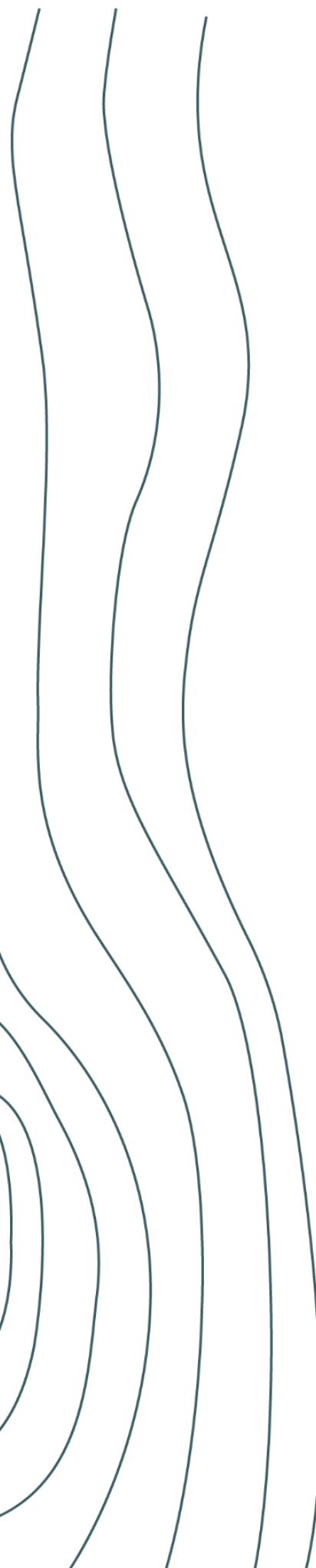




Informe sobre la Jornada de trabajo del Plan Social para el Clima – sociedad civil

18 de junio de 2026



**PLAN SOCIAL
PARA EL CLIMA**



Índice

1.	Introducción.....	1
2.	Objetivos.....	2
3.	Participantes	2
4.	Agenda.....	3
5.	Metodología.....	4
	VIVIENDA (3 mesas):	4
	TRANSPORTE (5 mesas):	5
6.	Resultados.....	6
	COMPONENTE 1: VIVIENDA (3 mesas + tema transversal):.....	6
	MESA 1: REHABILITACIÓN ENERGÉTICA DE VIVIENDAS Y CENTROS COMUNITARIOS.....	6
	MESA 2: PROMOCIÓN DE VIVIENDA SOCIAL	17
	MESA 3: COMUNIDADES ENERGÉTICAS.....	21
	TEMA TRANSVERSAL COMPONENTE 1: VIVIENDA	26
	COMPONENTE 2: TRANSPORTE (5 mesas + tema transversal):.....	28
	MESA 4: MOVILIDAD RURAL	28
	MESA 5: TRANSPORTE PÚBLICO Y PUNTOS DE INTERCAMBIO	38
	MESA 6: MOVILIDAD ACTIVA E INTERMODALIDAD	46
	MESA 7: VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIGEROS PARA AUTÓNOMOS Y MICROEMPRESAS	53
	MESA 8: DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO.....	59
	TEMA TRANSVERSAL COMPONENTE 2: TRANSPORTE	68
7.	Conclusiones transversales y por mesa.....	69
	Transversales.....	69
	Vivienda.....	69
	Transporte	70

1. Introducción

El **Plan Social para el Clima (PSpC)** tiene como objetivo principal la transición hacia la electrificación de la climatización y la rehabilitación energética de la vivienda, en particular en hogares vulnerables, el acceso a la movilidad sostenible y el apoyo al sector del transporte, mediante las inversiones cofinanciadas por el Fondo Social para el Clima de la Unión Europea.

Este Plan se enmarca en el Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por el que se establece un **Fondo Social para el Clima**, que habilita la posibilidad de financiación para actuaciones en dos ámbitos muy concretos: edificios y transporte. De este modo, mediante el impulso de mejoras estructurales en vivienda, movilidad y servicios esenciales, la acción pública se orienta a garantizar que la transición ecológica se traduzca en oportunidades reales de mejora de la calidad de vida, asegurando un proceso más justo, equitativo y socialmente inclusivo.

Este Plan se suma a los paquetes de medidas y actuaciones de protección social y económica y de aceleración de la transición energética puesto en marcha por el Gobierno de España, que a su vez complementan las medidas estructurales desarrolladas en el marco de la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030** o la **Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética**, así como los planes y estrategias en los ámbitos de la vivienda y la movilidad.

Para el desarrollo del Plan se ha llevado a cabo un **proceso participativo** que ha incluido una consulta pública previa que se realizó durante los meses de febrero y marzo de 2025, como una primera oportunidad para recabar aportaciones de las partes interesadas, en la que participaron **70 entidades que realizaron más de 1.000 aportaciones** vinculadas tanto al ámbito de los edificios como al de transporte.

En mayo de 2025 se celebró un **taller participativo**, que contó con una participación diversa y significativa de entidades vinculadas a los sectores del transporte y la vivienda, muchas de ellas con experiencia en el abordaje de situaciones de vulnerabilidad, y que permitió formular propuestas en relación con definiciones e indicadores adicionales, hitos, medidas concretas y mecanismos de participación a lo largo de las fases de diseño, ejecución y seguimiento del Plan.

Adicionalmente, el Plan ha contado con un **canal específico de interlocución con las Comunidades Autónomas**, articulado mediante distintos órganos sectoriales. A través de estos espacios, se ha informado a las autoridades autonómicas sobre el diseño y alcance del Plan Social para el Clima, invitándolas a formular aportaciones técnicas y estratégicas que han sido valoradas y en gran medida incorporadas a la redacción del Plan.

Como nuevo paso clave de este proceso de participación, se somete ahora a **audiencia pública** el Proyecto de Plan Social por el Clima, con el objeto de recabar las alegaciones, aportaciones o propuestas por parte de administraciones públicas, sociedad civil, tercer sector y el conjunto de la ciudadanía que permitan enriquecer esta propuesta previa a su versión final y remisión a la Comisión Europea. El proceso de alegaciones ha estado abierto durante los meses de mayo y junio de 2026.

La última acción prevista dentro del proceso participativo es la **jornada presencial de participación sobre el Plan Social para el Clima organizada por el MITECO el 18 de junio de 2026** dirigida a las entidades y a la sociedad civil, para contrastar las medidas del borrador del **PSpC**, centrado en vivienda y transporte. Los resultados de la jornada complementarán los resultados del proceso de consulta pública y alegaciones previo a la aprobación definitiva del plan, que requiere transposición de directiva europea y negociación con la Comisión Europea.

2. Objetivos

Los objetivos principales de la jornada son:

- **Recoger valoraciones y opiniones** de actores sociales y empresariales sobre las medidas propuestas.
- **Identificar el grado de consenso/disenso** respecto a cada medida.
- **Detectar mejoras generales** en las líneas de actuación.
- **Explorar cuestiones específicas de aplicabilidad** de las medidas.
- **Validar la accesibilidad** de las ayudas para los colectivos vulnerables.

3. Participantes

En la jornada participaron 131 personas, de las cuales 67 pertenecían al ámbito de la vivienda y 64 al ámbito del transporte. El número total de entidades que participaron fue de 103.

Los perfiles de las personas que asistieron a la jornada son:

- Asociaciones y asociaciones profesionales
- Sindicatos.
- Tercer sector (ONGs: asociaciones, fundaciones, organizaciones de consumidores, etc.).
- Representantes de la sociedad civil.
- Universidades y grupos de investigación.
- Personal de administraciones públicas (nivel estatal, autonómico y local).
- Representantes de la Comisión

A continuación, incluimos el siguiente gráfico que muestra el porcentaje de asistentes por sectores.



4. Agenda

La jornada presencial de participación sobre el Plan Social para el Clima organizada por el MITECO el 18 de junio de 2026, ha incluido diversos espacios informativos y espacios de trabajo grupal para la recogida de propuestas específicas. A continuación, incluimos la agenda de la jornada:

9:00 - 9:30 h	Registro y recepción de participantes
9:30 - 10:00	Apertura institucional Contexto del proceso de audiencia pública y del borrador del Plan Presentación de los objetivos y la dinámica de la jornada
10:00 - 10:45	Pobreza energética: identificación de barreras y mejora del acceso a ayudas^[1]. Coloquio de João Pedro Gouveia ^[2] (CENSE) sobre experiencias en medidas frente a la pobreza energética en el marco del FSC. Modera: Cátedra de Energía y Pobreza (IIT Universidad Pontificia de Comillas).
10:45 - 12:00	Trabajo en mesas para la recogida de aportaciones relativas a medidas del Plan de las componentes de Vivienda y Transporte

12:00 - 12:30	Pausa-café
12:30 - 13:30	Trabajo en mesas para la recogida de aportaciones relativas a medidas del Plan de las componentes de Vivienda y Transporte
13:30 - 14:00	Puesta en común en plenario Presentación de resultados y principales aportaciones de los talleres
14:00 - 14:15	Cierre de la jornada

[1] Sesión vinculada al Living Lab del proyecto EnerPeace, financiado por el proyecto europeo EUPeace y liderado por la Cátedra de Energía y Pobreza de la Universidad Pontificia Comillas

[2] Investigador Principal en el "Center for Environmental and Sustainability Research (CENSE)", de la Universidad NOVA de Lisboa

5. Metodología

Los grupos de trabajo se organizaron en torno a 8 mesas que agrupaban medidas similares. Las mesas 1, 2 y 3 se centraron en las 7 medidas incluidas en el componente de vivienda, y las mesas 4, 5, 6 y 7 se enfocaron en las 6 medidas del componente de transporte.

La distribución de medidas en las distintas mesas fue la siguiente:

VIVIENDA (3 mesas):

Mesa 1: Rehabilitación energética de viviendas y centros comunitarios (Marta)

- C1.M1. Rehabilitación en entornos vulnerables (criterios de selección de barrios vulnerables)
- C1.M2. Rehabilitación de edificios residenciales (aplican criterios de selección de familias vulnerables)
- C1.M3. Rehabilitación de viviendas (aplican criterios de selección de familias vulnerables)
- C1.M7. Intervención exprés y reforma energética centros comunitarios

Mesa 2: Promoción de vivienda social (Germán)

- C1.M4. Promoción de vivienda social

Mesa 3: Comunidades energéticas (Irene)

- C1.M5. Comunidades energéticas

Tema transversal (todas):

- C1.M6. Red Actúa (OTC) (transversal)

TRANSPORTE (5 mesas):

Mesa 4: Movilidad rural (Cintia)

- C2.M1.a Transporte a la demanda
- C2.M1.b Movilidad compartida

Mesa 5: Transporte público y puntos de intercambio (María)

- C2.M2.a Abono Único Social
- C2.M2.b Infraestructura de transporte público colectivo (carril bus)
- C2.M6.b. Transformación de flotas de transporte público
- C2.M5. Aparcamientos destinados a servicios de *carpooling*

Mesa 6: Movilidad activa e intermodalidad (Elena)

- C2.M3.a Construcción o mejora de la infraestructura ciclista
- C2.M3.b Servicios de alquiler de bicicleta pública tradicionales
- C2.M3.c Servicios de alquiler de bicicleta de larga duración
- C2.M4. Intermodalidad bicicleta-transporte público

Mesa 7: Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas (Jorge)

- C2.M6.c Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas

Mesa 8: Descarbonización del transporte pesado (Jorge)

- C2.M6.a. Descarbonización del transporte pesado

Transversal (todas):

- C2.M6.d Puntos de recarga

Se realizaron **dos momentos principales de trabajo**. El primer momento se organizó previamente, teniendo en cuenta el perfil de las entidades que participaban. Se ofreció a las personas participantes que pudieran elegir el grupo en el que querían participar en el segundo momento.

En cada una de las mesas, se trabajó con la siguiente **estructura**:

- Se presentaron las personas participantes (nombre y entidad).
- Se enmarcó la medida y se compartió la información básica de la misma. Para las personas que querían profundizar en las acciones incluidas en la medida, se indicaron las páginas en las que se encontraba la información en el documento que está colgado en la web. Adicionalmente, se contaba en cada mesa con un ejemplar completo impreso del Plan Social para el Clima.
- En cada grupo, se realizó una dinámica de conversación en la que se compartieron ideas en torno a dos preguntas.
 - ¿Qué mejoras generales queréis proponer sobre la medida?
 - ¿Qué cuestiones específicas mejorarían la aplicabilidad de la medida?
- Las ideas y propuestas se recogieron y se compartieron en cada uno de los grupos. Se indicó a las personas participantes que no se buscaba llegar a acuerdos, sino recoger la diversidad de ideas y propuestas, que se estudiarán para su posible incorporación en el

informe técnico final que se trasladará a la Unión Europea para la negociación con el resto de países miembros.

6. Resultados

Se desarrollaron los siguientes grupos de trabajo:

COMPONENTE 1: VIVIENDA (3 mesas + tema transversal):

MESA 1: REHABILITACIÓN ENERGÉTICA DE VIVIENDAS Y CENTROS COMUNITARIOS

MEDIDA C1.M1. Rehabilitación en entornos vulnerables (criterios de selección de barrios vulnerables)

Mejoras generales:

- **Mayor concreción en las definiciones y objetivos.**
- **Coordinación entre planes.** Es importante que se generen sinergias con el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030 y el Plan Nacional de Renovación de Edificios (PNRE).
- **Participación de administraciones locales y criterios de selección de barrios.**
 - En la decisión de los barrios en los que se debería actuar deberían participar las administraciones locales. Para la rehabilitación de barrios, debe haber el consenso no sólo de las CCAA, sino también de los municipios, que son quienes mejor conocen el contexto local y son las entidades responsables de implementar las medidas.
 - Utilizar el catálogo de barrios vulnerables para no partir de cero. Este catálogo se actualiza cada 10 años. La última actualización se produjo en 2021. Es importante contrastar este catálogo con los datos de los Planes estratégicos de los Ayuntamientos.
 - Es importante identificar aquellos barrios con vulnerabilidad crítica y que contienen edificios más ineficientes.
 - Algunas dudas: ¿Qué ocurre cuando hay diversidad socioeconómica dentro de los barrios? ¿Qué ocurre cuando uno o más edificios de un barrio no quieren acceder al Plan?
- **Enfoque integral de barrio y espacio público.**
 - A nivel de barrio, tener en cuenta que un barrio es mucho más que la suma de sus edificios. Deben pensarse medidas a nivel urbanístico, centrar las propuestas en infraestructuras comunes, sociales, educativas, etc. Incluir actuaciones en el espacio público y refugios climáticos.
 - Generar sinergias con el Plan especial RRP (Plan Especial de Incremento y Mejora de las Redes Públicas). Las redes de distrito deben ser eficientes y renovables.
- **Protección social y priorización.**
 - Es importante incluir medidas antigentrificación, que garanticen que las personas propietarias no suban los precios después de acceder al Plan.

- Como criterio de selección de los edificios, debe priorizarse el nivel socioeconómico (vulnerabilidad socioeconómica) frente a la calidad de las edificaciones (en España la mayor parte de los edificios tienen mala calidad de edificación).
- **Aspectos técnicos y prioridades constructivas.**
 - Evitar la ambigüedad entre consumo y demanda. Definir en base a la demanda.
 - Priorizar la mejora estructural integral de los edificios. Es importante incorporar el concepto de confort pasivo y priorizar el aislamiento frente a otras medidas.
 - Faltan aspectos como la estructura y la accesibilidad. Es importante hacer cambios estructurales y de alta durabilidad.
 - Incluir los cascos históricos en planes aparte de los ERRP (Entornos residenciales de rehabilitación programada).
 - Es difícil determinar la reducción de CO₂ de las mejoras.
- **Buenas prácticas y garantías.**
 - Tener en cuenta buenas prácticas e iniciativas ya existentes.
 - Es importante exigir garantías a las empresas.
- **Apoyo al sector empresarial.** La subida de precios de los combustibles, los transportes por carretera, los materiales, la energía y los salarios van a provocar la desaparición de muchas empresas de aislamiento, etc. si no se las ayuda o se las incluye específicamente dentro del plan.
- **Comunicación y difusión.** Que se incluya expresamente un presupuesto para comunicación de las medidas que lleguen a las personas más vulnerables (TV, radio, RRSS, etc.).
- **Desigualdades territoriales.** Es importante tener en cuenta las desigualdades territoriales. Dificultad para gestionar las ayudas en los municipios con menos de 20.000 habitantes que tienen menos recursos en las administraciones locales.
- **Instrumentos financieros.**
 - Incorporar en la propuesta de compromiso de cofinanciación con garantías para atraer capital privado. Catalizar cada euro invertido (1 a 5). Modelo Fi-Compass del Grupo BEI.
 - Incorporar el uso de instrumentos financieros innovadores para la rehabilitación:
 - Financiación vinculada a la propiedad.
 - Hipotecas inversas vitalicias.
 - Hipotecas verdes.
 - Repago a través de la factura y eficiencia energética.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Criterios de vulnerabilidad.**
 - Mayor concreción en los criterios de vulnerabilidad.
 - Tener en cuenta en los criterios de elegibilidad no sólo criterios de renta, sino también criterios que tienen que ver con la existencia o no de zonas verdes y refugios climáticos en el barrio.
 - Incluir la interseccionalidad en los criterios de vulnerabilidad. No tener en cuenta únicamente el bono social, tener en cuenta otras cuestiones socioeconómicas como los hogares monomarentales, cuestiones geográficas, etc. Los criterios actuales pueden hacer que queden excluidas las personas más vulnerables, migrantes no empadronados, familias que comparten una misma vivienda, etc.

- Se recomienda que el criterio sea un informe de acreditación de la vulnerabilidad o una declaración responsable de Servicios sociales o de las entidades sociales (personal colegiado).
- **Simplificación administrativa y financiera.**
 - Reducción de las barreras administrativas, disminuir la documentación a presentar y simplificar el proceso de gestión de las ayudas (ej. Barcelona).
 - Ayudas por adelantado, con cobertura del 100 % y que no tributen.
 - Analizar la compatibilidad con otras medidas.
 - Pago anticipado y directo al instalador.
- **Estandarización de opciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir. Ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada. Establecer prioridades y criterios de progresividad

MEDIDA C1.M2. Rehabilitación de edificios residenciales (aplican criterios de selección de familias vulnerables)

Mejoras generales:

- **Mayor concreción en las definiciones y objetivos.**
- **Coordinación entre planes.** Es importante que se generen sinergias entre el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, el Plan Nacional de Renovación de edificios (PNRE) y el Plan Social para el Clima.
- **Casuísticas específicas de edificios.** Algunas dudas: ¿Qué ocurre cuando hay diversidad socioeconómica dentro de los edificios? ¿Qué ocurre con edificios con fincas de alta complejidad? (Ej. Generalitat Valenciana) ¿Qué ocurre cuando una o varias viviendas de un edificio no quieren acceder al Plan?
- **Aspectos técnicos y prioridades constructivas.**
 - Priorizar la mejora estructural integral de los edificios. Es importante incorporar el concepto de confort pasivo y priorizar el aislamiento frente a otras medidas.
 - Faltan aspectos como la estructura y la accesibilidad. Es importante hacer cambios estructurales y de alta durabilidad.
 - Evitar la ambigüedad entre consumo y demanda. Definir en base a la demanda.
 - Es difícil determinar la reducción de CO₂ de las mejoras.
- **Priorización.**
 - Como criterio de selección de los edificios, debe priorizarse el nivel socioeconómico (vulnerabilidad socioeconómica) frente a la calidad de las edificaciones (en España la mayor parte de los edificios tienen mala calidad de edificación).
 - Priorización de ayudas a pequeños propietarios frente a los grandes tenedores.
- **Garantías empresariales.** Es importante exigir garantías a las empresas.
- **Apoyo al sector empresarial.** La subida de precios de los combustibles, los transportes por carretera, los materiales, la energía y los salarios van a provocar la desaparición de muchas empresas de aislamiento, etc. si no se las ayuda o se las incluye específicamente dentro del plan.
- **Comunicación y difusión.** Que se incluya expresamente un presupuesto para comunicación de las medidas que lleguen a las personas más vulnerables (TV, radio, RRSS, etc.).

