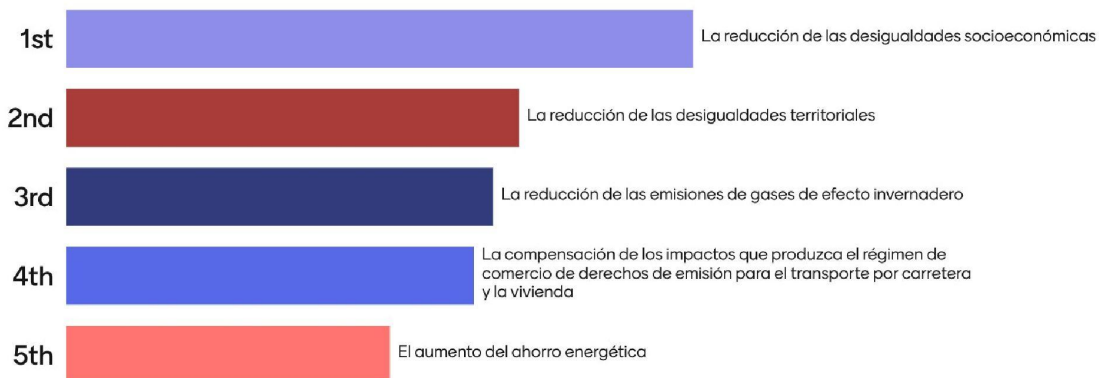
¿Cómo prefieres que sean gestionados los fondos del Plan?



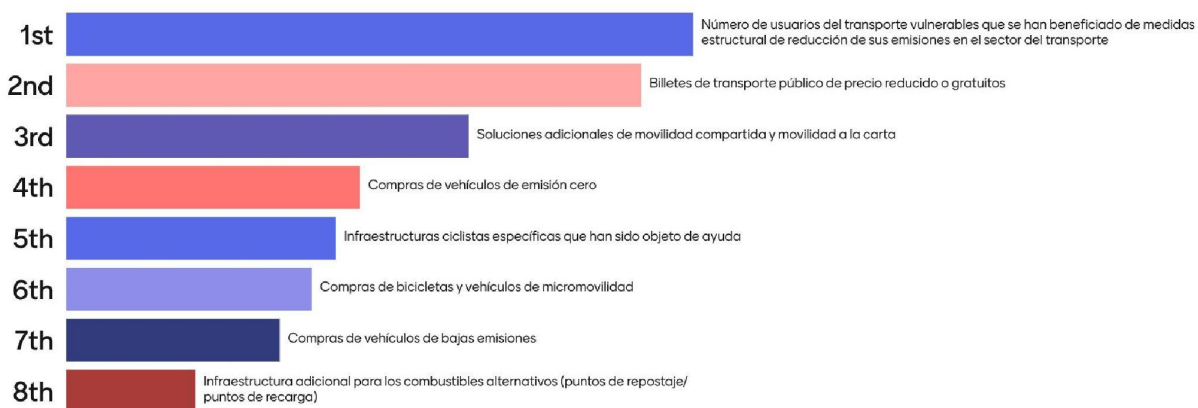
¿Cómo valoras la importancia de los siguientes elementos?



¿Qué aspectos son más importantes a la hora de repartir los fondos del Plan Social para el Clima entre los sectores?

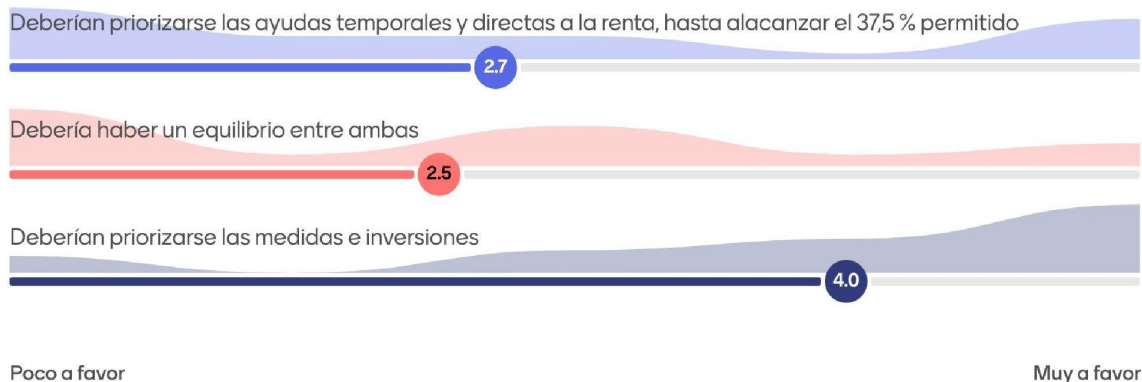


¿Qué indicadores de realización del Plan Social para el Clima crees que son más importantes?