- **Desigualdades territoriales.** Es importante tener en cuenta las desigualdades territoriales. Dificultad para gestionar las ayudas en los municipios con menos de 20.000 habitantes que tienen menos recursos en las administraciones locales.
- **Instrumentos financieros.:**
 - Incorporar en la propuesta de compromiso de cofinanciación con garantías para atraer capital privado. Catalizar cada euro invertido (1 a 5). Modelo Fi-Compass del Grupo BEI.
 - Incorporar el uso de instrumentos financieros innovadores para la rehabilitación:
 - Financiación vinculada a la propiedad.
 - Hipotecas inversas vitalicias.
 - Hipotecas verdes.
 - Repago a través de la factura y eficiencia energética.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Criterios de vulnerabilidad.**
 - Mayor concreción en los criterios de vulnerabilidad.
 - Tener en cuenta en los criterios de elegibilidad no sólo criterios de renta, sino también criterios que tienen que ver con la existencia o no de zonas verdes y refugios climáticos en el barrio.
 - Incluir la interseccionalidad en los criterios de vulnerabilidad. No tener en cuenta únicamente el bono social, tener en cuenta otras cuestiones socioeconómicas como los hogares monomarentales, cuestiones geográficas, etc. Los criterios actuales pueden hacer que queden excluidas las personas más vulnerables, migrantes no empadronados, familias que comparten una misma vivienda, etc.
 - Se recomienda que el criterio sea un informe de acreditación de la vulnerabilidad o una declaración responsable de Servicios sociales o de las entidades sociales (personal colegiado).
- **Simplificación administrativa y financiera.**
 - Reducción de las barreras administrativas, disminuir la documentación a presentar y simplificar el proceso de gestión de las ayudas (ej. Barcelona).
 - Ayudas por adelantado, con cobertura del 100 % y que no tributen.
 - Analizar la compatibilidad con otras medidas.
 - Pago anticipado y directo al instalador.
- **Acompañamiento.** Es importante el acompañamiento a las comunidades de propietarios.
- **Estandarización de opciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir. Ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada. Establecer prioridades y criterios de progresividad.
- **Herramientas de seguimiento.** Implantar el Pasaporte de Rehabilitación (también conocido como Pasaporte de Renovación de Edificios o PAS-E)

MEDIDA C1.M3. Rehabilitación de viviendas (aplican criterios de selección de familias vulnerables)

Mejoras generales:

- **Mayor concreción en las definiciones y objetivos.**

- **Coordinación entre planes.** Es importante que se generen sinergias entre el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, el Plan Nacional de Renovación de edificios (PNRE) y el Plan Social para el Clima. Las personas beneficiarias del Plan Estatal de Vivienda, deberían poder adherirse al Plan Social para el Clima.
- **Barreras identificadas en el PNRE.**
 - En el PNRE se menciona el préstamo de renovación europeo (EU renovator plan - ERL): Busca que los hogares vulnerables puedan acceder a la financiación de eficiencia energética.
 - El PNRE nos habla de la barrera de "incentivos divididos". Es el inquilino el que disfruta del confort y la reducción de la factura. Sólo el 7 % de los propietarios realiza mejoras en la eficiencia energética durante el alquiler.
- **Diferenciación con otras medidas.** Mayor diferenciación entre esta medida y la medida 7 (medidas express).
- **Protección de personas inquilinas.** Es importante establecer medidas (salvaguardas) para la protección de las personas inquilinas (especialmente de las personas más vulnerables) y que puedan acceder a las ayudas.
- **Priorización.**
 - Como criterio de selección de las viviendas, debe priorizarse el nivel socioeconómico (vulnerabilidad socioeconómica) frente a la calidad de las edificaciones (en España la mayor parte de los edificios tienen mala calidad de edificación).
 - Priorización de ayudas a pequeños propietarios frente a los grandes tenedores.
- **Aspectos técnicos y criterios de elegibilidad.**
 - El criterio de elegibilidad debe ser la demanda, no el consumo (hay hogares muy eficientes energéticamente que no tienen consumo, que no pueden reducir la demanda y que al rehabilitar las viviendas, se podría producir un efecto boomerang). La pobreza energética escondida puede verse penalizada. Este es un punto crítico de las medidas.
 - Es importante incorporar el concepto de confort pasivo y priorizar el aislamiento frente a otras medidas.
 - La sustitución de los equipos fósiles que queman gas debe ser obligatoria, no opcional.
 - Es importante tener en cuenta las cuestiones específicas de las viviendas unifamiliares.
 - Es difícil determinar la reducción de CO₂ de las mejoras.
- **Garantías empresariales.** Es importante exigir garantías a las empresas.
- **Apoyo al sector empresarial.** La subida de precios de los combustibles, los transportes por carretera, los materiales, la energía y los salarios van a provocar la desaparición de muchas empresas de aislamiento, etc. si no se las ayuda o se las incluye específicamente dentro del plan.
- **Comunicación y difusión.** Que se incluya expresamente un presupuesto para comunicación de las medidas que lleguen a las personas más vulnerables (TV, radio, RRSS, etc.).
- **Desigualdades territoriales.** Es importante tener en cuenta las desigualdades territoriales. Dificultad para gestionar las ayudas en los municipios con menos de 20.000 habitantes que tienen menos recursos en las administraciones locales.
- **Instrumentos financieros.**

- Incorporar en la propuesta de compromiso de cofinanciación con garantías para atraer capital privado. Catalizar cada euro invertido (1 a 5). Modelo Fi-Compass del Grupo BEI.
- Incorporar el uso de instrumentos financieros innovadores para la rehabilitación:
 - Financiación vinculada a la propiedad.
 - Hipotecas inversas vitalicias.
 - Hipotecas verdes.
 - Repago a través de la factura y eficiencia energética.
- **Certificación.** Establecer un certificado energético posterior (cambio de letra).

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Criterios de vulnerabilidad.**
 - Mayor concreción en los criterios de vulnerabilidad.
 - Tener en cuenta en los criterios de elegibilidad no sólo criterios de renta, sino también criterios que tienen que ver con la existencia o no de zonas verdes y refugios climáticos en el barrio.
 - Incluir la interseccionalidad en los criterios de vulnerabilidad. No tener en cuenta únicamente el bono social, tener en cuenta otras cuestiones socioeconómicas como los hogares monomarentales, cuestiones geográficas, etc. Los criterios actuales pueden hacer que queden excluidas las personas más vulnerables, migrantes no empadronados, familias que comparten una misma vivienda, etc.
 - Se recomienda que el criterio sea un informe de acreditación de la vulnerabilidad o una declaración responsable de Servicios sociales o de las entidades sociales (personal colegiado).
- **Certificación energética.** Subvencionar el certificado energético para personas vulnerables.
- **Simplificación administrativa y financiera.**
 - Reducción de las barreras administrativas, disminuir la documentación a presentar y simplificar el proceso de gestión de las ayudas (ej. Barcelona).
 - Ayudas por adelantado, con cobertura del 100 % y que no tributen.
 - Analizar la compatibilidad con otras medidas.
 - Pago anticipado y directo al instalador.
- **Estandarización de opciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir. Ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada. Establecer prioridades y criterios de progresividad.

MEDIDA C1.M7. Intervención exprés y reforma energética centros comunitarios

Mejoras generales:

- **Mayor concreción en las definiciones y objetivos.**
- **Coordinación entre planes.** Es importante que se generen sinergias entre el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, el Plan Nacional de Renovación de edificios (PNRE) y el Plan Social para el Clima. Las personas beneficiarias del Plan Estatal de Vivienda, deberían poder adherirse al Plan Social para el Clima.
- **Financiación de edificios públicos.**

- La rehabilitación de edificios públicos no tiene que financiarse necesariamente con el Plan Social para el Clima (esto es competencia de las CCAA).
- Intervenir exclusivamente en colegios públicos de gestión pública.
- **Naturaleza de las intervenciones.**
 - El riesgo de las medidas express es que sean parches. Es importante priorizar las intervenciones duraderas.
 - Duda: ¿Las medidas express incluyen cambio en instalación eléctrica y aislamiento de tuberías para ahorro de agua y energía?
- **Adaptación climática.** Es importante incluir medidas específicas de adaptación al cambio climático, especialmente en lo relativo a la reforma energética de los centros comunitarios.
- **Aspectos técnicos.**
 - La sustitución de los equipos fósiles que queman gas debe ser obligatoria, no opcional.
 - Es importante tener en cuenta las cuestiones específicas de las viviendas unifamiliares.
 - Es difícil determinar la reducción de CO₂ de las mejoras.
- **Garantías empresariales.** Es importante exigir garantías a las empresas.
- **Apoyo al sector empresarial.** La subida de precios de los combustibles, los transportes por carretera, los materiales, la energía y los salarios van a provocar la desaparición de muchas empresas de aislamiento, etc. si no se las ayuda o se las incluye específicamente dentro del plan.
- **Instrumentos financieros.**
 - Incorporar en la propuesta de compromiso de cofinanciación con garantías para atraer capital privado. Catalizar cada euro invertido (1 a 5). Modelo Fi-Compass del Grupo BEI.
 - Incorporar el uso de instrumentos financieros innovadores para la rehabilitación:
 - Financiación vinculada a la propiedad.
 - Hipotecas inversas vitalicias.
 - Hipotecas verdes.
 - Repago a través de la factura y eficiencia energética.
- **Desigualdades territoriales.**
 - Es importante tener en cuenta las desigualdades territoriales. Dificultad para gestionar las ayudas en los municipios con menos de 20.000 habitantes que tienen menos recursos en las administraciones locales.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Simplificación administrativa.** Reducción de las barreras administrativas, disminuir la documentación a presentar y simplificar el proceso de gestión de las ayudas (ej. Barcelona)
- **Criterios de vulnerabilidad.**
 - Mayor concreción en los criterios de vulnerabilidad.
 - Tener en cuenta en los criterios de elegibilidad no sólo criterios de renta, sino también criterios que tienen que ver con la existencia o no de zonas verdes y refugios climáticos en el barrio.
 - Incluir la interseccionalidad en los criterios de vulnerabilidad. No tener en cuenta únicamente el bono social, tener en cuenta otras cuestiones socioeconómicas como los hogares monomarentales, cuestiones geográficas, etc. Los criterios actuales

- pueden hacer que queden excluidas las personas más vulnerables, migrantes no empadronados, familias que comparten una misma vivienda, etc.
- Se recomienda que el criterio sea un informe de acreditación de la vulnerabilidad o una declaración responsable de Servicios sociales o de las entidades sociales (personal colegiado).
- **Simplificación financiera.**
 - Ayudas por adelantado, con cobertura del 100 % y que no tributen.
 - Analizar la compatibilidad con otras medidas.
 - Pago anticipado y directo al instalador.
- **Estandarización de opciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir. Ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada. Establecer prioridades y criterios de progresividad.
- **Requisitos profesionales.** Una persona del grupo propone que para medidas exprés no sea necesario el título de instalador.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 1:

1. **Priorización de la vulnerabilidad socioeconómica sobre la calidad constructiva.** Como criterio de selección transversal (aplicable a barrios, edificios y viviendas), debe priorizarse el nivel socioeconómico (vulnerabilidad socioeconómica) frente a la calidad de las edificaciones. En España la mayor parte de los edificios tienen mala calidad de edificación, por lo que utilizar exclusivamente criterios constructivos no garantiza que las ayudas lleguen a quienes más las necesitan. Se demanda la priorización de las ayudas a pequeños propietarios frente a grandes tenedores.
2. **Necesidad de mayor concreción en los criterios de vulnerabilidad.** Emerge como preocupación transversal la falta de concreción en los criterios de vulnerabilidad. Se demanda incluir la interseccionalidad en los criterios, no teniendo en cuenta únicamente el bono social, sino también otras cuestiones socioeconómicas, como los hogares monomarentales, cuestiones geográficas, existencia o no de zonas verdes y refugios climáticos en el barrio, etc. Sería mejor un informe de acreditación de la vulnerabilidad. Con los criterios actuales pueden quedar fuera las personas más vulnerables: migrantes no empadronados, familias que comparten una misma vivienda, etc. Se recomienda que el criterio sea un informe de acreditación de la vulnerabilidad o una declaración responsable de Servicios sociales o de las entidades sociales (personal colegiado).
3. **Demanda sobre el consumo: priorizar el criterio de demanda energética.** El criterio de elegibilidad debe ser la demanda, no el consumo. Este es un punto crítico de las medidas. Hay hogares que no tienen consumo (porque no pueden permitirse consumir), que no pueden reducir la demanda y que, al rehabilitar las viviendas, se podría producir un efecto boomerang. La pobreza energética escondida está penalizada con los criterios actuales.
4. **Priorizar intervenciones estructurales, duraderas e integrales.** Es importante priorizar la mejora estructural integral de los edificios, incorporando el concepto de confort pasivo y priorizando el aislamiento frente a otras medidas. Faltan aspectos como la estructura y la

accesibilidad. Es importante hacer cambios estructurales y de alta durabilidad. El riesgo de las medidas exprés es que sean parches, por lo que es importante priorizar las intervenciones duraderas. Se demanda la obligatoriedad del cambio de equipos que queman gas.

5. **Simplificación administrativa: ayudas anticipadas, cobertura del 100% y sin tributación.** Se identifica como barrera crítica la complejidad administrativa. Se demanda la reducción de las barreras administrativas, disminuir la documentación a presentar y simplificar el proceso de gestión de las ayudas (se menciona el ejemplo de Barcelona). Las ayudas deben ser por adelantado, con cobertura del 100% y que no tributen. Se propone el pago anticipado y directo al instalador. Es necesario analizar la compatibilidad con otras medidas.
6. **Coordinación entre planes y administraciones.** Es importante que se generen sinergias entre el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030 (PEV), el Plan Nacional de Renovación de Edificios (PNRE) y el Plan Social para el Clima (PSPC). Esta demanda aparece de forma transversal en todas las medidas. Las personas beneficiarias del Plan Estatal de Vivienda deberían poder adherirse al Plan Social para el Clima. En la decisión de los barrios en los que se debería actuar deberían participar las administraciones locales. Para la rehabilitación de barrios, debe darse el consenso no sólo de las CCAA, sino también de municipios, que son quienes conocen las condiciones a nivel local y quienes tienen que implementar las medidas. Incluir a los Ayuntamientos en el diseño de las ventanillas únicas, no sólo a las CCAA.
7. **Enfoque de barrio integral: más allá de la suma de edificios.** A nivel de barrio, tener en cuenta que un barrio es mucho más que la suma de edificios. Deben pensarse medidas a nivel urbanístico, centrar las propuestas en infraestructuras comunes, sociales, educativas, etc. Es necesario incluir actuaciones en el espacio público y crear refugios climáticos. Generar sinergias con el Plan especial RRP (Plan Especial de Incremento y Mejora de las Redes Públicas). Las redes de distrito deben ser eficientes y renovables. Es importante incluir medidas antigentrificación, que garanticen que las personas propietarias no suban los precios después de acceder al Plan.
8. **Utilizar herramientas existentes y extraer aprendizajes de buenas prácticas.** Utilizar el catálogo de barrios vulnerables para no partir de cero. Este catálogo se actualiza cada 10 años. La última actualización se produjo en 2021. Es importante contrastar este catálogo con los datos de los Planes estratégicos de los Ayuntamientos. Es importante identificar aquellos barrios con vulnerabilidad crítica y que contienen edificios más ineficientes. Incluir los cascos históricos en planes aparte de los Entornos Residenciales de Rehabilitación Programada (ERRP). Tener en cuenta iniciativas ya existentes (buenas prácticas): Oficinas del País Vasco y la Red de Portugal, figura de representación de vulnerables para gestionar ayudas (Ver Andalucía), ejemplo de Barcelona en simplificación administrativa, modelo de oficinas móviles, Instituto Catalán de Energía (ICAEN).
9. **Protección de personas inquilinas y salvaguardas sociales.** El PNRE habla de la barrera "incentivos divididos": es el inquilino el que disfruta del confort y la reducción de la factura, pero sólo el 7% de los propietarios realiza mejoras en la eficiencia energética durante el

alquiler. Es importante establecer medidas (salvaguardas) para la protección de las personas inquilinas (especialmente de las personas más vulnerables) y que puedan acceder a las ayudas. Se necesitan medidas antigentrificación que garanticen que las personas propietarias no suban los precios después de acceder al Plan.

10. **Desigualdades territoriales: dificultades de municipios pequeños.** Es importante tener en cuenta las desigualdades territoriales. Existe dificultad de gestionar las ayudas en los municipios con menos de 20.000 habitantes que tienen menos recursos en las administraciones locales. Esta preocupación aparece de forma transversal en todas las medidas. Es importante tener en cuenta las cuestiones específicas de las viviendas unifamiliares.
11. **Instrumentos financieros innovadores para atraer capital privado.** Se propone incorporar en la propuesta de compromiso de cofinanciación con garantías para atraer capital privado. Catalizar cada euro invertido (1 a 5). Modelo Fi-Compass del Grupo BEI. Incorporar el uso de instrumentos financieros innovadores para la rehabilitación: financiación vinculada a la propiedad, hipotecas inversas vitalicias, hipotecas verdes, y repago a través de la factura y eficiencia energética. Esta propuesta aparece de forma transversal en todas las medidas de rehabilitación.
12. **Comunicación específica para personas vulnerables.** Que se incluya expresamente un presupuesto para comunicación de las medidas que lleguen a las personas más vulnerables (TV, radio, RRSS, etc.). Esta demanda aparece de forma transversal.
13. **Garantías empresariales y apoyo al sector.** Es importante exigir garantías a las empresas. Al mismo tiempo, se identifica una preocupación: la subida de precios de los combustibles, los transportes por carretera, los materiales, la energía y los salarios van a provocar la desaparición de muchas empresas de aislamiento, etc. si no se las ayuda o se las incluye específicamente dentro del plan.
14. **Estandarización de opciones y catálogos de soluciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir. Ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada. Establecer prioridades y criterios de progresividad. Definir prioridades. Esta propuesta aparece de forma transversal en todas las medidas como elemento facilitador del acceso.
15. **Red Actúa: oficinas proactivas, de cercanía y con perfil mixto técnico-social.** La Red Actúa tiene como principal objetivo mejorar el conocimiento de las ayudas por parte de las personas vulnerables. Las oficinas deben ser de cercanía, proactivas y dinámicas. Es muy interesante el modelo de oficinas móviles. El perfil de las personas que trabajan en las oficinas de barrio no puede ser únicamente técnico, tiene que ser también social. Las entidades sociales deberían ser agentes que representen a las personas vulnerables y actúen en su nombre. Es importante la definición del papel de las entidades sociales como intermediarias en la mediación y acompañamiento a familias vulnerables. Es clave la coordinación entre oficinas de barrio y otras oficinas municipales (servicios sociales), entidades sociales, trabajo de ONG, etc. Es fundamental sumar esfuerzos y generar líneas de ayudas a las entidades que ya están trabajando en esta línea. Es importante el

acompañamiento durante todas las fases del proceso (antes, durante y después). Es importante el acompañamiento a las comunidades de propietarios.

16. **Herramientas de seguimiento y evaluación.** Se propone la creación de un Observatorio de la pobreza energética. Generar una metodología común de evaluación de medidas con KPIs concretos (pocos y que deban justificarse bien). Implantar el Pasaporte de Rehabilitación (también conocido como Pasaporte de Renovación de Edificios o PAS-E). Establecer un certificado energético posterior (cambio de letra). Subvencionar el certificado energético para personas vulnerables. Es difícil determinar la reducción de CO₂ de las mejoras.
17. **Dudas sobre casos complejos que requieren clarificación.** Se plantean algunas dudas que requieren clarificación normativa: ¿Qué ocurre cuando hay diversidad socioeconómica dentro de los barrios o edificios? ¿Qué ocurre cuando uno o más edificios de un barrio no quieren acceder al Plan? ¿Qué ocurre cuando una o varias viviendas de un edificio no quieren acceder al Plan? ¿Qué ocurre con edificios con fincas de alta complejidad? (se menciona el ejemplo de la Generalitat Valenciana).

MESA 2: PROMOCIÓN DE VIVIENDA SOCIAL

MEDIDA C1.M4. Promoción de vivienda social

Mejoras generales:

- **Revisar la coherencia climática de la medida** se consideró necesario desde el primer momento. Varias intervenciones plantearon dudas sobre la compatibilidad de la nueva construcción con los objetivos de reducción de emisiones del Plan Social para el Clima y propusieron evaluar el impacto en emisiones de las actuaciones financiadas.
- **Priorizar la rehabilitación y la movilización del parque existente** fue una de las ideas más recurrentes. Diversas personas propusieron priorizar la rehabilitación de vivienda existente, la captación de vivienda vacía, la reconversión de edificios infrautilizados o cambios de uso frente a la construcción de nueva vivienda.
- **Clarificar el alcance de la medida** fue una de las cuestiones más repetidas. Se solicitó concretar qué se financia exactamente, qué parte corresponde a eficiencia energética, qué parte a nueva construcción y qué resultados se esperan obtener.
- **Definir con mayor precisión el modelo de vivienda.** En ese sentido, varias intervenciones solicitaron aclarar si se trata de vivienda social o vivienda protegida, así como la duración de la protección. La propuesta de mantener el carácter protegido de forma permanente o durante períodos más largos fue reiterada por varias personas.
- **Incorporar criterios adicionales de calidad de la vivienda.** Hubo aportaciones que propusieron incluir de forma explícita requisitos de accesibilidad universal, confort, habitabilidad, adaptación al cambio climático y calidad arquitectónica, además de la eficiencia energética.
- **Definir mejor el concepto de vulnerabilidad y los criterios de acceso** también fue una propuesta reiterada por varias personas en las dos sesiones. Se solicitó concretar quiénes son las personas beneficiarias, incorporar distintos perfiles de vulnerabilidad (incluyendo discapacidad y juventud) y evitar posibles efectos de desplazamiento o sustitución de población vulnerable.
- **Favorecer fórmulas de acceso asequible y no especulativas** con mecanismos como alquiler social, cesión de uso, cooperativas, captación de suelo fuera del mercado o instrumentos que aseguren que las viviendas financiadas con fondos públicos mantengan una función social a largo plazo.
- **Impulsar actuaciones integrales (no intervenciones aisladas).** En ese sentido se recogieron aportaciones que defendieron que las actuaciones se desarrollen mediante proyectos integrales respaldados por criterios técnicos, con una visión global de mejora de edificios y barrios.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Aclarar aspectos operativos básicos.** Se señaló la necesidad de concretar el régimen de acceso a las viviendas (alquiler, propiedad, cesión de uso u otras modalidades), el número estimado de viviendas beneficiarias y la distribución presupuestaria entre construcción, rehabilitación y otras actuaciones.
- **Garantizar una localización adecuada de las viviendas.** Se propuso priorizar entornos con acceso a servicios básicos, transporte y equipamientos, evitando generar nuevas

necesidades de movilidad o situaciones de exclusión territorial. También surgieron propuestas de priorizar zonas en proceso de despoblación.

- **Evitar la concentración o sustitución de colectivos vulnerables.** Se propuso establecer mecanismos de asignación en favor de la diversidad de perfiles vulnerables y que eviten procesos de desplazamiento o pérdida de acceso por parte de la población objetivo.
- **Fortalecer el acompañamiento y la información a las personas destinatarias.** Algunas intervenciones señalaron la importancia de reforzar mecanismos de apoyo, sensibilización e información (incluyendo la Red Actúa) para facilitar el acceso efectivo a la medida y mejorar su comprensión por parte de la ciudadanía.
- **Reforzar la participación de entidades sociales.** Varias personas cuestionaron que la ejecución se centre únicamente en actores privados y propusieron reforzar la participación de entidades sociales y otros agentes con experiencia en el acompañamiento a población vulnerable.
- **Explorar mecanismos complementarios de financiación.** Algunas intervenciones plantearon la posibilidad de movilizar capital privado mediante garantías públicas o fondos específicos. En todo caso se acompañan de mecanismos que eviten la pérdida del carácter social de las viviendas financiadas.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 2:

1. **Tensión central: nueva construcción vs rehabilitación.** La principal controversia de la mesa giró en torno a la coherencia climática de construir nueva vivienda en el marco de un Plan Social para el Clima. Un porcentaje significativo de participantes cuestionó que la construcción de nueva vivienda sea la estrategia más adecuada, cuando existen alternativas con menor impacto en emisiones, como: la rehabilitación de vivienda existente; la movilización de vivienda vacía; y la reconversión de edificios infrautilizados.
2. **Apoyo al objetivo, dudas sobre el diseño.** Existe consenso en la necesidad de ampliar el parque de vivienda asequible para población vulnerable con altas prestaciones energéticas. Sin embargo, hay dudas significativas sobre cómo está diseñada la medida:
 - Falta de concreción sobre qué se financia exactamente.
 - Indefinición sobre quiénes son las personas destinatarias.
 - Ausencia de claridad sobre los resultados esperados.
 - Incertidumbre sobre la contribución real a los objetivos climáticos.
3. **Riesgo de efectos no deseados.** No basta con construir vivienda social, hay que garantizar que cumpla su función a largo plazo y que no genere nuevas exclusiones. Preocupación recurrente sobre posibles consecuencias negativas si la medida no se diseña cuidadosamente:
 - Desplazamiento o sustitución de población vulnerable (gentrificación).
 - Concentración de colectivos vulnerables (guetización).
 - Exclusión territorial (viviendas alejadas de servicios y transporte).
 - Pérdida del carácter social a medio/largo plazo (descalificación de la protección).

4. **Demanda de vivienda social "real" y permanente.** Fondos públicos para función social permanente, no para enriquecer al mercado privado a medio plazo. Fuerte demanda de clarificar el modelo:
 - ¿Vivienda social o vivienda protegida? (no es lo mismo)
 - ¿Cuánto dura la protección?
 - ¿Qué régimen de acceso? (alquiler social, cesión de uso, cooperativas, propiedad...)Hubo una propuesta reiterada acerca de que la protección de la vivienda sea permanente o de muy larga duración, para evitar que viviendas financiadas con fondos públicos acaben en el mercado especulativo.
5. **Vulnerabilidad multidimensional.** La vulnerabilidad no es solo económica, y las soluciones deben reflejar esa diversidad. Necesidad de superar el criterio exclusivo de renta para definir vulnerabilidad. Propuestas de incorporar:
 - Discapacidad.
 - Juventud.
 - Otros perfiles de vulnerabilidad específicos.Y garantizar diversidad de perfiles en las viviendas para evitar la concentración de un solo colectivo.
6. **Calidad integral, no solo eficiencia energética.** Una vivienda energéticamente eficiente pero inaccesible, mal ubicada o inhabitable no resuelve el problema. La medida se centra en prestaciones energéticas, pero los participantes demandan una visión más amplia de la calidad de la vivienda:
 - Accesibilidad universal.
 - Confort y habitabilidad.
 - Adaptación al cambio climático.
 - Calidad arquitectónica.
 - Localización adecuada (acceso a servicios, transporte, equipamientos).
7. **Red ACTÚA: la medida estrella (pero infrafinanciada).** Sin Red Actúa funcionando bien, el resto de medidas no llegarán a quienes deben llegar. Es la infraestructura social del Plan:
 - Consenso total sobre su utilidad como medida habilitadora.
 - Percepción de que es clave para el éxito del resto del Plan.Pero también consenso en que:
 - Está infrafinanciada para su potencial.
 - Debe ir más allá de información pasiva: búsqueda activa, dinamización comunitaria, acompañamiento integral.
 - Debe ser una verdadera ventanilla única (no un dispositivo más).
8. **Coherencia entre medios y fines.** Si el fin es social, los medios también deben serlo. Varias personas cuestionaron que la ejecución se centre en actores privados cuando el objetivo es atender a población vulnerable. Propuestas de:
 - Reforzar el papel de las entidades sociales.
 - Favorecer fórmulas no especulativas (cooperativas, alquiler social, cesión de uso).
 - Captar suelo fuera del mercado.
 - Establecer mecanismos que garanticen función social a largo plazo.

9. **Necesidad de enfoque integral y territorial.** La vivienda no se puede separar del barrio, los servicios, el transporte y el tejido social. Rechazo a intervenciones aisladas. Demanda de:
 - Proyectos integrales de mejora de edificios y barrios.
 - Coordinación institucional (servicios sociales, Ayuntamientos, CCAA, Estado).
 - Adaptación territorial (urbano/rural).
 - Acompañamiento social, no solo técnico.
10. **Transparencia y rendición de cuentas.** Sin concreción, no hay posibilidad de evaluación ni de rendición de cuentas. Demanda insistente de concreción:
 - ¿Cuántas viviendas?
 - ¿Cuánto presupuesto se le asigna a cada cosa?
 - ¿Qué resultados se esperan?
 - ¿Cómo se medirá el impacto en emisiones?
 - ¿Cómo se evaluará el acceso de población vulnerable?

MESA 3: COMUNIDADES ENERGÉTICAS

MEDIDA C1.M5. Comunidades energéticas

Mejoras generales:

- **Definición y acceso de personas vulnerables.**
 - Mejorar la definición de consumidor vulnerable. Existe una laguna importante en identificarlos para acceder al bono social, preocupación por el acceso y necesitan definición suficientemente amplia. Las micropymes-PYMES vulnerables pueden quedar fuera.
 - Concretar la definición de vulnerabilidad: poner mejor el foco en situaciones y experiencias de vulnerabilidad que en individuos concretos. Esto requiere una investigación y seguimiento que ponga el foco más en miradas más cualitativas que pueda ayudar a que las medidas pongan requisitos de participación democrática y refuerzo del vínculo social.
 - Incluir la vulnerabilidad climática y geográfica ya que se puede dar la situación de que a igual nivel de renta se consuma más por la situación geográfica. Se propone que tengan prioridad ciertos barrios (se nombra que la estrategia nacional energética tiene información de barrios vulnerables) y ciertos municipios y que haya un reconocimiento por parte de las trabajadoras sociales más que que las personas vulnerables se tengan que identificar.
 - La subvención tiene que existir pero la ciudadanía no tiene que tener acceso a los datos de vulnerabilidad.
- **Problema de fiscalidad.** Que puede vulnerabilizar al más vulnerable. Se comparten experiencias de vecinas en comunidades energéticas a las que han retirado el Ingreso Mínimo Vital (IMV), ayudas a domicilio, bonificación de medicinas, becas de comedor, de guarderías. Si se reclama lo arreglan, pero no tiene sentido, se debería arreglar de origen y cambiar la ley.
- **Clarificación de criterios técnicos.**
 - Aclarar el umbral del 10% respecto a qué y cómo se mide.
 - Análisis coste-beneficio porque hay medidas que son medio-largo pero a corto plazo necesitan ayudas, aerotermia, calderas y a lo mejor necesitan contemplarse.
 - Neutralidad tecnológica a las soluciones, que se tengan en cuenta todo tipo de soluciones con análisis coste-beneficio y otras tecnologías que se pueden usar como, por ejemplo, los biocombustibles.
- **Información y comunicación.** Información que llegue a la ciudadanía de una manera entendible. Las administraciones tienen tendencia a ponerse muy técnicas y la ciudadanía no está familiarizada con este lenguaje.
- **Apoyo institucional y técnico.**
 - Apoyo e implicación de las administraciones para que la vecindad pueda seguir el ejemplo y sepan lo que es una comunidad. Se mencionan confusiones como que algunas personas piensan que una rehabilitación energética es poner un panel solar.
 - Apoyo institucional a las comunidades energéticas ya que son figuras jurídicas muy pequeñas para solicitar acceso de enganche. Se menciona que hay muchos proyectos que se vienen abajo porque es difícil contactar con las distribuidoras y no

- se da pie a tener flexibilidad en las subvenciones por cuestiones técnicas, por ejemplo, subvención por 100 pero luego distribuidora concede 60%... y pierdes la subvención porque no es la misma cantidad por la que la pediste.
- Ayudas específicas para la gestión técnica de la comunidad de manera estable.
 - Acompañamiento social y asesoramiento energético siempre obligatorio.
 - **Participación de otras entidades en las comunidades energéticas.**
 - Incluir al pequeño comercio en las comunidades energéticas, prioridad de participación de PYMEs y micropymes, que son un actor importante que queda olvidado, es un vecino más que moviliza la economía del barrio. Así se conecta la generación con el consumo de energía. En muchos hogares se trabaja durante el día y se consume por la noche. El comercio sin embargo sí puede consumir la energía que se genera durante el día, que lo que se genera se quede en el barrio o radio de 5km.
 - Se habla también de empresas grandes siempre que cumplan los requisitos. Por ejemplo se comenta el caso de la central lechera asturiana que está cerca de un pueblo o que en el radio de 5 km puede haber polígonos. Aunque se comenta que puede ser un riesgo de cara a los vulnerables porque algunas empresas ya tienen sus Acuerdos de Compra de Energía (*Power Purchase Agreements - PPA*).
 - También se habla de la prioridad a la participación de entidades públicas como el caso de los ayuntamientos y como se puede equiparar a una empresa que consume mucho y se comenta que pueden entrar siempre y cuando no pertenezcan a la cooperativa, si la cooperativa va a pedir subvenciones al propio ayuntamiento.
 - **Gobernanza y participación.**
 - Requisitos mínimos de gobernanza de las personas vulnerables y que no solo sea recibir.
 - Prioridad a porcentajes de participación vulnerable mayor del 10%.
 - **Continuidad y fortalecimiento.**
 - Apoyar a comunidades ya instaladas y no sólo a las nuevas.
 - Generación de redes de comunidades energéticas y foros de encuentro.
 - Importancia de la investigación y seguimiento del funcionamiento de las comunidades y rendición de cuentas.
 - **Enfoque territorial.** No centrarnos solo en las ciudades sino trasladarlo a zonas más rurales, dotarla de mejoras puede evitar el efecto España vaciada o atraer más a perfiles que se han ido a las ciudades.
 - **Facilitación y empoderamiento.**
 - Generar la figura de agente facilitador para las comunidades energéticas ya que pueden facilitar con la rehabilitación de edificios y la adaptación climática de los barrios. Se comenta que las comunidades ayudan a empoderar a la ciudadanía, los perfiles de mayor implicación son de mayor conocimiento y luego hacen el esfuerzo de implicar al vulnerable. La comunidad genera tejido y bebe del tejido existente. Se comparte el ejemplo de que en Getafe, por ejemplo, han ayudado a facilitar procesos de regeneración de calles y entorno construido.
 - Evitar que las grandes empresas se beneficien y no dependa de una gran suministradora detrás porque ahí no hay empoderamiento de la población.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Tasa de entrada de las personas vulnerables.** Respecto a la tasa de entrada de las personas vulnerables se plantean distintos escenarios:
 - Pago de la tasa de entrada en las comunidades energéticas para las personas vulnerables.
 - Pagar en cuotas muy pequeñas (1 o 2 euros al mes hasta que paguen) (se menciona aquí que las personas vulnerables no quieren que sea todo gratis, sino que necesitan aportar al bien común).
 - Utilizar un fondo solidario que podría venir del estado o aval del fondo que da a la ayuda para el incumplimiento de cuotas de personas vulnerables.
- **Simplificación administrativa:**
 - Que la solicitud de la ayuda no lleve la obligatoriedad de que la entidad esté ya constituida porque constituir una asociación conlleva los gastos, se pide se sustituya por un compromiso de constitución.
 - Aclarar el proceso de cesión de tejados públicos con formulario de compromiso en la propia ayuda.
- **Anticipación financiera.** Anticipación de la ayuda hasta el 80%.
- **Soluciones de proximidad.** Fomento de proximidad en soluciones. Por ejemplo, existe un caso que funciona de red de calor aprovechando residuos forestales del pueblo.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 3:

1. **Necesidad de una definición amplia y operativa de vulnerabilidad.** La definición de persona consumidora vulnerable emerge como una preocupación central y transversal. Existe una laguna importante en la identificación de personas vulnerables para acceder a ayudas como el bono social. Se demanda una definición suficientemente amplia que incluya no solo criterios de renta, sino también vulnerabilidad climática y geográfica (donde a igual nivel de renta se consume más por situación geográfica u orografía), y que contemple también a micropymes y PYMES vulnerables. Se propone poner el foco en situaciones y experiencias de vulnerabilidad más que en individuos concretos, con enfoques cualitativos que incorporen requisitos de participación democrática y refuerzo del vínculo social. Se sugiere que el reconocimiento de la vulnerabilidad se realice por parte de trabajadoras sociales y que se prioricen ciertos barrios y municipios identificados en estrategias nacionales.
2. **Problema crítico de fiscalidad: evitar que las ayudas vulnerabilicen más.** Se identifica un problema crítico de fiscalidad que puede vulnerabilizar aún más a las personas en situación de vulnerabilidad. Se comparten experiencias de vecinas en comunidades energéticas a las que se ha retirado el Ingreso Mínimo Vital (IMV), ayudas a domicilio, bonificación de medicinas, becas de comedor y de guarderías como consecuencia de su participación en estas iniciativas. Aunque los casos se resuelven si se reclama, no tiene sentido que ocurran. Se demanda arreglar el problema de origen y cambiar la legislación correspondiente para evitar que las ayudas para combatir la pobreza energética penalicen fiscalmente a las personas vulnerables.

3. **Empoderamiento ciudadano y gobernanza democrática: no sólo recibir, también participar.** Las comunidades energéticas se valoran como instrumentos de empoderamiento ciudadano que generan tejido social y beben del tejido existente en los territorios. Se enfatiza la importancia de establecer requisitos mínimos de gobernanza que garanticen la participación activa de las personas vulnerables, no sólo como receptoras pasivas de ayudas. Se reflexiona que las personas vulnerables no quieren que sea todo gratis, sino que necesitan aportar al bien común. Se propone priorizar proyectos con porcentajes de participación de personas vulnerables superiores al 10% mínimo establecido y garantizar que las comunidades no dependan de grandes suministradoras, para asegurar el empoderamiento real de la población.
4. **Barreras administrativas y técnicas: simplificación y flexibilidad.** Se identifican múltiples barreras administrativas y técnicas que dificultan la puesta en marcha y viabilidad de las comunidades energéticas. Destacan: la dificultad para contactar con las distribuidoras y obtener acceso de enganche; la falta de flexibilidad en las subvenciones ante cambios en los proyectos (por ejemplo, cuando la distribuidora concede menos potencia de la solicitada y se pierde la subvención); la obligatoriedad de constituir la entidad antes de solicitar la ayuda, lo que genera gastos previos; y la falta de claridad en procesos como la cesión de tejados públicos. Se demanda simplificación administrativa, anticipación de ayudas hasta el 80%, sustitución de la obligatoriedad de constitución previa por un compromiso de constitución, y clarificación de procedimientos.
5. **Apoyo institucional y técnico continuado: más allá de la inversión inicial.** Las comunidades energéticas, como figuras jurídicas pequeñas, requieren apoyo institucional y técnico estable más allá de la inversión inicial. Se demanda apoyo específico de las administraciones para facilitar el acceso a enganches, resolver problemas técnicos con distribuidoras, y dar flexibilidad ante imprevistos. Se considera imprescindible el acompañamiento social y asesoramiento energético obligatorio, así como ayudas específicas para la gestión técnica de la comunidad de manera estable. También se enfatiza la necesidad de apoyar a comunidades ya instaladas, no solo a las nuevas, y de generar redes de comunidades energéticas y foros de encuentro que permitan compartir experiencias y buenas prácticas.
6. **Acceso económico real: tasa de entrada y financiación para personas vulnerables.** La tasa de entrada en las comunidades energéticas constituye una barrera económica para las personas vulnerables. Se proponen distintos mecanismos para superarla: pago de la tasa de entrada por parte de la administración; pago en cuotas muy pequeñas (1 o 2 euros al mes); o creación de un fondo solidario estatal que avale o cubra el incumplimiento de cuotas de personas vulnerables. Estas propuestas responden al deseo expresado de que las personas vulnerables puedan aportar al bien común, evitando que todo sea gratuito, pero garantizando que las aportaciones sean asequibles.
7. **Participación del pequeño comercio y PYMES: conectar generación y consumo.** Se valora como prioritaria la participación del pequeño comercio y las PYMES en las comunidades energéticas, actores que actualmente quedan olvidados pero que son vecinos más que movilizan la economía del barrio. Su inclusión permite conectar mejor la generación con el consumo de energía: en muchos hogares se trabaja durante el día y se consume por

la noche, mientras que el comercio consume durante el día, cuando se genera la energía. También se plantea la participación de empresas grandes y entidades públicas (como Ayuntamientos) siempre que cumplan requisitos y no comprometan el empoderamiento de la población vulnerable.

8. **Comunicación comprensible y adaptación territorial.** La información debe llegar a la ciudadanía de manera entendible. Las administraciones tienen tendencia a ponerse muy técnicas y las personas no están familiarizadas con este lenguaje. Se mencionan confusiones frecuentes, como que las personas piensan que una rehabilitación energética es poner un panel solar. Se demanda apoyo e implicación de las administraciones para que la vecindad pueda seguir el ejemplo y sepa realmente qué es una comunidad energética. Además, no hay que centrarse solo en las ciudades: trasladar estas iniciativas a zonas rurales puede evitar el efecto España vaciada y atraer perfiles que se han ido a las ciudades. Se valora el fomento de soluciones de proximidad adaptadas al territorio (por ejemplo, redes de calor aprovechando residuos forestales locales).
9. **Neutralidad tecnológica y análisis coste-beneficio.** Se demanda neutralidad tecnológica en las soluciones, teniendo en cuenta todo tipo de tecnologías con análisis coste-beneficio riguroso. Hay medidas de medio-largo plazo (como aerotermia o calderas) que a corto plazo necesitan ayudas y deben contemplarse. Se propone incluir otras tecnologías como biocombustibles. También se solicita aclarar criterios técnicos como el umbral del 10% (respecto a qué y cómo se mide) y garantizar que las soluciones respondan a las necesidades reales de cada contexto.
10. **Red Actúa: ventanilla única integral, proactiva y territorializada.** Las oficinas de asesoramiento (Red Actúa) deben funcionar como ventanillas únicas que integren todas las medidas relacionadas: suministros (hogar), rehabilitación (edificio), comunidades energéticas (barrio) y también transporte, ya que abordan el mismo perfil de personas vulnerables. Se valora positivamente que estén conectadas con otros servicios públicos para identificar a personas vulnerables y desahogar a servicios sociales, pero no deben depender solo de estos. Se demanda que sean proactivas (no solo esperar a que las personas entren), que aprovechen estructuras ya existentes en barrios y territorios, que exista una oficina por barrio y que en el medio rural tengan carácter itinerante. Deben contar con formación en red homogénea, indicadores compartidos, acceso a datos, continuidad de funcionamiento que no dependa solo de subvenciones, y generar empleo para personas vulnerables en las propias oficinas.
11. **Investigación, seguimiento y rendición de cuentas.** Se considera importante la investigación y seguimiento del funcionamiento de las comunidades energéticas, con rendición de cuentas y definición de indicadores compartidos. Este seguimiento debe incorporar miradas cualitativas que permitan evaluar, no solo resultados cuantitativos, sino también el refuerzo del vínculo social, la participación democrática y la generación de comunidad. La complejidad de la generación de comunidades debe incorporarse en el diseño y evaluación de las medidas.