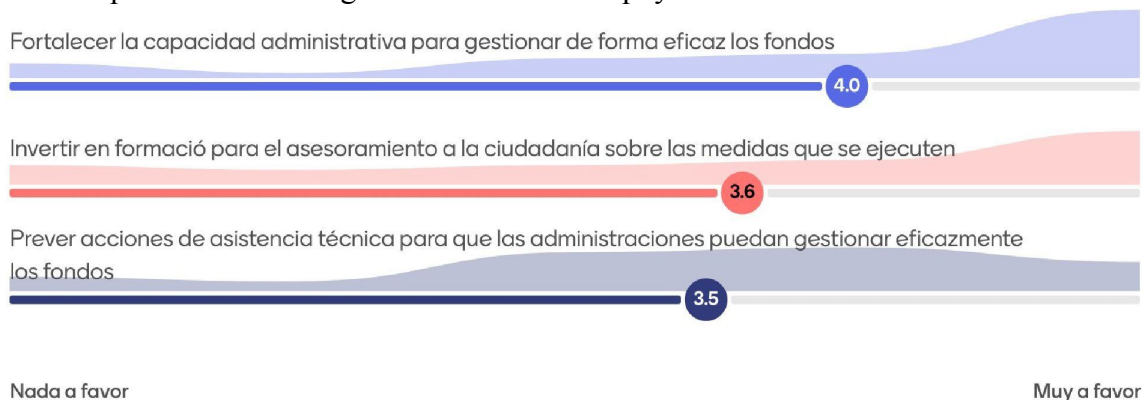


Vivienda

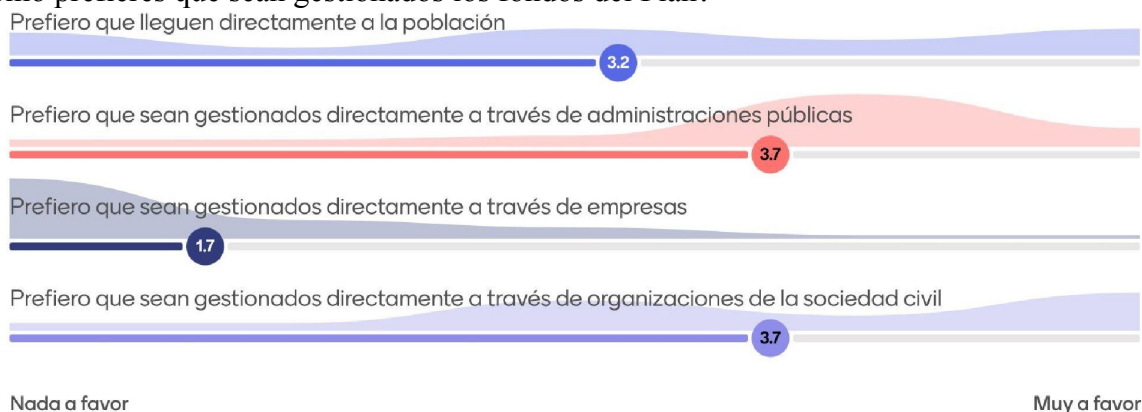
¿Qué nivel de prioridad darías a invertir en medidas e inversiones frente a ayudas temporales y directas a la renta?



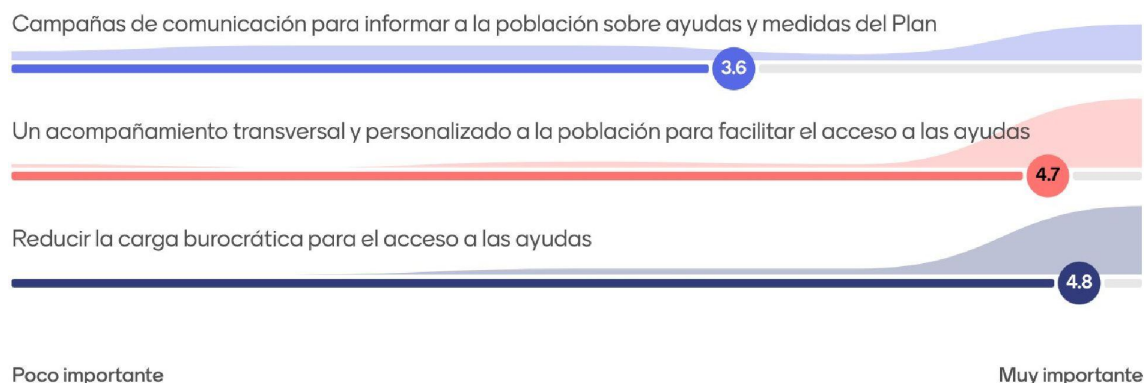
Valora la importancia de las siguientes medidas de apoyo técnico adicional



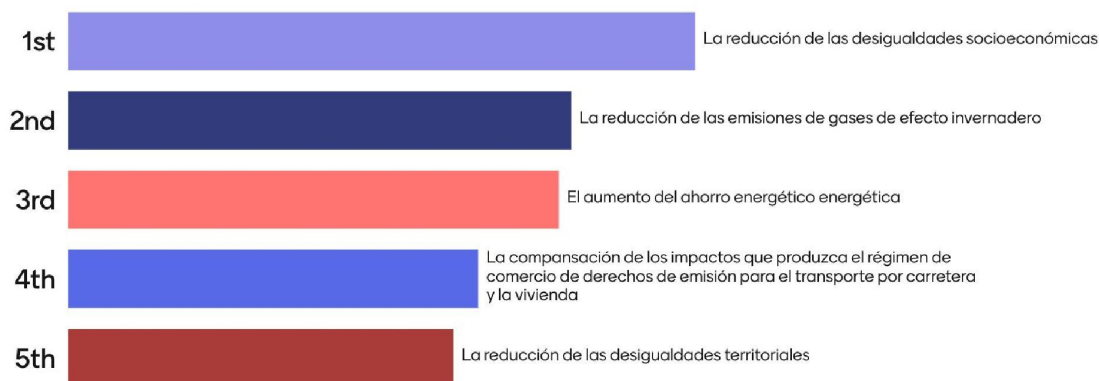
¿Cómo prefieres que sean gestionados los fondos del Plan?



¿Cómo valoras la importancia de los siguientes elementos?



¿Qué aspectos son más importantes a la hora de repartir los fondos del Plan Social para el Clima entre los sectores?



¿Qué indicadores de realización del Plan Social para el Clima crees que son más importantes?