TEMA TRANSVERSAL COMPONENTE 1: VIVIENDA

MEDIDA C1.M6. Red Actúa (OTC)

Mejoras generales:

- **Incrementar y clarificar la dotación presupuestaria de la medida** fue una de las propuestas más reiteradas. Varias personas destacaron que se trata de una medida transversal y estratégica para el conjunto del Plan, pero que cuenta con una dotación significativamente inferior a la que permitiría la normativa europea.
- **Reforzar el papel de la Red Actúa más allá de la atención pasiva.** Diversas intervenciones señalaron que las oficinas no deberían limitarse a esperar la llegada de personas usuarias, sino desarrollar funciones de dinamización, mediación y activación comunitaria, especialmente en barrios vulnerables.
- **Acompañamiento integral.** Es importante el acompañamiento durante todas las fases del proceso (antes, durante y después).
- **Impulsar una verdadera ventanilla única con integración de medidas** fue una de las propuestas más repetidas y que tuvo más apoyo. Se planteó avanzar hacia un modelo que integre ayudas, trámites y asesoramiento relacionados con vivienda, energía, accesibilidad y rehabilitación, evitando que la ciudadanía tenga que acudir a múltiples dispositivos o administraciones, ya que abordan el mismo perfil de personas.
- **Coordinación y metodología.** Es importante la coordinación entre las oficinas existentes de la Red Actúa. Generar una metodología común de evaluación de medidas con KPIs concretos (pocos y que deban justificarse bien)
- **Fortalecer la coordinación institucional y territorial.** Coordinando la Red Actúa con servicios sociales, ayuntamientos, comunidades autónomas, oficinas ya existentes y programas estatales para evitar duplicidades y mejorar la eficacia.
- **Papel de las entidades sociales.** Es importante la definición del papel de las entidades sociales como intermediarias en la mediación y acompañamiento a familias vulnerables.
- **Garantizar la accesibilidad universal.** Se propuso incorporar de forma explícita criterios de accesibilidad física, comunicativa e informativa para asegurar que las oficinas y sus servicios sean accesibles para personas con discapacidad y otros colectivos con necesidades específicas.
- **Ampliar los servicios ofrecidos.** Algunas intervenciones propusieron incorporar asesoramiento jurídico, además del técnico y financiero, para proteger a personas vulnerables frente a posibles abusos o dificultades derivadas de contratos y procesos de rehabilitación.
- **Observatorio de la pobreza energética.** Se propone la creación de un observatorio de la pobreza energética.
- **Incorporar criterios sociales en la contratación pública.** Se planteó valorar especialmente la calidad del servicio, las condiciones laborales y la generación de empleo para personas vulnerables en los procesos de contratación vinculados a la medida.
- **Generación de empleo.** Generar empleo para personas vulnerables en estas oficinas.
- **Formación y homogeneización.** Formación en red y homogénea, que den los mismos servicios y haya una continuidad y continuidad de funcionamiento que no dependa solo de

la subvención y que tengan acceso a datos (por ejemplo el número de personas con bono social...). Definir indicadores compartidos para todas las oficinas de red Actúa.

- **Independencia de servicios sociales.** Que no dependan solo de servicios sociales.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Desarrollar dispositivos de proximidad y búsqueda activa** fue una propuesta reiterada en varios momentos. Que las oficinas sean proactivas, que no solo se espere a que las personas entren. Se sugirió complementar las oficinas físicas con equipos móviles, visitas puerta a puerta y actuaciones específicas en barrios vulnerables para llegar a personas que habitualmente no acceden a este tipo de recursos. Ej. ICAEN (Instituto Catalán de Energía)
- **Crear equipos interdisciplinarios.** Varias personas señalaron que las situaciones de vulnerabilidad requieren acompañamiento integral, por lo que las oficinas deberían contar con perfiles diversos capaces de atender cuestiones sociales, energéticas, administrativas, económicas y de comunicación.
- **Papel de las entidades sociales.** Las entidades sociales deberían ser agentes que representen a las personas vulnerables y actúen en su nombre. Que puedan dar seguimiento y apoyar en la tramitación de ayudas.
- **Adaptar el modelo al territorio y aprovechar las estructuras y la presencia territorial existente.** Aprovechar estructuras ya existentes para las oficinas que ya funcionan en barrios y territorios y que las oficinas estén en el territorio: que exista una oficina estable por barrio y en el medio rural tendría que tener carácter itinerante o móvil, tomando como referencia experiencias ya desarrolladas en distintas comunidades autónomas
- **Gestionar de forma integral los procesos de acceso a ayudas y rehabilitación.** Surgió la propuesta de que las OTC asuman una función de acompañamiento integral o "llave en mano", simplificando trámites y coordinando las distintas ayudas para reducir la carga administrativa de las personas beneficiarias. Que puedan desarrollar itinerarios integrales dentro de estas oficinas, que no sean solo de comunidades energéticas: suministros más completos (hogar), rehabilitación (edificio) y comunidades energéticas (barrio).
- **Estandarización de opciones.** Generar un catálogo de opciones entre las que puedan elegir, definiendo prioridades. También se propone ofrecer paquetes de propuestas estandarizadas tanto de actuaciones como de financiación pública y privada.
- **Prestar atención específica a distintos regímenes de tenencia.** Algunas intervenciones señalaron que conviene prestar atención específica a distintos regímenes de tenencia, porque las necesidades y barreras de personas inquilinas, propietarias o usuarias de otros modelos de acceso a la vivienda son diferentes y deberían contemplarse de forma expresa.
- **Aprovechar experiencias previas y buenas prácticas.** Se mencionaron ejemplos existentes de oficinas y programas ya operativos, proponiendo aprovechar el aprendizaje acumulado para mejorar el diseño e implementación de la Red Actúa. Por ejemplo, tener en cuenta iniciativas ya existentes: Oficinas del País Vasco y la Red de Portugal. E incorporar la figura de representación de vulnerables para gestionar ayudas (Ver Andalucía).
- **Reforzar la presencia en procesos de rehabilitación en barrios vulnerables.** Varias voces insistieron en que los esfuerzos de acompañamiento deberían concentrarse especialmente allí donde existen actuaciones de rehabilitación o mayores niveles de vulnerabilidad social y energética.
- **Declaraciones responsables.** Las oficinas deberían promover las declaraciones responsables de Servicios Sociales (personal colegiado) o de las entidades sociales.

COMPONENTE 2: TRANSPORTE (5 mesas + tema transversal):

MESA 4: MOVILIDAD RURAL

MEDIDA C2.M1.a Transporte a la demanda

- **Necesidad identificada.** La realidad de los territorios es que muchas veces el transporte público no cubre las necesidades intracomarcales y da una mala cobertura a la movilidad local.
- **Impacto en colectivos vulnerables.** Las personas que no tienen coche o no se lo pueden permitir, especialmente en el medio rural, se quedan muy excluidas por el impacto de la pobreza de transporte. Los colectivos vulnerables están especialmente impactados, por lo que la medida se considera pertinente.
- **Cobertura de necesidades específicas.** Tiene sentido impulsarla principalmente para personas sin acceso a otros medios de transporte, como personas mayores, personas sin carnet de conducir o sin coche, para facilitar el acceso a servicios esenciales. El transporte a la demanda cubre una necesidad en este ámbito.

Mejoras generales:

- **Definición territorial y criterios de vulnerabilidad.**
 - Se propone ampliar el ámbito geográfico de actuación. El plan deja abiertas cuestiones relevantes como la definición de las medidas geográficas y quién las implementará. Si no se define adecuadamente, pueden generarse silos aislados y no interconectados.
 - La definición de los territorios vulnerables queda poco concretada en el conjunto del plan. Se propone establecer criterios mínimos de territorialidad y vulnerabilidad que permitan equilibrar los territorios beneficiarios y evitar que los más vulnerables queden excluidos.
 - Se propone que el plan financie primero a quienes parten de cero, garantizando un reparto equitativo en el territorio. Existen experiencias previas, como el transporte a demanda en Andalucía, y se considera importante que no se priorice únicamente a aquellos territorios donde ya existan iniciativas en marcha.
 - También se plantea la posibilidad de una implantación por tramos.
 - Existe acuerdo en que el concepto de pobreza de transporte necesita una definición más precisa dentro del plan. También se plantea la necesidad de incorporar otras perspectivas, incluyendo las realidades periurbanas.
- **Concreción de la medida y coordinación.**
 - El plan se plantea como una transferencia a las comunidades autónomas, lo que les deja un amplio margen de actuación. Se considera necesario concretar mejor tanto el ámbito de actuación de las comunidades autónomas como los criterios comunes de aplicación.
 - Se menciona la existencia de un plan nacional de transporte a la demanda en desarrollo y se plantea la necesidad de aclarar cómo se relacionará con el Plan Social para el Clima.
- **Ámbitos de cobertura.**

- Se identifican tres ámbitos prioritarios de cobertura: servicios básicos, estudiantes y ocio. Se destaca especialmente la necesidad de incorporar el ocio en el plan, ya que constituye una de las principales carencias para la población joven.
- Estudios recientes en municipios de alrededor de 500 habitantes muestran la preocupación por la pérdida de población joven debido a la falta de transporte o de vehículo propio.
- Se menciona la necesidad de evitar que la población joven abandone el territorio por falta de opciones de ocio. Mientras que algunas necesidades relacionadas con la sanidad están parcialmente cubiertas, las vinculadas al ocio presentan mayores déficits.
- **Planificación y mapeo.**
 - Se considera necesario realizar un mapeo poblacional exhaustivo, coordinado entre los distintos niveles de la administración, para mejorar la planificación y ajustarla mejor a las necesidades reales de la población.
 - Se considera necesario recopilar información sobre las necesidades de la población para mejorar la organización dentro de cada pueblo y recoger mejor las necesidades de los colectivos vulnerables.
- **Conexiones territoriales.**
 - Las medidas deberían facilitar las conexiones entre pueblos pequeños y núcleos de mayor tamaño. Se destaca la importancia de definir la relación entre municipios rurales y no rurales, así como el papel de las capitales de comarca y otros núcleos atractores de desplazamientos para la población rural.
 - Se plantea que los sistemas actuales de transporte no siempre resultan adecuados para conectar municipios pequeños.
- **Clarificación de submedidas.**
 - Se considera que el taxi a la demanda encaja mejor dentro del concepto de transporte a la demanda que en el de movilidad compartida.
 - Se considera necesario clarificar las diferencias y objetivos de las distintas submedidas, así como desarrollar una labor informativa específica sobre ellas.
 - Se menciona la posibilidad de impulsar licencias VTC en pequeños ayuntamientos.
- **Colectivos específicos.**
 - Se propone que el plan incluya mecanismos específicos para detectar y responder a las necesidades de jóvenes, estudiantes, personas en procesos formativos, mujeres sin vehículo propio y otros colectivos con necesidades particulares de movilidad.
 - Se destaca la importancia de considerar tanto a las zonas vulnerables como a las personas que residen en ellas, incluyendo situaciones en las que la población debe desplazarse desde zonas periféricas o rurales hasta áreas urbanas por motivos laborales.
- **Accesibilidad y descarbonización.**
 - Se señala que la accesibilidad constituye un reto prioritario en los territorios rurales, incluso por encima de los objetivos de descarbonización en algunos contextos.
 - Al mismo tiempo, se plantea que las medidas financiadas deberían contribuir a la descarbonización y se menciona la necesidad de impulsar la electrificación del transporte desde una perspectiva de soberanía territorial.

- Se plantean dudas sobre las características de los vehículos que podrían utilizarse en los sistemas de transporte compartido y sobre el papel que tendrían vehículos de combustión, como los diésel.
- **Rol público-privado.**
 - Se considera necesario clarificar los roles y responsabilidades de los actores públicos, privados y de la sociedad civil en la prestación de los servicios.
 - Se plantea que el transporte a la demanda puede combinar oferta pública y privada, y que el sector público debería poder ofrecer una parte significativa del servicio. También se menciona la posibilidad de que la ciudadanía comparta vehículos propios.
 - Se señala que, en muchos casos, la iniciativa privada no puede sostener este tipo de servicios sin apoyo público.
 - También se plantean soluciones más colaborativas entre ciudadanos. Se cuestiona si la medida debe dirigirse únicamente a la ciudadanía, ya que podría estar excluyendo a las propias entidades locales, como los ayuntamientos.
- **Movilidad ferroviaria.** Se señala que la movilidad ferroviaria no aparece suficientemente desarrollada en el plan. Se considera que se ha priorizado la alta velocidad frente a otras líneas ferroviarias existentes y que sería necesario recuperar e invertir en estas infraestructuras. También se plantea que el ferrocarril debería integrarse con mayor claridad en la estrategia de movilidad contemplada.
- **Urgencia.** Existe consenso en la necesidad de ejecutar las medidas con rapidez, dada la urgencia de las necesidades de los territorios rurales y de la denominada España vaciada.
- **Experiencias positivas.** Se menciona el caso de la Sierra Norte de Madrid como una experiencia que está funcionando bien, aunque se considera que podrían desarrollarse modelos más profundos o ambiciosos.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Digitalización y accesibilidad.**
 - La digitalización del medio rural se identifica como un reto importante. Se señala que existe una falta de digitalización generalizada, aunque también se apunta que determinados colectivos, especialmente personas mayores, muestran poco interés o encuentran dificultades para utilizar herramientas digitales.
 - Se destaca la existencia de una importante brecha digital entre algunos colectivos vulnerables. Se considera necesario que los sistemas digitales sean más sencillos y accesibles.
 - Al mismo tiempo, se señala que el uso de canales digitales puede alcanzar a una gran parte de la población y que muchas personas utilizan habitualmente teléfonos móviles. Se considera que la digitalización y la accesibilidad no son incompatibles, siempre que se faciliten apoyos adecuados.
 - Se propone mantener canales alternativos de acceso, especialmente la atención telefónica, así como otros medios como WhatsApp, para garantizar que las personas con menos competencias digitales puedan acceder a los servicios.
- **Gobernanza y roles institucionales.**
 - Se plantea que el tejido asociativo puede desempeñar un papel importante en la gestión o apoyo al transporte compartido y al transporte a la demanda. También se

señala el papel de los ayuntamientos, aunque se advierte de la falta de personal y de información disponible sobre las medidas.

- Se considera importante involucrar a los ayuntamientos sin que el modelo de gobernanza se vuelva ingobernable. Se plantea la necesidad de encontrar un equilibrio entre coordinación administrativa, participación local y agilidad en la toma de decisiones.
 - Se destaca que la ciudadanía suele dirigirse a los alcaldes para plantear sus demandas y que los ayuntamientos desempeñan un papel central en la identificación de soluciones concretas. Sin embargo, también se reconoce que la coordinación entre administraciones constituye un reto.
 - Las diputaciones son identificadas por algunos participantes como un actor que podría facilitar la coordinación entre comunidades autónomas y ayuntamientos, contribuyendo a trasladar las medidas al ámbito local mediante criterios comunes.
 - No obstante, también se expresa desacuerdo con este planteamiento, argumentando que las diputaciones no siempre conocen adecuadamente las necesidades de movilidad ni los desplazamientos de los colectivos vulnerables en los territorios rurales.
-
- **Financiación.**
 - La financiación aparece como una cuestión central para la aplicabilidad de las medidas. Se considera necesario clarificar quién financia cada actuación, cómo se distribuyen los costes y cómo se garantiza la viabilidad económica de los servicios.
 - Se señala que, en muchos casos, el servicio de taxi no resulta económicamente rentable ni para los profesionales ni para los ayuntamientos.
 - Se considera necesario dotar al plan de recursos económicos específicos para que las administraciones públicas de menor tamaño puedan gestionarlo adecuadamente.
 - Se considera necesario conocer mejor los costes, la dimensión de los servicios y los patrones de desplazamiento de la población para garantizar la viabilidad de las actuaciones.
 - **Labor informativa.** Desarrollar una labor informativa específica sobre las distintas submedidas, clarificando sus diferencias y objetivos.

MEDIDA C2.M1.b Movilidad compartida

Mejoras generales:

- **Definición de vehículos y criterios ambientales.** Se plantea la necesidad de definir con mayor claridad qué tipos de vehículos podrán acogerse a la medida. Se destaca que el vehículo que menos contamina es el que no se utiliza y que, en el caso de la movilidad compartida, debe considerarse tanto el tipo de vehículo como el factor de ocupación y las ventajas que aporta, incluso cuando no se trate de vehículos eléctricos.
- **Cabeceras comarcales y núcleos de conexión.** Se considera importante no excluir las capitales de comarca ni otros núcleos que actúan como cabeceras territoriales o hubs de conexión. Se propone incorporar explícitamente esta figura en la medida y reforzar las

conexiones con estos núcleos, dado que concentran servicios y facilitan el acceso a áreas metropolitanas de mayor tamaño.

- **Evaluación y aprendizaje.** Se propone incorporar requisitos de evaluación y comunicación del impacto de las medidas. Dado el carácter relativamente novedoso de algunas actuaciones y la limitada experiencia acumulada, se considera necesario generar aprendizaje continuo y mejorar progresivamente las intervenciones.
- **Situación jurídica de las personas participantes.** Se considera necesario clarificar la situación jurídica de las personas que participan en los sistemas de movilidad compartida, incluyendo quién puede conducir los vehículos, qué obligaciones existen y qué cobertura jurídica tienen las distintas modalidades de uso, especialmente cuando intervienen vehículos públicos.
- **Ámbito territorial y pobreza de transporte.**
 - Se señala la necesidad de contemplar situaciones de vulnerabilidad en territorios que no encajan en la definición de ruralidad utilizada en el plan pero que también presentan déficits importantes de transporte público.
 - Se plantea la necesidad de clarificar el concepto de pobreza de transporte y valorar si determinados territorios periurbanos o áreas no rurales con escasa cobertura de transporte deberían poder beneficiarse de las medidas.
 - Se considera que la movilidad compartida y el transporte a la demanda pueden tener utilidad más allá del ámbito estrictamente rural. Se mencionan ejemplos como la conexión de personas con estaciones de transporte o con otros puntos de intercambio modal.
- **Gestión público-privada.** Se plantea la posibilidad de combinar componentes públicos y privados dentro de los sistemas de movilidad compartida, complementando otras medidas de transporte a la demanda. También se señala que debe clarificarse cuál sería el órgano responsable de gestión en estos casos.
- **Infraestructura viaria.** Se menciona que determinadas infraestructuras viarias presentan limitaciones para otros modos de movilidad, como el uso de la bicicleta, debido a que las carreteras no siempre están adaptadas para ello.
- **Electrificación y transición gradual.**
 - Existe acuerdo en la necesidad de alinear progresivamente las medidas con los objetivos de movilidad sostenible y electrificación del transporte.
 - Se plantea, no obstante, un debate relacionado con la equidad y la capacidad económica de los hogares vulnerables para acceder a vehículos eléctricos.
 - Una parte de los participantes considera que no deberían excluirse de forma inmediata los vehículos de combustión, especialmente en zonas rurales y entre colectivos vulnerables que no pueden afrontar la adquisición de vehículos eléctricos. Se propone una transición gradual que permita la adaptación progresiva.
 - Al mismo tiempo, se defiende la necesidad de impulsar activamente la electrificación y el cambio de flotas, incluyendo las de los ayuntamientos y otras entidades públicas, mediante incentivos y financiación específica.
 - Se considera compatible mantener temporalmente la participación de vehículos no eléctricos mientras se establecen incentivos que favorezcan de manera creciente la incorporación de vehículos eléctricos.

- Se plantea que los nuevos vehículos incorporados a las medidas deberían orientarse preferentemente hacia tecnologías eléctricas, en coherencia con los objetivos de transición energética y movilidad sostenible.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Accesibilidad de procedimientos y capacidad administrativa.**
 - Desde el MITECO se solicita información sobre cómo hacer más accesibles y amigables los procedimientos de solicitud de ayudas para potenciales beneficiarios. Se señala que las subvenciones se canalizarán a través de entidades locales mediante concurrencia competitiva, lo que puede generar dificultades de acceso para determinados municipios.
 - Existe consenso en que muchos municipios pequeños carecen de capacidad técnica y administrativa para diseñar proyectos o tramitar subvenciones. Se propone mantener cierta flexibilidad para que aquellos municipios con capacidad puedan presentar proyectos propios, pero complementándola con mecanismos de apoyo para aquellos que no disponen de recursos suficientes.
 - Se plantea la creación de una línea simplificada o preconcebida para municipios con menor capacidad administrativa, así como unidades de apoyo que ayuden a identificar necesidades, generar propuestas y facilitar la incorporación de proyectos.
 - Se propone estructurar las ayudas en dos fases diferenciadas: una fase de consultoría o planificación, destinada a identificar necesidades y diseñar proyectos, y una fase posterior de ejecución.
 - Se identifica a los municipios más pequeños como los principales afectados por las dificultades de movilidad y, al mismo tiempo, como aquellos con menores capacidades para gestionar subvenciones. Por ello, se considera necesario simplificar los procedimientos administrativos y facilitar su acceso a las ayudas.
- **Mancomunidades y figuras supramunicipales.** Se plantea que las mancomunidades puedan desempeñar un papel relevante en la solicitud y gestión de subvenciones. Se considera que pueden actuar como figura jurídica adecuada para canalizar proyectos y como elemento de conexión entre municipios de zonas reto y otras localidades con mayores servicios de transporte. Se señala que esta figura ya aparece recogida en el borrador y que, según se indica, no existirían límites de población para las mancomunidades dentro de las zonas reto.
- **Tecnología y plataformas digitales.**
 - En relación con la tecnología, se considera ineficiente que cada municipio desarrolle aplicaciones digitales propias. Se advierte del riesgo de generar soluciones aisladas y poco eficientes económicamente.
 - Se propone priorizar el uso de plataformas digitales existentes, aprovechando infraestructuras ya desarrolladas y favoreciendo la adquisición o adaptación de herramientas frente al desarrollo completo de nuevas aplicaciones.
 - También se plantea la conveniencia de admitir modelos de software como servicio y definir requisitos comunes para las soluciones tecnológicas, evitando situaciones que dificulten la reutilización o la eficiencia de las herramientas financiadas.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 4:

1. **Déficit estructural de movilidad como problema de equidad territorial.** Las zonas rurales enfrentan un déficit grave y estructural de movilidad que afecta al acceso a servicios básicos, empleo, educación, sanidad y ocio. La pobreza de transporte constituye un problema real que profundiza la desigualdad territorial y dificulta la fijación de población, afectando especialmente a jóvenes, estudiantes, mujeres sin vehículo propio y personas mayores. Este déficit no es una cuestión menor, sino un factor determinante de la despoblación. La movilidad debe entenderse como un derecho básico que debe garantizarse en todo el territorio nacional, no como un servicio opcional.
2. **Apoyo condicionado a las medidas propuestas.** Las tres submedidas analizadas (transporte a la demanda, movilidad compartida, puntos de recarga) reciben apoyo mayoritario y se perciben como complementarias y necesarias. Se valora positivamente la diversidad de soluciones adaptadas a distintas realidades territoriales. Sin embargo, el apoyo está condicionado a mejoras significativas en diseño, financiación, simplificación administrativa y claridad conceptual. Existe preocupación por la viabilidad práctica y riesgo de que las convocatorias beneficien únicamente a municipios con mayor capacidad técnica, reproduciendo desigualdades existentes.
3. **Tensión entre la descarbonización y la equidad social.** Se identifica una tensión fundamental entre objetivos de descarbonización (electrificación) y equidad social (accesibilidad económica). Existe acuerdo en la necesidad de transición energética y se expresa una preocupación profunda por no excluir a colectivos vulnerables que no pueden afrontar económicamente vehículos eléctricos. El coste de adquisición, incluso con ayudas, sigue siendo prohibitivo para muchas familias rurales. Se propone una transición gradual y justa que combine incentivos a la electrificación con flexibilidad temporal, evitando que la exigencia de electrificación se convierta en barrera de acceso.
4. **Paradoja de capacidad administrativa.** Los municipios más pequeños y con mayores déficits de movilidad son precisamente aquellos con menor capacidad técnica y administrativa para gestionar subvenciones y diseñar proyectos. Muchos ayuntamientos rurales carecen de personal técnico especializado y experiencia previa en proyectos complejos. Se plantea una contradicción estructural entre sistemas de concurrencia competitiva y la necesidad de garantizar acceso equitativo. La simplificación administrativa y el apoyo técnico especializado son requisitos imprescindibles para que las medidas lleguen a quienes más las necesitan.
5. **Papel clave de figuras supramunicipales.** Las mancomunidades, diputaciones y consorcios pueden desempeñar un papel clave como intermediarios y gestores de proyectos, especialmente para municipios pequeños. Estas entidades pueden proporcionar apoyo técnico, economías de escala y capacidad de gestión que los municipios individuales no poseen. Es fundamental facilitar la cooperación intermunicipal y el desarrollo de proyectos compartidos. Se propone que las convocatorias faciliten expresamente la presentación de proyectos por parte de estas entidades supramunicipales.

6. **Necesidad de definición territorial precisa.** Existe necesidad de criterios territoriales precisos que eviten exclusiones injustificadas. Los criterios basados únicamente en población son insuficientes y pueden generar exclusiones arbitrarias. Se debate si limitar las medidas estrictamente al ámbito rural o ampliarlas a zonas con pobreza de transporte. Es importante no excluir automáticamente las cabeceras comarcales aunque superen umbrales poblacionales, ya que desempeñan funciones esenciales. Se propone adoptar criterios multidimensionales que combinen población, densidad, distancia a servicios y disponibilidad de transporte público existente.
7. **Confusión conceptual entre medidas.** Existe confusión significativa sobre las diferencias entre transporte a demanda y movilidad compartida, lo que dificulta el diseño de proyectos y la solicitud de ayudas. Muchos participantes no tienen claro si un proyecto encaja en una u otra categoría. Se solicita mayor claridad conceptual sobre el alcance de cada medida, qué proyectos son elegibles en cada línea, y qué criterios se utilizarán para evaluar las solicitudes. Esta confusión tiene consecuencias prácticas: puede desincentivar solicitudes, generar errores o llevar a rechazos. Se propone elaborar guías claras con ejemplos concretos de proyectos tipo.
8. **Financiación insuficiente y sostenibilidad incierta.** Hay preocupación recurrente sobre la suficiencia de recursos económicos, la distribución territorial equitativa y, especialmente, la sostenibilidad financiera a medio y largo plazo. Las ayudas pueden permitir poner en marcha servicios, pero existe incertidumbre sobre cómo se financiarán una vez agotadas. Es necesario clarificar quién financia qué (inversión inicial, costes operativos, mantenimiento) y qué modelos de financiación mixta son viables. Se propone incluir financiación específica para costes operativos, no solo inversión inicial, ya que muchos proyectos piloto fracasan por falta de financiación para su mantenimiento continuado.
9. **Coordinación entre administraciones sin paralización.** Se reconoce la necesidad de coordinación entre administraciones (estatal, autonómica, provincial, local) para evitar duplicidades y contradicciones, pero también la importancia de mantener agilidad y capacidad de respuesta local. Existe un equilibrio delicado entre coordinación (que puede generar lentitud) y autonomía local (que puede generar dispersión). Es necesario definir claramente competencias, responsabilidades y mecanismos de coordinación, creando espacios estables sin generar burocracia adicional. Se propone establecer protocolos claros que especifiquen qué administración lidera cada tipo de actuación y cómo se resuelven conflictos competenciales.
10. **Déficit de conocimiento sobre necesidades reales.** Se identifica un déficit significativo de información precisa sobre patrones de desplazamiento, costes reales, demanda potencial y necesidades específicas de la población rural. Muchas decisiones se basan en suposiciones o modelos urbanos inadecuados. Es necesario realizar mapeos exhaustivos y diagnósticos participativos antes de diseñar soluciones. Se propone incluir financiación específica para estudios previos y procesos de participación ciudadana que permitan identificar necesidades reales, preferencias y barreras específicas. Este conocimiento es fundamental para diseñar mejores proyectos, dimensionar servicios adecuadamente y evaluar posteriormente el impacto.

11. **Digitalización inclusiva con alternativas analógicas.** Existe apoyo a la digitalización de servicios de movilidad (aplicaciones, plataformas web, sistemas de reserva online) como herramienta para mejorar eficiencia y reducir costes, pero con la condición imprescindible de garantizar alternativas accesibles (teléfono fijo, WhatsApp, atención presencial) para personas con menores competencias digitales o zonas con mala cobertura. Es prioritario evitar que cada municipio desarrolle soluciones propias incompatibles. Se propone priorizar plataformas compartidas, reutilizables e interoperables. La brecha digital no puede convertirse en una nueva barrera de acceso a la movilidad.
12. **Claridad jurídica y seguridad normativa.** Es necesario aclarar con urgencia las situaciones jurídicas de participantes, conductores, responsabilidades civiles y penales, coberturas de seguros, y relaciones laborales en los distintos modelos propuestos. Existe preocupación por posibles conflictos con regulaciones del sector del taxi o transporte público tradicional. Se propone desarrollar marcos normativos específicos que den seguridad jurídica a todas las partes implicadas. Cuestiones como el estatuto del conductor voluntario, la diferencia entre transporte remunerado y compartición de gastos, o la responsabilidad en caso de accidente, necesitan clarificación normativa urgente.
13. **Infraestructura de recarga adaptada al medio rural.** La instalación de puntos de recarga en zonas rurales debe priorizar cargadores rápidos de acceso público, no solo puntos domésticos o lentos. Las características del medio rural (distancias largas, uso intensivo del vehículo) hacen que la recarga rápida sea crítica para la viabilidad de la electrificación. Se debe considerar especialmente la situación de microempresas rurales que necesitan vehículos para su actividad. La ubicación estratégica es fundamental: lugares accesibles, bien conectados, con servicios complementarios. Es importante considerar la viabilidad económica de gestión y mantenimiento, definiendo modelos de negocio sostenibles.
14. **Participación ciudadana y co-diseño de soluciones.** Las soluciones de movilidad deben diseñarse con participación activa de la población local, no imponerse desde arriba. La participación debe permitir influir realmente en el diseño de servicios, adaptándolos a necesidades, preferencias, horarios y patrones específicos de cada territorio. Es fundamental incorporar la experiencia y conocimiento local. Los procesos participativos deben ser inclusivos, llegando especialmente a colectivos más vulnerables. Se propone incluir fases de participación como requisito en las convocatorias y financiar específicamente estos procesos. La participación ciudadana mejora la calidad de las soluciones y genera apropiación social.
15. **Evaluación, seguimiento y aprendizaje continuo.** Es imprescindible establecer sistemas de evaluación y seguimiento que permitan medir el impacto real, identificar buenas prácticas, detectar problemas y realizar ajustes. Se propone crear mecanismos de intercambio de experiencias entre territorios que permitan aprender de éxitos y fracasos. Es importante documentar y sistematizar el conocimiento generado, creando repositorios de buenas prácticas accesibles.
16. **Urgencia de ejecución y plazos realistas.** Existe tensión entre la urgencia de las necesidades (que requieren actuación inmediata) y los plazos necesarios para diseñar bien los proyectos, realizar diagnósticos, procesos participativos y tramitaciones administrativas.

Se solicitan plazos de ejecución realistas que permitan hacer las cosas bien, pero también agilidad administrativa. Se propone establecer convocatorias con plazos diferenciados según complejidad: ejecuciones rápidas para actuaciones simples y plazos amplios para proyectos complejos.

17. **Integración con servicios esenciales.** La movilidad rural no puede abordarse de forma aislada, sino integrarse con la planificación y prestación de servicios esenciales (sanidad, educación, servicios sociales, comercio). Es necesario coordinar horarios, rutas y diseño de servicios de movilidad con horarios y ubicación de estos centros. Se propone explorar modelos de servicios itinerantes que acerquen los servicios a la población.
18. **Perspectiva de género en la movilidad rural.** Es fundamental incorporar la perspectiva de género en el análisis de necesidades y el diseño de soluciones, ya que existen diferencias significativas en patrones de desplazamiento entre hombres y mujeres. Las mujeres rurales realizan desplazamientos más complejos (encadenamiento de múltiples destinos), más frecuentemente ligados a tareas de cuidado, con mayor dependencia del transporte público y mayores restricciones horarias y económicas. Las soluciones deben responder a estas necesidades específicas, garantizando seguridad, flexibilidad horaria y accesibilidad económica. Se propone incluir criterios de género en la evaluación de proyectos y en los sistemas de seguimiento.

MESA 5: TRANSPORTE PÚBLICO Y PUNTOS DE INTERCAMBIO

MEDIDA C2.M2.a Abono Único Social

Esta medida presenta bastante apoyo por las personas de los grupos participantes. Se considera una medida muy oportuna y que tendrá muy buena acogida social, aunque se identifican algunas dificultades y retos para su aplicación.

Mejoras generales:

- **Complementariedad con abonos existentes:** Aunque se entiende en la propuesta que está planteado como un abono complementario a los que ya existen, se señala que este aspecto es fundamental, ya que los que ya existen tienen buena acogida social y sería contraproducente que los sustituyeran.
- **Ampliación de criterios de acceso:** Hay consenso en el grupo en que es necesario ampliar el alcance del abono en relación a las personas que podrán acceder al mismo, más allá de los indicadores establecidos que se basan en la medición de la vulnerabilidad según la renta. Habría que añadir otros criterios o colectivos vulnerables, como personas con diversidad funcional, jóvenes, etc., y criterios de territorialidad (tamaño del municipio, pobreza de transporte, nivel de renta en función del lugar que habitas), etc.
- **Mejora del servicio de transporte público:** El grupo comparte la preocupación de que el aumento de demanda del servicio gracias a este abono no se acompañe de otras medidas de mejora del servicio (más frecuencia, mejora de las instalaciones, etc.), y que esto pueda repercutir en la calidad del servicio ofrecido, afectando al conjunto de la ciudadanía. Se señala que en el plan se omiten propuestas dirigidas a la mejora general del transporte público.
- **Coherencia entre medidas del plan:** Hay administraciones que pueden adherirse al abono, pero no pueden acceder a otras ayudas del plan por no cumplir los criterios que se establecen, por ejemplo, el tamaño del municipio. Este es el caso de los criterios establecidos en la Medida 6, a la que las grandes ciudades no podrían acceder por los criterios establecidos en este momento en el Plan, aún siendo ciudades con mucha población en situación de vulnerabilidad.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Facilitar la accesibilidad de la solicitud y tramitación:** Es necesario facilitar la accesibilidad de la solicitud y tramitación de este abono a los colectivos vulnerables. Existe el riesgo de que muchas personas que podrían acceder a él no lo sepan y no lo soliciten. Se proponen las siguientes ideas:
 - Una ventanilla única para informar y gestionar todas las medidas de este plan.
 - Coordinar este abono con otros trámites, para que se informe a la ciudadanía, por ejemplo, cuando se tramita el ingreso mínimo vital, etc.
- **Coordinación interadministrativa:** La medida no explica cómo resolver el posible problema de coordinación con aquellas administraciones que no se sumen al abono, ya que solo estarían asegurados los transportes de competencia estatal. Esto podría ser fundamental para el éxito de la medida.

MEDIDA C2.M2.b Infraestructura de transporte público colectivo (carril bus)

El nivel de apoyo a esta medida es bajo en los dos grupos de trabajo. Aunque se considera que la medida no está mal, se valora que es incompleta para el objetivo que persigue "la mejora del tiempo de viaje del transporte público". Habría que añadir otras medidas y ampliar sus criterios de aplicación.

Mejoras generales:

- **Para reducir el tiempo de transporte de los servicios de autobuses** se propone complementar la propuesta con otras ideas:
 - Incluir priorización semafórica, para favorecer que los autobuses no se detengan tanto en las intersecciones.
 - Aumentar la frecuencia de los servicios para reducir las esperas.
 - Mejorar la coordinación entre servicios con reducción de tiempo de transbordos.
 - Incluir el carril bus en zonas interurbanas con problemas de atasco o lentitud de viaje.
- **Evitar el uso del carril VAO para los vehículos de 0 emisiones** (porque estos vehículos van en aumento, estuvo bien para impulsar la adquisición, pero ya empiezan a dificultar la agilidad de estos carriles). Priorizar en cualquier caso vehículos de alta ocupación, se propone que se considere alta ocupación a más de tres personas.
- **Revisar los trayectos de mayor necesidad de mejora** (donde la demanda es mayor que la oferta o el viaje excesivamente largo). En ocasiones las personas que viven en la periferia y van a la periferia de los grandes núcleos urbanos, tienen que entrar al centro de la ciudad para volver a salir. Estudiar los usos y necesidades de la ciudadanía vulnerable y establecer y ampliar líneas más rápidas.
- **Cuestiones de claridad.** Algunas cuestiones explicadas en la medida no se entienden de manera suficiente, por ejemplo, el análisis que se indica de las 28 intervenciones con una media de 3km por intervención, se considera que está vagamente explicado el detalle. Además, se considera que 3 km de media por 28 intervenciones no tendría un gran impacto para la envergadura de este plan.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- Se considera que habría que **ampliar los criterios de esta medida** para la elección de los municipios vulnerables:
 - **Ampliar los criterios de análisis de zonas vulnerables**, incluyendo los grandes centros de actividad (universidades públicas, polígonos), no solo analizando donde vive la población vulnerable, sino tener en cuenta los lugares que utiliza para acceder a los servicios públicos como la educación o los lugares de trabajo.
 - **Ampliar los criterios existentes para dar cabida a más municipios**, ya que solo 55 cumplen con los criterios establecidos, esto puede llegar a suponer que no se realice la medida.

MEDIDA C2.M6.b. Transformación de flotas de transporte público

La medida tiene bajo apoyo tal y como está planteada. Se consideraría una buena medida si se ampliasen los criterios del tipo de servicio público que puede acceder a ella, atendiendo especialmente al criterio de titularidad. Tal y como está definida se considera muy restrictivo el acceso.

Mejoras generales:

- Se hacen propuestas concretas para **ampliar el alcance de la medida** propuesta, **ampliando los criterios de acceso** a la ayuda:
 - **Hacer el análisis de territorios vulnerables por núcleos poblacionales**, ya que al utilizar el criterio de municipio muchas poblaciones vulnerables quedan fuera del acceso a esta medida. Es el caso de las grandes ciudades, por ejemplo. Si el análisis se hiciera por núcleos poblacionales más pequeños, muchos de ellos podrían acceder a estas ayudas.
 - **Ampliar los criterios de análisis de zonas vulnerables**, incluyendo los grandes centros de actividad (universidades públicas, polígonos), no solo analizando donde vive la población vulnerable, sino tener en cuenta los lugares que utiliza para acceder a los servicios públicos como la educación o los lugares de trabajo.
 - **Que no sea solo para el transporte urbano**, que se incorpore también transporte entre municipios, interurbanos.
 - **Que pueda acceder a esta ayuda el servicio de transporte público en general**, no solo al transporte de titularidad pública, incluir concesiones, y cualquier servicio de transporte público, independientemente de quien tenga la titularidad de los autobuses.
 - **Que no sea solo para sustitución**, sino también para compra nueva.
- **Mejor definición de territorio vulnerable.**
 - Se propone utilizar los criterios ya definidos de Accesibilidad, asequibilidad y aceptabilidad en relación al estudio de la pobreza del transporte.
 - Se propone cruzar estos criterios con un coeficiente de corrección de la renta del lugar donde vives y del precio de la vida en el territorio.
- **Acompañar con instalación de recarga el cambio hacia la electrificación de la flota.** En este sentido se señala que en la medida de Puntos de recarga (C2.M6) solo se indica el presupuesto, habría que añadir conexión eléctrica, almacenamiento, y que esta estuviera alineada con esta medida y con la de abono social.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Ampliación de criterios.** Tal y como está planteada la ayuda solo podrían acceder 16 municipios, por lo que se considera un riesgo que no llegue a implementarse una gran parte de la ayuda. Se propone como necesario ampliar los criterios de accesibilidad.

MEDIDA C2.M5. Aparcamientos destinados a servicios de *carpooling*

Esta medida tiene un apoyo bajo. No se considera una medida prioritaria para este plan, aunque podría ser interesante si se amplía su aplicabilidad y zonas de intervención.

Mejoras generales:

- **Ampliación de ámbitos de intervención.**
 - Se considera muy restringido e insuficiente que estos aparcamientos se instalen solo en torno a la red de carreteras del estado. Es importante incorporar también otros espacios de competencia estatal, carreteras de titularidad autonómica, espacios de competencias municipales, etc., para poder instalar estos aparcamientos en lugares estratégicos.
 - Incluir esta posibilidad de car pooling en zonas urbanas de gran movilidad para facilitar el carsharing en los grandes núcleos urbanos.
- **Priorización de aparcamientos disuasorios.** Se considera que el carsharing puede ser una medida interesante, pero que hay que dar prioridad a la accesibilidad del vehículo a los puntos de transporte público. Hay muchos puntos clave que tienen mucha saturación de aparcamiento. Habría que mejorar y ampliar los aparcamientos que ya existen en las zonas de gran acceso a los transportes públicos, en los núcleos o zonas urbanas. Esta medida sería prioritaria en el acceso a los transportes de tren y cercanías de titularidad estatal.
- **Ampliación del alcance de la financiación.** La propuesta se centra en la obra civil y el mantenimiento, y se considera interesante financiar otras cuestiones como un desarrollo software para facilitar el *carsharing*, proyectos de análisis e investigación de los puntos clave para el impulso de estos *carpooling*, campañas de difusión de esta nueva forma de transporte, divulgación de cómo utilizar el software, etc.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- No se realizan aportaciones específicas para la aplicabilidad.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 5:

1. **Paradoja de accesibilidad: criterios restrictivos excluyen a los más vulnerables.** Las cuatro medidas analizadas presentan criterios de elegibilidad excesivamente restrictivos que generan una paradoja: excluyen precisamente a muchos territorios y colectivos vulnerables que deberían ser prioritarios. Solo 16 municipios podrían acceder a la transformación de flotas, solo 55 cumplen criterios para carriles bus, y las grandes ciudades quedan fuera pese a concentrar población vulnerable significativa. El criterio municipal es insuficiente por sí solo; se requiere análisis por núcleos poblacionales y centros de actividad donde acude población vulnerable, no solo donde reside.
2. **Fragmentación y falta de visión sistémica del transporte público.** Las medidas se presentan de forma fragmentada sin una visión integral del sistema de transporte público. Se financian abonos sociales sin garantizar mejora del servicio, se implantan carriles bus sin

priorización semafórica ni aumento de frecuencias, se electrifican flotas sin infraestructura de recarga coordinada. El plan omite propuestas fundamentales de mejora general del transporte público (frecuencias, coordinación entre servicios, reducción de tiempos de transbordo, revisión de trayectos). Se necesita un enfoque sistémico que integre todas las dimensiones de la calidad del servicio.

3. **Riesgo de colapso por demanda sin capacidad: el efecto rebote del Abono Único Social.** Existe preocupación fundada de que el Abono Único Social genere un aumento significativo de demanda sin acompañarse de inversiones en capacidad y calidad del servicio. Esto puede provocar saturación, deterioro de la calidad percibida, y rechazo social que afecte al conjunto de usuarios, no solo a los beneficiarios del abono. El éxito del AUS depende críticamente de inversiones paralelas en más vehículos, mayor frecuencia, mejora de instalaciones y ampliación de capacidad. Sin esto, se corre el riesgo de generar conflicto social en lugar de cohesión.
4. **Coordinación interadministrativa como factor crítico de éxito del Abono Único Social.** El éxito del Abono Único Social depende críticamente de que todas las administraciones se sumen, no solo las de competencia estatal. Si solo están garantizados transportes estatales y muchas administraciones autonómicas o locales no se adhieren, el abono será fragmentado y de utilidad limitada. No se explica en la medida cómo se resolverá este problema de coordinación, qué incentivos tendrán las administraciones para adherirse, o qué pasará si no lo hacen. Se requiere un marco claro de gobernanza multinivel y posiblemente incentivos económicos para garantizar la adhesión universal.
5. **Criterio de titularidad pública como barrera injustificada.** La restricción de ayudas a flotas de "titularidad pública" se percibe como barrera injustificada que reduce drásticamente el impacto potencial de la medida. Gran parte del transporte público opera mediante concesiones o modelos mixtos. Lo relevante para los objetivos del plan (descarbonización, asequibilidad, acceso de vulnerables) es que sea servicio público, no quién sea titular de los vehículos. Esta restricción responde más a lógicas administrativas que a criterios de eficacia social o ambiental, y debe revisarse para incluir todo el transporte público independientemente de su modelo de gestión.
6. **Definición insuficiente de vulnerabilidad: más allá de la renta.** Los criterios de vulnerabilidad basados exclusivamente en renta son insuficientes para capturar la complejidad de la pobreza de transporte. Se requiere incorporar criterios multidimensionales: diversidad funcional, edad (jóvenes, mayores), territorialidad (tamaño del municipio, distancia a servicios), coeficiente de corrección según coste de vida local, y especialmente los criterios de accesibilidad, asequibilidad y aceptabilidad ya reconocidos en estudios de pobreza de transporte. La vulnerabilidad en transporte no es solo una cuestión económica individual, sino territorial y multifactorial.
7. **Incoherencia entre medidas: quien puede acceder a unas no puede a otras.** Se identifica una incoherencia grave en los criterios de elegibilidad entre medidas del mismo plan: administraciones que pueden adherirse al Abono Único Social no pueden acceder a ayudas para transformación de flotas o carriles bus por criterios de tamaño municipal. Esto genera situaciones no deseables donde se promociona el uso del transporte público sin

poder mejorar el servicio, o se mejora infraestructura sin poder renovar flotas. Es imprescindible revisar la coherencia global de criterios y permitir que un mismo territorio pueda acceder a paquetes integrados de medidas.

8. **Brecha entre ambición normativa y recursos presupuestarios.** El análisis de 28 intervenciones con media de 3 km de carril bus se percibe como insuficiente para la envergadura y ambición declarada del plan. Existe preocupación de que los recursos presupuestarios sean claramente insuficientes para generar impacto real a escala nacional. Además, muchos aspectos presupuestarios están definidos de forma vaga o incompleta (especialmente en puntos de recarga: falta especificar conexión eléctrica, almacenamiento, etc.). Esta indefinición puede convertirse en traba administrativa que retrase la aprobación y ejecución del plan.
9. **Priorización errónea: car pooling sobre necesidades urgentes de transporte público.** La medida de aparcamientos para car pooling recibe el apoyo más bajo por considerarse no prioritaria en el contexto de déficits graves de transporte público. Antes de invertir en movilidad compartida en carreteras del Estado, se considera urgente resolver problemas críticos: aparcamientos disuasorios saturados en accesos a tren y cercanías, falta de frecuencias, trayectos ineficientes, exclusión de territorios vulnerables. El car pooling puede ser interesante, pero no como prioridad en un plan social contra la pobreza energética en transporte. Hay que resolver primero el acceso básico al transporte público.
10. **Restricción territorial injustificada: más allá de la Red de Carreteras del Estado.** Limitar los aparcamientos de car pooling a la Red de Carreteras del Estado se considera excesivamente restrictivo e ignora que los puntos estratégicos pueden estar en carreteras autonómicas, municipales o zonas urbanas. Esta restricción responde a lógicas competenciales administrativas, no a criterios de eficacia. Se propone un enfoque basado en identificación de puntos estratégicos independientemente de la titularidad de la vía, con coordinación entre administraciones. La competencia administrativa no debe determinar dónde se ubican soluciones si esto reduce su efectividad.
11. **Visión incompleta del carril bus: infraestructura sin gestión inteligente.** La medida de carril bus se centra exclusivamente en infraestructura física (obra civil) sin abordar la gestión inteligente del tráfico que es crítica para su efectividad. Un carril bus sin priorización semafórica tiene un impacto limitado. Se requiere una visión integral que combine: infraestructura reservada, priorización semafórica, control de acceso y cumplimiento, coordinación con planificación de frecuencias, y análisis de flujos reales de movilidad vulnerable. La infraestructura es condición necesaria pero no suficiente.
12. **Desconexión entre electrificación de flotas e infraestructura de recarga.** Se identifica una desconexión preocupante entre la medida de transformación de flotas hacia vehículos de cero emisiones y la medida de puntos de recarga. En la medida de puntos de recarga solo se indica presupuesto, sin especificar conexión eléctrica, almacenamiento, ubicación estratégica, o coordinación con planes de renovación de flotas. Electrificar sin infraestructura de recarga adecuada es inviable. Se requiere planificación integrada que garantice que la infraestructura está disponible antes o simultáneamente a la llegada de vehículos eléctricos, especialmente en depósitos y terminales.

13. **Necesidad de ampliar alcance: de urbano a interurbano.** La restricción de ayudas a transporte urbano excluye el transporte interurbano que es fundamental para conectar territorios vulnerables, especialmente en zonas de baja densidad y periferias metropolitanas. La pobreza de transporte afecta especialmente a conexiones interurbanas donde no hay alternativas al vehículo privado. Es necesario ampliar el alcance para incluir servicios interurbanos, metropolitanos y conexiones entre municipios. La distinción urbano/interurbano es administrativa; desde la perspectiva del usuario vulnerable, lo relevante es poder acceder a servicios, empleo y educación independientemente de límites municipales.
14. **Riesgo de no ejecución por criterios demasiado restrictivos.** Varias medidas corren riesgo real de no ejecutarse o ejecutarse mínimamente por criterios excesivamente restrictivos: solo 16 municipios en transformación de flotas, solo 55 en carriles bus. Esto plantea un problema de eficiencia presupuestaria: recursos asignados que no se ejecutan. Pero sobre todo plantea un problema de equidad: el plan no llegará a muchos territorios vulnerables que lo necesitan. Es preferible criterios más amplios con priorización según grado de vulnerabilidad, que criterios tan restrictivos que puedan impedir la ejecución y reproducir desigualdades territoriales existentes.
15. **Falta de claridad conceptual y técnica genera inseguridad.** Se señala de forma recurrente que muchos aspectos del plan están definidos de forma insuficiente, vaga o poco concreta: qué se entiende por "cero emisiones", cómo se mide exactamente la vulnerabilidad territorial, cómo se calcularán los presupuestos, qué incluyen exactamente las ayudas, qué criterios de evaluación se aplicarán. Esta falta de claridad genera inseguridad en potenciales beneficiarios, puede convertirse en traba administrativa, y que esto suponga un retraso significativo para su aprobación y ejecución. Se requiere mayor concreción técnica en todos los aspectos operativos del plan.
16. **Necesidad de ventanilla única para acceso de usuarios vulnerables.** Existe consenso en que es imprescindible crear una ventanilla única que informe y gestione todas las medidas del plan para usuarios vulnerables. El riesgo es alto de que muchas personas que podrían beneficiarse del Abono Único Social no lo sepan, no entiendan cómo solicitarlo, o se pierdan en trámites burocráticos. Se propone coordinación con otros trámites de ayudas sociales (ingreso mínimo vital, etc.) para informar automáticamente a potenciales beneficiarios. Sin estrategia proactiva de información y acompañamiento, las medidas no llegarán a quienes más las necesitan.
17. **Omisión de mejora general del transporte público como base.** Se critica que el plan se centra en medidas específicas (abonos, carriles, electrificación) pero omite propuestas de mejora general del transporte público que son base necesaria: aumento de frecuencias, mejora de instalaciones, reducción de tiempos de transbordo, extensión de horarios, mejora de información al usuario, accesibilidad universal. Sin esta base de calidad, las medidas específicas tendrán impacto limitado. Un abono social para un servicio deficiente no resuelve la pobreza de transporte. Es necesario integrar en el plan medidas de mejora general de la calidad del servicio.

18. **Desajuste entre necesidades territoriales reales y criterios administrativos.** Los criterios de elegibilidad responden más a lógicas administrativas y competenciales que a análisis riguroso de dónde está realmente la pobreza de transporte y la vulnerabilidad. Personas que viven en periferias de grandes ciudades pueden estar más aisladas que habitantes de municipios medianos bien conectados, pero quedan excluidas por criterios municipales. Se requiere metodología más sofisticada basada en indicadores reales de accesibilidad (tiempo de viaje a servicios esenciales, coste del transporte sobre renta, disponibilidad de alternativas) en lugar de criterios administrativos simples.
19. **Financiación de software y campañas, no solo obra civil.** En *carpooling* se señala que la propuesta se centra en obra civil y mantenimiento, omitiendo aspectos críticos para el éxito: desarrollo de plataformas digitales para facilitar el encuentro entre usuarios, análisis e investigación de puntos estratégicos, campañas de difusión y cambio cultural, formación en uso de herramientas. La infraestructura física es insuficiente; se requiere un ecosistema completo que incluya tecnología, comunicación y acompañamiento. Este enfoque integral debería aplicarse a todas las medidas del plan.
20. **Revisión de trayectos ineficientes: el problema de la centralidad forzada.** Se identifica un problema estructural: personas que viven en periferias y trabajan en periferias se ven obligadas a entrar al centro de la ciudad para volver a salir, multiplicando los tiempos de viaje. Esto afecta especialmente a población vulnerable que vive en zonas más económicas y trabaja en polígonos industriales o servicios descentralizados. Es necesario revisar el diseño de redes de transporte para crear conexiones directas periféricas, no solo radiales. Esto requiere estudiar patrones reales de movilidad de población vulnerable, no asumir modelos centro-periferia que ya no reflejan la realidad.

MESA 6: MOVILIDAD ACTIVA E INTERMODALIDAD

MEDIDA C2.M3.a Construcción o mejora de la infraestructura ciclista

Se ha valorado positivamente que su planteamiento está plenamente alineado con las estrategias y objetivos europeos en materia de movilidad sostenible, en particular en lo relativo al incremento de los kilómetros de infraestructura ciclista. Asimismo, se valoró la claridad y adecuación de la terminología empleada en la redacción de la medida, destacando conceptos como infraestructuras seguras, inclusivas y directas, que reflejan de manera precisa los principios actualmente promovidos en las políticas públicas de movilidad activa.

Mejoras generales:

- **Cuestiones sobre la delimitación de territorios vulnerables y la eficacia del enfoque de intervención:**
 - **Limitaciones del enfoque territorial de la vulnerabilidad.** Se plantearon dudas sobre la idoneidad de centrar la medida en territorios vulnerables, ya que las personas en situación de vulnerabilidad necesitan acceder a servicios y oportunidades (empleo, educación, salud) que con frecuencia se sitúan fuera de estos ámbitos. En este sentido, el enfoque podría resultar limitado si no garantiza conexiones efectivas con dichos destinos, dificultando el cumplimiento del objetivo de mejorar la movilidad cotidiana.
 - **Necesidad de reforzar la lógica de conectividad para el cambio modal.** Se destacó que el cambio modal no depende únicamente de la creación de infraestructuras, sino de su capacidad para articularse en redes funcionales y bien conectadas con destinos relevantes y con el transporte público. Limitar las actuaciones a determinados ámbitos territoriales puede reducir el impacto de la medida. Se enfatizó la importancia de incorporar una lógica de planificación basada en conectividad y accesibilidad real.
 - **Falta de claridad en la delimitación y enfoque de la vulnerabilidad.** Se señalaron incertidumbres sobre los criterios de definición de los territorios vulnerables y su aplicación práctica. Se sugirió complementar el enfoque territorial con una mayor atención a las personas usuarias, así como mejorar la precisión de los criterios de focalización para asegurar que las inversiones benefician efectivamente a la población destinataria.
- **Necesidad de un enfoque integrado y coordinado para maximizar el impacto de la medida:**
 - **Necesidad de coordinación entre medidas para un enfoque integral.** Se destacó la importancia de articular esta medida de forma coherente con otras iniciativas de movilidad activa e intermodalidad (como alquiler de bicicletas o integración con transporte público). Sin esta coordinación, las actuaciones pueden quedar aisladas y perder eficacia, al no conformar un sistema de movilidad completo.
 - **Clave de la intermodalidad para población vulnerable.** Se puso de relieve que una parte significativa de la población vulnerable no tiene acceso a vehículo privado, por lo que depende de soluciones de movilidad asequibles. En este contexto, la

intermodalidad —especialmente en los tramos de primera y última milla— se considera esencial para garantizar el acceso efectivo a servicios y oportunidades.

- **Complementar la infraestructura con medidas de acceso a la bicicleta.** Se propuso acompañar la inversión en infraestructuras con medidas que faciliten el acceso real a su uso, como ayudas a la adquisición de bicicletas (incluidas eléctricas) o el refuerzo de sistemas de alquiler o leasing. Sin estas medidas complementarias, la infraestructura puede no traducirse en un uso efectivo por parte de la población vulnerable.
- **Adecuación de la financiación y sostenibilidad de la medida:**
 - **Financiación insuficiente.** Se percibe que los recursos previstos pueden ser limitados en relación con la ambición de la medida y su alcance territorial.
 - **Necesidad de garantizar el mantenimiento de las infraestructuras.** Se destacó que no basta con financiar la construcción de nuevas infraestructuras, sino que es imprescindible asegurar su mantenimiento adecuado para garantizar su seguridad, funcionalidad y atractivo en el tiempo. La sostenibilidad de la inversión depende en gran medida de este aspecto.
 - **Mejorar la concreción y el nivel de detalle de la medida.** Se identifica una falta de especificación en los aspectos relacionados con la asignación presupuestaria y los criterios de elección de los proyectos.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Definición de criterios de priorización de actuaciones.** Se propuso priorizar las infraestructuras en función de parámetros funcionales como la conexión con nodos de transporte, el acceso a polígonos industriales, o su implantación en zonas con baja renta o escasa accesibilidad al transporte público, reforzando su impacto real en la movilidad cotidiana.
- **Refuerzo operativo de la intermodalidad.** Se sugirió diseñar las actuaciones teniendo en cuenta su conexión efectiva con sistemas de transporte público (por ejemplo, Cercanías o autobuses), asegurando la continuidad de los itinerarios y facilitando la combinación de modos de transporte.
- **Mejora de los criterios de determinación de la vulnerabilidad.** Se planteó incorporar variables adicionales —como la lejanía o dificultad de acceso a nodos de transporte— para reflejar mejor las situaciones de exclusión en la movilidad y orientar con mayor precisión las actuaciones.
- **Vinculación con instrumentos de planificación existentes:** Se propuso alinear el desarrollo de la medida con planes de movilidad sostenible, tanto municipales como en ámbitos específicos como polígonos industriales, con el fin de reforzar la coherencia y facilitar su implementación.

MEDIDA C2.M3.b Servicios de alquiler de bicicleta pública tradicionales

Mejoras generales:

- **Aumentar la dotación presupuestaria de la medida,** ya que se percibe como limitada en relación con el alcance y los objetivos planteados. Una financiación mayor permitiría

incrementar tanto el número de proyectos como su calidad, asegurando un impacto real en los territorios vulnerables.

- **Incorporar la financiación de costes operativos y de mantenimiento**, aspecto actualmente no contemplado y clave para la sostenibilidad de los sistemas en el tiempo. Sin este apoyo, surgen dudas sobre la viabilidad de los sistemas, especialmente en contextos vulnerables donde las capacidades municipales pueden ser más limitadas. Además, este punto es especialmente relevante para afrontar cuestiones como el desgaste de las bicicletas, su reposición y posibles incidencias relacionadas con el vandalismo.
- **Revisar el criterio de elegibilidad basado en el municipio**, incorporando una perspectiva más flexible que permita considerar la vulnerabilidad a escala de distritos o núcleos poblacionales. El planteamiento actual puede dejar fuera grandes ciudades con importantes bolsas de población vulnerable (como Madrid), lo que limita el potencial redistributivo de la medida. Este argumento levanta polémica ya que se señala que la capacidad de los ayuntamientos para financiar estos sistemas es muy desigual (grandes ciudades con grandes presupuestos, frente a otras más modestas), por lo que este criterio podría generar inequidades.
- **Se valora positivamente la apertura de la medida a la ampliación de sistemas existentes**, además de la implantación de nuevos. Este enfoque se considera acertado, ya que permite reforzar redes ya operativas y consolidadas, especialmente en territorios vulnerables, optimizando los recursos disponibles y aumentando la eficacia de la intervención.
- **Mejorar la concreción y el nivel de detalle de la medida**: Se identifica una falta de especificación en los aspectos relacionados con la asignación presupuestaria y los criterios de elección de los proyectos.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Incorporar de forma más decidida la electrificación de los sistemas**, al menos de manera parcial. Este aspecto se considera fundamental para garantizar su uso cotidiano en contextos con mayores distancias (como barrios periféricos o polígonos industriales) o con orografía compleja. La disponibilidad de bicicletas eléctricas mejora la comodidad del uso diario, lo que favorece una mayor adopción del sistema. Experiencias como la de Madrid muestran el potencial de este enfoque.
- **Avanzar en la integración tarifaria y social del sistema**, explorando la inclusión de tarifas específicas o su conexión con un abono único social. Esto permitiría reforzar la accesibilidad económica de los sistemas de bicicleta pública para los colectivos más vulnerables, alineando mejor la medida con su objetivo social.

MEDIDA C2.M3.c Servicios de alquiler de bicicleta de larga duración

Mejoras generales:

- **Se valora positivamente el enfoque de la medida por cubrir un vacío existente**, ya que permite extender la movilidad ciclista a entornos rurales y municipios pequeños, tradicionalmente menos atendidos por este tipo de sistemas. Este planteamiento responde a una necesidad real y amplía el alcance territorial de las políticas de movilidad activa.

- **Incorporar modelos de leasing o alquiler con opción de compra**, inspirados en experiencias como las de Alemania, donde el incentivo fiscal y la posibilidad de adquirir la bicicleta al final del periodo han demostrado ser muy eficaces. Este enfoque podría ampliarse a nivel nacional e involucrar a grandes empresas y administraciones públicas, facilitando que sus trabajadores accedan a estas soluciones.
- **Revisar el enfoque territorial basado exclusivamente en municipios**, incorporando una mirada más flexible que tenga en cuenta los patrones reales de movilidad entre núcleos poblacionales. En muchos casos, la población se desplaza hacia municipios mayores cercanos, lo que genera nuevas necesidades (como aparcamientos seguros) que deberían contemplarse en el diseño de la medida.
- **Abordar de manera explícita la necesidad de infraestructuras de aparcamiento seguro**, ya que uno de los principales condicionantes del uso de bicicletas de larga duración es la disponibilidad de espacios adecuados donde estacionarlas, especialmente en destinos habituales como centros de trabajo o transporte intermodal.
- **Aumentar la dotación presupuestaria y contemplar los costes de mantenimiento**, dado que la financiación actual se percibe como insuficiente. Incluso en municipios grandes existen dificultades para sostener estos sistemas, por lo que en entornos más pequeños esta limitación puede comprometer su viabilidad a medio plazo.
- **Fomentar la integración con otros sistemas de bicicleta pública**, como ya ocurre en algunas ciudades (por ejemplo, Vitoria), donde se combinan modalidades de corta y larga duración. Esta complementariedad permite cubrir distintos tipos de uso (puntual vs cotidiano) y aumenta la eficacia global del sistema.
- **Asegurar la coherencia y coordinación con el resto de medidas del programa**, especialmente las dirigidas a sistemas de bicicleta pública tradicionales. Una visión integrada permitiría optimizar recursos, evitar solapamientos y ofrecer una red más completa de soluciones de movilidad adaptadas a distintos contextos territoriales.
- **Mejorar la concreción y el nivel de detalle de la medida**: Se identifica una falta de especificación en los aspectos relacionados con la asignación presupuestaria y los criterios de elección de los proyectos.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Garantizar que el diseño de los sistemas favorezca el uso prolongado**, asegurando periodos de alquiler suficientemente largos y condiciones que faciliten un uso cotidiano y estable. Esto es especialmente relevante en entornos donde la bicicleta puede sustituir al vehículo privado en desplazamientos recurrentes.
- **Adaptar la medida a diferentes perfiles de usuarios**, incluyendo colectivos específicos como los repartidores, para los que este tipo de sistemas puede representar una herramienta de trabajo. Esto requiere considerar necesidades particulares en términos de resistencia, autonomía y condiciones de uso.

MEDIDA C2.M4. Intermodalidad bicicleta-transporte público

Se trata de una medida muy bien acogida, con un respaldo sólido y generalizado entre las personas participantes.

Mejoras generales:

- **Reconocer el papel estratégico de la intermodalidad en la reducción de emisiones del transporte**, especialmente relevante en un contexto en el que el sector del transporte continúa siendo el único en Europa con una tendencia creciente en emisiones. Esto refuerza la necesidad de diseñar medidas ambiciosas y bien dotadas.
- **Incrementar la dotación presupuestaria**, ya que se identifica una falta significativa de financiación en relación con la ambición y el alcance de la medida. Esta limitación puede comprometer tanto la calidad de las actuaciones como su capacidad transformadora en los territorios vulnerables.
- **Reforzar la priorización de las inversiones**, poniendo el foco en aquellas actuaciones con mayor impacto directo en la intermodalidad, como los aparcamientos seguros para bicicletas y VMP en estaciones y nodos de transporte. En este sentido, se plantea la pertinencia de limitar el uso de fondos públicos para la adaptación de material rodante de operadores con amplia capacidad financiera, especialmente en un contexto de recursos limitados.
- **Garantizar que las ayudas cubran a todos los operadores de transporte público**, tanto públicos como privados, incluyendo servicios ferroviarios y de autobús. Existen ejemplos de buenas prácticas en la adaptación de autobuses para transporte de bicicletas (como Flixbus o iniciativas en Gipuzkoa) que podrían extenderse mediante un enfoque más inclusivo de la medida.
- **Revisar los criterios territoriales de elegibilidad**, dado que, al igual que en otras medidas, pueden resultar restrictivos y dejar fuera grandes ciudades con una elevada población vulnerable. En oposición a este comentario se vuelve a señalar que la capacidad financiera de los grandes ayuntamientos no es igual que la de los ayuntamientos más modestos, lo que debería tenerse en cuenta a la hora de priorizar las ayudas.
- **Asegurar la coordinación con el resto de medidas del programa**, especialmente con aquellas orientadas al despliegue de infraestructura ciclista y al impulso de sistemas de bicicleta pública. La intermodalidad sólo será efectiva si se integra en una red coherente y conectada. En este sentido, sería interesante vincular la medida con el desarrollo de infraestructuras ciclistas, ya que la disponibilidad de aparcamientos o la posibilidad de transportar bicicletas pierde eficacia si no existe una red de carriles bici que garantice la conectividad segura en origen y destino.
- **Mejorar la concreción y el nivel de detalle de la medida**: Se identifica una falta de especificación en los aspectos relacionados con la asignación presupuestaria y los criterios de elección de los proyectos.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Adaptar el diseño de la intermodalidad a los distintos contextos territoriales** (rural, urbano, periurbano e interurbano), reconociendo que las necesidades y soluciones no son homogéneas. Una intermodalidad efectiva requiere considerar las características del territorio, la densidad de paradas y los patrones de movilidad de la población.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 6:

1. **Apoyo fuerte a las medidas.** Las cuatro medidas analizadas en la Mesa 6 cuentan con un respaldo sólido y amplio por parte de los grupos de interés participantes, sin registrarse prácticamente oposición explícita. Este consenso refleja que la movilidad activa y la intermodalidad se perciben como estrategias necesarias para la transición hacia un modelo de transporte más sostenible y equitativo. Las medidas son valoradas como coherentes con las políticas y estrategias europeas en materia de movilidad sostenible.
2. **La conectividad y la intermodalidad son claves del cambio modal.** El cambio modal no depende únicamente de la creación de infraestructuras aisladas, sino de su capacidad para articularse en redes funcionales y bien conectadas. La intermodalidad, especialmente en los tramos de primera y última milla, es esencial para garantizar el acceso efectivo a servicios y oportunidades, particularmente para población vulnerable sin acceso a vehículo privado. Las infraestructuras ciclistas pierden eficacia si no se conectan con nodos de transporte público, polígonos industriales, centros de empleo y otros destinos relevantes.
3. **Fuerte necesidad de coordinación entre medidas.** Se identifica como crítica la coordinación y coherencia entre las distintas medidas del programa. Sin articulación entre infraestructuras ciclistas, sistemas de bicicleta pública (tradicionales y de larga duración), aparcamientos seguros y adaptación del transporte público, las actuaciones pueden quedar aisladas y perder eficacia. Se requiere una visión integrada y sistémica que permita optimizar recursos, evitar solapamientos y ofrecer una red completa de soluciones de movilidad adaptadas a distintos contextos territoriales.
4. **Insuficiencia presupuestaria: preocupación transversal.** La limitación de recursos financieros aparece como preocupación recurrente en las cuatro medidas. La dotación presupuestaria se percibe como insuficiente en relación con la ambición y el alcance territorial de las medidas, lo que puede comprometer tanto la calidad de las actuaciones como su capacidad transformadora en los territorios vulnerables.
5. **Sostenibilidad a largo plazo: más allá de la inversión inicial.** No basta con financiar la construcción o implantación inicial; es imprescindible asegurar los costes operativos y de mantenimiento para garantizar la funcionalidad, seguridad y atractivo de las infraestructuras y sistemas en el tiempo. Sin este apoyo, especialmente en contextos vulnerables con capacidades municipales limitadas, surge incertidumbre sobre la viabilidad de los sistemas a medio y largo plazo.
6. **Enfoque territorial: potencial y limitaciones.** Si bien se valora positivamente la focalización en territorios vulnerables, emerge como preocupación transversal la necesidad de revisar y ajustar este enfoque. Las personas en situación de vulnerabilidad necesitan acceder a servicios y oportunidades que frecuentemente se sitúan fuera de estos territorios, por lo que las infraestructuras deben garantizar conectividad real más allá de los límites administrativos. El criterio basado en municipios puede dejar fuera grandes ciudades con importantes bolsas de población vulnerable. Se propone incorporar perspectivas más

flexibles (distritos, núcleos poblacionales, patrones reales de movilidad) y variables adicionales como la lejanía o dificultad de acceso a nodos de transporte.

7. **Complementariedad entre infraestructura y acceso real.** La infraestructura por sí sola no garantiza el uso efectivo. Es necesario acompañar la inversión en infraestructuras con medidas que faciliten el acceso real a su uso: ayudas a la adquisición de bicicletas (incluidas eléctricas), sistemas de alquiler, leasing con opción de compra, integración tarifaria y social. La electrificación de los sistemas (al menos parcial) se considera fundamental para garantizar el uso cotidiano en contextos con mayores distancias, barrios periféricos, polígonos industriales u orografía compleja. La disponibilidad de aparcamientos seguros es uno de los principales condicionantes del uso de bicicletas, especialmente de larga duración.
8. **Adaptación a contextos territoriales diversos.** Las necesidades y soluciones no son homogéneas entre territorios. Es necesario adaptar el diseño de las medidas a los distintos contextos territoriales (rural, urbano, periurbano, interurbano), reconociendo características específicas, densidad de población, orografía y patrones de movilidad. Se valora especialmente que la medida de bicicleta de larga duración cubra un vacío existente al extender la movilidad ciclista a entornos rurales y municipios pequeños, tradicionalmente menos atendidos.
9. **Priorización funcional y criterios claros.** Se demanda mayor concreción y claridad en varios aspectos: definición de criterios de priorización basados en parámetros funcionales (conexión con nodos de transporte, acceso a polígonos industriales, zonas con baja renta o escasa accesibilidad al transporte público); mayor especificación en la asignación presupuestaria y los criterios de elección de proyectos; y vinculación explícita con instrumentos de planificación existentes (planes de movilidad sostenible municipales, planes de polígonos industriales).
10. **Integración tarifaria y accesibilidad económica.** Para alinear mejor las medidas con su objetivo social, se propone avanzar en la integración tarifaria de los sistemas de bicicleta pública, explorando tarifas específicas o conexión con un abono único social, y reforzar la accesibilidad económica para colectivos vulnerables, garantizando que las soluciones sean realmente asequibles.
11. **Inclusión de todos los operadores y modelos innovadores.** Las ayudas deben cubrir a todos los operadores de transporte público (públicos y privados, ferroviarios y de autobús), aprovechando buenas prácticas existentes. Se propone explorar modelos innovadores como el leasing o alquiler con opción de compra (inspirados en experiencias alemanas), que podrían involucrar a grandes empresas y administraciones públicas, y fomentar la integración entre sistemas (por ejemplo, combinando modalidades de corta y larga duración) para cubrir distintos tipos de uso.

MESA 7: VEHÍCULOS ELÉCTRICOS LIGEROS PARA AUTÓNOMOS Y MICROEMPRESAS

MEDIDA C2.M6.c Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas

Mejoras generales:

- **Modificar el título de la medida.** Se propuso cambiar "Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas" por "descarbonización de transporte de mercancías y ligero" o "electrificación del vehículo ligero", por considerarse más acertado y que reflejaba mejor el contenido de la medida..
- **Mantener el foco social del plan.** No perder el foco que es un plan con una vocación social, porque los recursos son limitados y es necesario que llegue a los más vulnerables. En esa definición de vulnerables, se puede afinar con financiación directa a los más vulnerables y créditos u otras fórmulas flexibles para estirar la cuantía y llegar a más beneficiarios.
- **Ampliar la definición de beneficiarios.** Existe duda sobre a quién va dirigido exactamente: colectivo de vehículo ligero profesional (en mercancías, ¿qué significa?). Se considera especialmente restrictivo más allá de que el objetivo sea la población vulnerable. Cuando se menciona en la página 168 algunos destinatarios, no es muy concreto. Debería enfocarse a las microempresas vulnerables independientemente de que sean de transporte por carretera, porque necesiten el transporte para su actividad (como una panadería para el reparto del pan), definir los beneficiarios como usuarios de transporte de manera más amplia. Ampliar a panadero, fisioterapeuta, fontanero... Se deja fuera a las actividades profesionales que necesitan un vehículo para desarrollar su actividad económica.
- **Evitar criterios demasiado restrictivos.** Preocupación por que los criterios sean demasiado restrictivos para acceder a las ayudas del plan. En el programa anterior del PRTR aunque era para vehículos pesados, las ayudas de achatarramiento fueron un éxito y se agotaron los fondos, pero las de renovación de flotas de vehículos eléctricos no se agotaron. Si los criterios son demasiado restrictivos, no se incentiva realmente al sector.
- **Evitar solapamiento problemático con el programa Autoplus.** Da la sensación de que se podría enganchar con el programa Autoplus, que ya está en marcha, pero se propuso desvincular esta medida del Autoplus porque:
 - El Autoplus incluye vehículos híbridos enchufables que todavía contaminan, mientras que este plan debe enfocarse exclusivamente en vehículos 100% eléctricos.
 - Los criterios de elegibilidad son diferentes entre ambos programas.
 - El Autoplus lo gestiona el Ministerio de Industria y este el MITECO, lo que puede generar confusión.Se prefiere mantenerlos separados con criterios diferenciados, aunque con cierta homogeneidad operativa para aprovechar lo ya avanzado.
- **Mejorar el alcance más allá de micropymes.** Incluir pymes en algunas condiciones concretas (inclemencias climáticas).
- **Incluir usuarios del medio rural y afinar criterios de vulnerabilidad.** Que se enfoque a empresas se queda corta: meter a usuarios del medio rural (con leasing, por ejemplo). Deberían incluirse umbrales/criterios de vulnerabilidad (mucho rango hasta 2M€). Afinar con criterios más restrictivos para que la ayuda llegue a quien debe llegar. También algunos

criterios de territorialidad (rural-urbano). Para estos usuarios rurales que no tengan posibilidad de puntos de recarga, tener una tarjeta de recarga bonificada.

- **Clarificar la distribución presupuestaria y compromisos.** ¿Qué parte aportarían las empresas? Se pretende destinar el 51% del presupuesto a las empresas. Que sean vulnerables en realidad. ¿A qué se comprometerían las empresas?

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Aprovechar legislación existente como incentivo adicional.** Las leyes que ya existen y obligan a empresas a renovar sus flotas (como las zonas de bajas emisiones de la Ley de Cambio Climático, restricciones de acceso urbano, obligaciones de descarbonización del sector mercancías) actúan como incentivos que facilitan la aplicabilidad de esta medida. Aunque puedan parecer restrictivas, en la práctica empujan al sector hacia la transición necesaria.
- **Intensidad de las ayudas según modalidad de concurrencia.** Se aclaró que existen dos modalidades:
 - Concurrencia simple (como el Autoplus): ayuda del 60% de la diferencia de precio entre vehículo eléctrico y diésel, con cuantías fijas predeterminadas que el beneficiario solicita directamente.
 - Concurrencia competitiva: hasta el 100% de la diferencia de coste, pero requiere presentar un plan de transformación, lo que es más complejo a nivel técnico para microempresas.

Para vehículos ligeros, las cuantías establecidas suelen estar dentro de los límites europeos, por lo que no hay tanta disyuntiva como en vehículos pesados.

- **Reconocer la resistencia del sector profesional a la electrificación.** No existe una demanda clara de los transportistas por electrificar sus flotas; la presión viene más de los fabricantes de vehículos eléctricos. El sector profesional no está "aporreando la puerta" pidiendo electrificar. Se trata de un cambio radical en su operativa (tiempos de recarga, planificación de rutas, disponibilidad de puntos de recarga) que requiere facilitarles el proceso, no complicarlo con requisitos excesivos.
- **Simplificar cargas administrativas.** Que sean ligeras las cargas administrativas de las micropymes, porque tendrán un empleado o menos.
- **Coordinación e interoperabilidad con otros programas.** Aunque se propone cierta homogeneidad operativa con el Autoplus para agilizar la puesta en marcha (aprovechando lo ya avanzado), se insiste en mantener beneficiarios diferenciados y criterios específicos (el Autoplus no financia puntos de recarga lo que es una barrera enorme). Además, el Autoplus lo lleva Industria y este MITECO. El Autoplus tiene dos líneas: una para particulares y otra para autónomos y empresas (M1 y N1). Este plan añadiría cuantías adicionales superiores para microempresas y autónomos vulnerables, pero sin asimilarse completamente debido a las diferencias en tecnologías admitidas (Autoplus incluye híbridos enchufables e hidrógeno).
- **Definir mejor los criterios de beneficiarios.** Se deberían definir mejor los criterios umbrales de los beneficiarios, porque no es claro quién podrá solicitar. Es demasiado laxo todavía. Reincidencia en los criterios territoriales.
- **Medidas fiscales específicas:**

- Reducción del IVA de vehículo de empresa: el VE tiene más penetración en Portugal porque el IVA está reducido. Independientemente de para qué lo uses siempre que lo cedas a los empleados.
- Reducción del Impuesto de Sociedades para 2027.
- Reducción de IRPF en 2027.
- Bonificación el kWh en carga pública. Similar a la bonificación del diésel que se implementó durante la crisis derivada de la guerra de Ucrania/Irán, se propone bonificar el kilovatio hora en carga pública para llenar baterías de vehículos eléctricos profesionales, equilibrando la "incongruencia fiscal" entre diésel y electricidad.
- Exención de la tributación de las ayudas: hubo una excepcionalidad en este sentido a las ayudas de PRTR para la rehabilitación energética de los edificios. Sería conseguir lo mismo para el sector de transporte. Esto sería para todas las ayudas del Plan Social para el Clima.
- **Agilizar plazos de pago.** Plazos para otorgar ayuda: que sea con antelación, porque si la recibes a los dos años no sirve de nada. Se prevea el pago anticipado. ¿Quién adelanta el dinero? No el concesionario, aunque puede ir directamente al concesionario, sin pasar por el beneficiario, como se comenta a continuación.
- **Mecanismo de pago directo al concesionario.** Se propuso que la ayuda vaya directamente al concesionario en el momento de la compra, sin pasar por el beneficiario, similar al modelo de crédito hipotecario. Actualmente, en el Autoplus esto se gestiona a través de las financieras de marca, que ofrecen un "crédito sin intereses" durante el plazo estimado hasta que llegue la ayuda oficial. Sin embargo, esto depende de acuerdos comerciales de cada marca. Para evitar discriminación entre marcas y garantizar acceso universal, se propone un sistema centralizado de pago directo al concesionario, independientemente de la marca del vehículo.
- **Evitar discriminación por marca de vehículo.** En el sector profesional, especialmente en transporte pesado, existe gran fidelidad a marcas específicas (ejemplo: "Si tengo un Scania, tendré Scania toda la vida"). No se puede restringir las ayudas a que solo ciertas marcas implementen estrategias de financiación específicas. La ayuda debe llegar directamente al concesionario sea cual sea la marca elegida por el profesional.
- **Productos financieros complementarios (garantías, leasing).** Ampliar instrumentos más allá de subvenciones directas:
 - Desarrollar medidas de apoyo como garantías públicas específicamente diseñadas para PYMEs y flotas de empresas pequeñas.
 - Vincular estos instrumentos al leasing, trayendo al sector financiero como facilitador.
 - Esto podría permitir usar los fondos públicos de manera más efectiva, teniendo un impacto mayor al movilizar capital privado adicional.
- **Gestión centralizada vs. por Comunidades Autónomas.** La experiencia de gestión de ayudas descentralizada por CCAA "ha sido sufrida" tanto para vehículo ligero como pesado. La centralización se considera fundamental para agilizar y homogeneizar el proceso, evitando disparidades territoriales y complejidad administrativa.
- **Incluir vehículos de segunda mano.** No se incluyen vehículos 100% eléctricos de segunda mano como opciones a ser compradas. Es un mercado que está empezando a ser interesante. Vehículos que se han puesto en mercado con empresas de renting. Y ese vehículo eléctrico puede estar disponible de segunda mano.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 7:

1. **Tensión entre ambición medioambiental y demanda social.** La mesa revela una contradicción fundamental: aunque se valora positivamente el objetivo de descarbonización 100% eléctrica, existe consenso en que el sector profesional no está preparado ni motivado para la electrificación. No hay demanda espontánea del sector; la presión viene de fabricantes y legislación. Esto exige un diseño de ayudas que compense la resistencia estructural del sector.
2. **El riesgo de repetir disfuncionalidades del PRTR:** el diseño restrictivo implica que haya fondos sin ejecutar. La experiencia previa del PRTR es que las ayudas para compra de vehículos eléctricos no se agotaron, mientras que las de achatarramiento tuvieron sobredemanda. La lección aprendida es que si los criterios son demasiado restrictivos, habrá fondos que no se usen. Existe un temor compartido de que esta medida tenga baja ejecución si no se flexibilizan requisitos y se facilita el acceso.
3. **Tensión entre el enfoque como programa de transporte o programa social.** Hay una tensión no resuelta entre dos enfoques:
 - Enfoque sectorial: Dirigido a empresas de transporte profesional (transporte de mercancías, viajeros, última milla).
 - Enfoque social amplio: Abierto a cualquier microempresa o autónomo vulnerable que necesite un vehículo para su actividad (panadería, fontanero, fisioterapeuta).Muchas voces de la mesa opinaban que debe primar el enfoque social, ampliando beneficiarios más allá del transporte profesional, pero el documento original genera confusión sobre esto. El título y algunos párrafos sugieren restricción sectorial, mientras que otros hablan de "usuarios de transporte" (concepto más amplio).
4. **Mejor definición de la vulnerabilidad: el criterio de facturación es insuficiente.** Se comentó que definir vulnerabilidad solo por tamaño de empresa (hasta 10 trabajadores y 2 millones de euros de facturación) es excesivamente burdo. Por ejemplo, una microempresa con 2 trabajadores y 1,9 millones de euros no es necesariamente vulnerable. Se requiere de una batería de criterios multidimensionales que incluyan:
 - Umbrales de facturación más ajustados.
 - Criterios territoriales (rural vs. urbano).
 - Contextos de emergencia climática.
 - Situación económica real de la empresa.La falta de finura en esta definición puede llevar a que las ayudas no lleguen a los más vulnerables.
5. **La barrera administrativa y financiera es el verdadero obstáculo.** Más allá del coste del vehículo, el proceso de acceso a las ayudas es identificado como el principal obstáculo:
 - Adelanto de capital: Microempresas vulnerables no pueden adelantar 30.000-50.000€ y esperar 1-3 años a recibir la ayuda.
 - Carga administrativa: Gestiones complejas son inasumibles para autónomos sin estructura administrativa.
 - Dispersión territorial: Gestión por CCAA ha generado "sufrimiento" y desigualdad.Solución propuesta:
 - Pago anticipado obligatorio (no sujeto a avales).

- Pago directo al concesionario en el momento de la compra.
- Centralización de la gestión.
- Agilidad máxima (evitar esperas de años).

6. **Coordinación con el Autoplus.** Existe un debate sobre vincular esta medida al Autoplus, con distintos argumentos

Argumentos a favor de la vinculación:

- Aprovechar la infraestructura administrativa ya existente.
- Agilizar la puesta en marcha.
- Experiencia acumulada.

Argumentos en contra (mayoritarios en la mesa):

- El Autoplus incluye híbridos enchufables (que contaminan); este plan debe ser 100% eléctrico.
- Criterios de elegibilidad diferentes.
- Ministerios diferentes (MITECO vs. Industria).
- Riesgo de confusión y dilución del enfoque social.

Parece que lo que se concluye es que haya una separación operativa, pero con homogeneidad procedimental, manteniendo la diferenciación clara de beneficiarios y tecnologías.

7. **Territorialidad: lo rural como criterio de justicia.** Se valora muy positivamente que el Programa 2 (infraestructura de recarga) priorice municipios de menos de 30.000 habitantes. Sin embargo, se advierte que:

- Criterios de población pueden generar inequidad territorial entre CCAA (en unas hay muchos municipios >30.000; en otras, casi ninguno).
- La dispersión geográfica y orografía española requieren criterios más sofisticados que un simple umbral poblacional.
- Lo rural no es solo "menos de 30.000 habitantes", sino también ausencia de alternativas de transporte público y de infraestructura de recarga.

8. **Fiscalidad: una palanca para la transición.** Aunque inicialmente planteada como "fuera del alcance del Plan", la fiscalidad emerge como un elemento interesante para su aplicabilidad porque se dice que, sin incentivos fiscales estructurales, las ayudas puntuales son insuficientes para compensar el diferencial de coste y operativa del vehículo eléctrico.

Propuestas fiscales concretas:

- IVA: Deducción del 100% sin necesidad de demostrar afectación exclusiva a la actividad (modelo Portugal).
- Impuesto de Sociedades: Deducciones específicas para vehículos eléctricos (la deducción IRPF actual termina en 2026).
- Exención tributaria de las ayudas: Que las ayudas no tributen como ingreso (precedente: ayudas PRTR para eficiencia energética en edificios).
- Bonificación del kWh en carga pública: Equiparable a la bonificación del diésel.

9. **Vehículos de segunda mano.** mercado emergente ignorado. Se señala la omisión significativa de vehículos eléctricos de segunda mano en el programa. Esto es especialmente relevante porque:

- Existe un mercado creciente de vehículos eléctricos procedentes de empresas de renting (que asumen el riesgo de depreciación).
- Para microempresas vulnerables, un eléctrico de segunda mano puede ser más accesible que uno nuevo.
- Permite renovación progresiva: empresas que no pueden acceder a vehículo nuevo podrían acceder a uno de segunda mano "siempre más nuevo que el que tienen".
- El Autoplus ya incluye hasta 12 meses (kilómetro cero), pero este programa podría ir más allá.

10. **Infraestructura de recarga para usuarios rurales.** Aunque el Programa 2 contempla infraestructura de recarga vinculada, se identifica una propuesta específica: Tarjeta o bono de recarga bonificada para usuarios rurales sin posibilidad de instalar punto de recarga propio (sin garaje, vivienda en alquiler, etc.). Sin esto, la electrificación en zonas rurales es materialmente imposible, por mucho que se subvencione el vehículo.
11. **Fidelidad de marca y no discriminación.** En el sector profesional existe gran fidelidad a marcas específicas (especialmente en pesados, pero también en ligeros). Las ayudas no pueden depender de que ciertas marcas implementen estrategias comerciales específicas (como financiación a través de sus propias financieras). Debe garantizarse neutralidad tecnológica y de marca.
12. **La legislación restrictiva como incentivo.** Emerge la reflexión de que las zonas de bajas emisiones y restricciones de acceso (legislación existente) actúan como incentivos forzados que empujan al sector hacia la electrificación. Aunque no son deseables desde la perspectiva del sector, en la práctica facilitan la aplicabilidad de las ayudas al crear necesidad real de renovación. Aunque también se comentó una paradoja, ya que el Ministerio de Economía eliminó la obligación de que los vehículos nuevos fueran más jóvenes que los sustituidos (medida que el sector pedía mantener porque les forzaba a renovar), por presiones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Ahora la flota no rejuvenece necesariamente, lo que llevó a comentar que, a veces, las restricciones son funcionales a la transición.

MESA 8: DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO

MEDIDA C2.M6.a. Descarbonización del transporte pesado

Mejoras generales:

- **Redefinición y ampliación de beneficiarios.** No queda claro si las ayudas se dirigen exclusivamente a empresas de transporte público o si también incluyen flotas privadas de transporte de mercancías y viajeros. Esta indefinición genera incertidumbre sobre quién puede acceder realmente a las ayudas. Además, se comparte la preocupación de que la limitación a microempresas vulnerables (hasta 9 trabajadores y menos de 2 millones de euros de facturación) deje fuera una parte muy importante del sector. En el caso del transporte de autobuses, con 9 trabajadores una empresa puede tener como máximo 5 autobuses, lo que excluye a la mayoría del sector. Algunas propuestas en este sentido son:
 - No limitar a empresas de transporte:
 - Ampliar a cualquier microempresa vulnerable cuya base de negocio dependa del transporte, aunque no sea específicamente una empresa de transporte (ejemplo: pequeño comercio que necesita camión para distribución).
 - La página 145 habla de "transporte nacional en España", lo que genera confusión. Se debe aclarar que se refiere a empresas con sede en España, independientemente de dónde realicen el transporte (un vehículo puede salir de España legalmente).
 - Incluir transportistas privados:
 - No restringir únicamente a transporte público. Las flotas privadas de autobuses y camiones también deben poder acceder si cumplen criterios de vulnerabilidad.
 - Ampliar concesiones en transporte público:
 - La medida solo contempla empresas de titularidad pública. Se debe permitir que empresas concesionarias de servicios públicos también puedan acceder ya que son la mayoría, no solo las de titularidad municipal directa.
 - Establecer criterios objetivos de vulnerabilidad:
 - Definir umbrales más precisos que el simple tamaño de empresa (menos de 10 empleados y 2 millones de facturación).
 - Incluir criterios de territorialidad (urbano-rural) para garantizar equidad territorial.
 - Aclarar qué es un "distrito vulnerable" y un "territorio vulnerable". El documento habla de municipios vulnerables cuando dos tercios de su población reside en distritos vulnerables, pero no define qué son estos distritos. También usa "territorio vulnerable" en otras medidas con criterios diferentes (áreas funcionales, espacios naturales protegidos), lo que genera confusión y puede afectar la cohesión social y equidad territorial.
- **Redistribución presupuestaria y priorización social.** Se considera exagerado que el 51% de las ayudas del Plan Social para el Clima se destinen a empresas. Se percibe que se ha "aprovechado" el Plan para incluir un programa de renovación de flotas de transporte pesado que podría financiarse por otros programas, desviando recursos que deberían ir prioritariamente a usuarios vulnerables.

- Suprimir o reorientar la Medida B (autobuses públicos):
 - Se propone eliminar del Plan Social para el Clima la financiación de flotas de autobuses públicos urbanos, ya que no ayuda directamente a usuarios vulnerables. La renovación de flotas no hace el transporte más asequible para colectivos vulnerables; eso se consigue con tarifas gratuitas, bonos sociales, etc.
 - Además, la Ley de Cambio Climático ya obliga a que en 2030-2032 los autobuses urbanos de titularidad pública sean 100% eléctricos, por lo que las empresas deberán hacerlo de todas formas.
 - Además, sólo existen 28 empresas municipales de transporte en España. De ellas, únicamente 16 municipios cumplen las condiciones de vulnerabilidad establecidas, lo que parece un número muy reducido para absorber el presupuesto destinado del 2027 al 2032.
 - Los recursos de esta medida podrían redirigirse a un programa de ayudas para compra, renovación o alquiler de vehículos 100% eléctricos para usuarios vulnerables (personas físicas, no empresas).
- Establecer retornos o contrapartidas para empresas beneficiarias:
 - Si las empresas van a recibir el 100% de la financiación a través del Plan Social para el Clima, se debe exigir algún tipo de retorno o compromiso social (por ejemplo, priorizar contratación de colectivos vulnerables, ofrecer servicios a precios reducidos a usuarios vulnerables, etc.).
 - Las empresas de transporte se van a descarbonizar de todas formas debido a otras políticas públicas (zonas de bajas emisiones, restricciones climáticas, obligaciones legislativas), por lo que la ayuda pública debe ir acompañada de compromisos sociales.
- **Especificación tecnológica y tipología de vehículos.** Se valora muy positivamente que la medida hable únicamente de vehículos de cero emisiones, excluyendo biocombustibles.
 - Cambiar "cero emisiones" por "100% eléctricos":
 - Evitar que futuras revisiones del concepto "cero emisiones" a nivel europeo permitan incluir biocombustibles o combustibles alternativos, como el hidrógeno.
 - Mantener el enfoque exclusivo en electrificación, que es la tecnología viable para transporte pesado de ámbito local, regional y nacional (que representa el 94% de los beneficiarios potenciales según el propio Plan).
 - Incluir vehículos municipales especializados:
 - Ampliar la tipología de vehículos elegibles para incluir vehículos N (no solo M) de titularidad municipal: barredoras, limpiadoras, camiones de recogida de residuos, etc.
 - Son vehículos muy electrificables por su uso urbano y de rutas predecibles, y están adaptados con carrozados especializados sobre camiones base.
 - Incluir vehículos eléctricos de segunda mano:
 - Permitir la adquisición de vehículos eléctricos de segunda mano, no solo nuevos. Aunque el mercado esté menos desarrollado en pesados que en ligeros, existe un mercado creciente (especialmente de vehículos procedentes de renting).

- Esto permitiría a transportistas pequeños que tienen un camión antiguo adquirir un eléctrico de segunda mano más accesible, generando un mercado alternativo como ya ocurre con los diésel.
- No hacerlo cierra posibilidades si el reglamento europeo no lo impide.
- **Facilitar acceso mediante concurrencia simple o proceso en dos pasos.** Aunque la concurrencia competitiva permite ayudas de hasta el 100% de la diferencia de coste (frente al 60% de la concurrencia simple), exige presentar un plan de descarbonización o transformación de flotas. Para microempresas de hasta 9 trabajadores, elaborar este plan tiene un coste y complejidad difícilmente asumibles, lo que puede convertirse en una barrera de acceso.
 - Priorizar concurrencia simple para microempresas:
 - Aunque la concurrencia competitiva permite ayudas mayores (hasta 100% vs 60%), es muy difícil para microempresas de hasta 9 trabajadores presentar planes de descarbonización complejos.
 - La concurrencia simple (solicitud directa sin competir) es más accesible, aunque las cuantías sean menores.
 - Proceso en dos pasos para concurrencia competitiva:
 - Crear una línea de ayuda previa para que microempresas soliciten apoyo para el cálculo de huella de carbono y elaboración del plan de transformación.
 - Una vez elaborado el plan con esta primera ayuda, la empresa podría presentarse a la concurrencia competitiva para la adquisición del vehículo.
 - Esto aprovecharía las líneas ya previstas de servicios de cálculo de huella de carbono, formación y reporte ambiental.
- **Infraestructura de recarga vinculada a clientes.** Para incentivar la electrificación de vehículos pesados y dada la falta de puntos de recarga en la actualidad, se propone subvencionar puntos de recarga en instalaciones de clientes:
 - No limitar la infraestructura de recarga solo a las instalaciones propias de la empresa de transporte.
 - Permitir que se subvencionen puntos de recarga en las instalaciones de los clientes donde la empresa presta servicio regularmente (por ejemplo, un transportista que hace reparto diario a un centro logístico).
 - Condición: que los puntos de carga/descarga estén vinculados a colectivos vulnerables o empresas vulnerables beneficiarias.
 - Reconocimiento de la dificultad: habría que demostrar que el uso del punto de recarga es mayoritariamente por parte del beneficiario (por ejemplo, que el 80% de los kWh cargados durante el ciclo de vida del punto sean utilizados por vehículos del beneficiario).
- **Concreción del programa de achatarramiento.**
 - Falta información detallada:
 - El programa de achatarramiento aparece mencionado, pero sin concreción sobre intensidad de ayudas, criterios de elegibilidad (vehículos según categoría Euro), ni procedimientos.
 - Ligar achatarramiento a compra de vehículo nuevo eléctrico:
 - Es imprescindible que el achatarramiento esté condicionado a la adquisición de un vehículo nuevo 100% eléctrico, no a cualquier vehículo nuevo.

- Esto garantiza que la medida contribuya realmente a la descarbonización y renovación hacia cero emisiones.
- **Productos financieros complementarios (garantías, leasing).** Ampliar instrumentos más allá de subvenciones directas:
 - Desarrollar medidas de apoyo como garantías públicas específicamente diseñadas para PYMEs y flotas de empresas pequeñas.
 - Vincular estos instrumentos al leasing, trayendo al sector financiero como facilitador.
 - Esto podría permitir usar los fondos públicos de manera más efectiva, teniendo un impacto mayor al movilizar capital privado adicional.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Tributación y fiscalidad.**
 - Exención tributaria de las ayudas: las ayudas recibidas deben estar exentas de tributación (no computar como ingreso en IRPF o Impuesto de Sociedades). Hay un precedente con las ayudas del PRTR para eficiencia energética en edificios estuvieron exentas. Es especialmente necesario tratándose de empresas vulnerables.
 - Bonificaciones fiscales en la adquisición: deducciones en el Impuesto de Sociedades para empresas que adquieran vehículos eléctricos y bonificaciones en la compra del vehículo.
 - Fiscalidad de la recarga:
 - Reducción del impuesto especial sobre la electricidad para recarga de vehículos eléctricos profesionales.
 - Bonificación del kilovatio hora en recarga pública, equiparable a la bonificación que tiene el diésel profesional.
 - Actualmente existe una "incongruencia fiscal" entre el diésel bonificado y la electricidad sin bonificar, lo que desincentiva la transición.
- **Momento y forma del pago.**
 - Pago anticipado obligatorio:
 - Las ayudas deben concederse y pagarse con carácter anticipado, no después de realizar la inversión.
 - No repetir la experiencia del PRTR, donde las empresas tenían que anticipar la compra del vehículo y esperar hasta dos años para recibir las ayudas.
 - Especialmente crítico cuando los destinatarios son empresas vulnerables que no tienen capacidad de adelantar 50.000-100.000€ o más.
 - El pago anticipado no debe estar sujeto a avales, que suponen una carga adicional.
 - Pago directo al concesionario/proveedor:
 - Idealmente, que la ayuda vaya directamente del organismo gestor al concesionario o proveedor en el momento de la compra, aplicándose como descuento directo al beneficiario.
 - Esto evita que la empresa vulnerable tenga que adelantar el dinero y esperar el reembolso.
 - Modelo similar al que se está intentando implementar en el Autoplus para vehículos ligeros.

- **Intensidad de las ayudas diferenciada.**
 - Para empresas públicas de viajeros:
 - Intensidad del 100% (ya contemplado en la medida).
 - Para empresas privadas (transporte de mercancías y viajeros):
 - No puede ser solo la diferencia de precio entre vehículo eléctrico y diésel. Debe haber un incentivo comparativo real respecto al equivalente diésel. Si la ayuda es solo la diferencia de precio, las empresas seguirán comprando diésel.
 - En transporte pesado, el obstáculo es mayor que en ligeros: la tecnología está menos madura, hay menos puntos de recarga, las inversiones son mucho mayores, las rutas son más complejas.
 - Propuesta: más que la diferencia diésel-eléctrico, aunque no necesariamente el 100% (que es lo que reciben las empresas públicas). Encontrar un punto intermedio que haga realmente atractiva la transición.
 - El referente comparativo debe ser el transporte público de viajeros (que recibe 100%); las empresas privadas vulnerables necesitan un nivel de ayuda proporcionalmente elevado.
- **Agilidad burocrática y plazos.**
 - Procedimientos ágiles:
 - Los plazos de tramitación deben ser muy ágiles, especialmente porque las empresas están realizando inversiones elevadas. Evitar esperas de 1-3 años como en el PRTR.
 - La inversión en un vehículo pesado eléctrico es muy significativa para una microempresa vulnerable; la incertidumbre administrativa puede ser un factor disuasorio.
 - Simplificación administrativa:
 - Reducir al máximo la carga administrativa y documental, especialmente para microempresas de hasta 9 trabajadores que no tienen estructura administrativa para gestiones complejas.
 - Si se opta por concurrencia competitiva, facilitar mediante la línea de ayudas para cálculo de huella de carbono y elaboración de planes (proceso en dos pasos).
- **Gestión centralizada vs. autonómica.**
 - Gestión desde el Ministerio (no por CCAA):
 - La gestión debe realizarse desde el Ministerio de forma centralizada, no delegar en comunidades autónomas como en el PRTR.
 - Si se opta por concurrencia competitiva, la gestión autonómica es incompatible técnicamente (no se puede hacer concurrencia competitiva por CCAA según los marcos regulatorios).
 - La experiencia del PRTR gestionado por CCAA generó heterogeneidad, desigualdades territoriales y dificultades administrativas.
 - Homogeneidad de criterios:
 - Garantizar que los criterios de elegibilidad, intensidad de ayudas y procedimientos sean homogéneos en todo el territorio nacional.

- Evitar que criterios como "municipios vulnerables" o "menos de 30.000 habitantes" generen inequidades entre CCAA con estructuras demográficas diferentes.
- **Marcos regulatorios y negociación europea.**
 - Condicionantes del Reglamento del Fondo Social para el Clima:
 - El Plan está limitado por el Reglamento del Fondo Social para el Clima, que establece que los beneficiarios deben ser microempresas vulnerables (menos de 10 empleados, menos de 2 millones de facturación).
 - Actuaciones para otras empresas tendrían que venir en un paso posterior, con otros fondos generados por el ETS2 pero fuera del Plan Social para el Clima.
 - Condicionantes de las ayudas de Estado:
 - Para empresas privadas, aplica el Reglamento de Ayudas de Estado (excepción por categorías).
 - A partir de enero de 2027, solo se pueden ayudar vehículos de emisión cero (no híbridos).
 - Alternativa: ayudas de minimis, pero en ese caso no se puede dar prácticamente nada (cuantías muy limitadas).
- **Infraestructura de recarga: aspectos operativos.**
 - Programas diferenciados:
 - Dentro de la Medida A (pesados), los 405 millones incluyen los cinco programas: adquisición de vehículos, infraestructura de recarga en instalaciones propias, achatarramiento, huella de carbono/formación, y digitalización.
 - Los 400 millones de la Medida D (puntos de recarga) son adicionales y se gestionarán por CCAA para financiar "zonas sombra" sin cobertura de recarga.
 - No son redundantes: uno es infraestructura vinculada a flotas (dentro de cada medida de vehículos); otro es despliegue territorial general.
 - Certidumbre operativa:
 - La disponibilidad de recarga vinculada (en las propias instalaciones de la empresa) es fundamental para proporcionar certidumbre operativa y garantizar costes razonables del suministro eléctrico.
 - Sin puntos de recarga propios, las empresas dependen de la recarga pública, que es más cara y menos predecible.
 - Productos de financiación blanda:
 - Para infraestructura de recarga, se podrían usar modelos de financiación blanda (préstamos bonificados, garantías) en lugar de solo subvenciones, lo que podría ser más efectivo con los fondos públicos disponibles.
- **Condicionantes y contrapartidas sociales.**
 - Priorizar colectivos vulnerables en las contrapartidas:
 - Si las empresas reciben ayudas elevadas (especialmente si es el 100% de la diferencia de coste o más), establecer condicionantes de retorno social.
 - Ejemplos: compromiso de contratar a personas en situación de vulnerabilidad, ofrecer servicios de transporte a precios reducidos a usuarios

vulnerables, participar en programas de movilidad rural para zonas desatendidas, etc.

- Coherencia con objetivos del Plan Social para el Clima:
 - Recordar que el Plan no es un programa general de renovación de flotas, sino un instrumento de justicia climática dirigido a colectivos vulnerables.
 - Las ayudas a empresas deben justificarse por su impacto en la asequibilidad y accesibilidad del transporte para usuarios vulnerables, no solo por la descarbonización tecnológica.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA MESA 8:

1. **Tensión por el enfoque de las medidas.** Existe una tensión entre el carácter social del Plan (Fondo Social para el Clima dirigido a colectivos vulnerables) y su uso como instrumento de política industrial de renovación de flotas.
 - El 51% del presupuesto va a empresas, lo que genera cuestionamiento sobre si el Plan va a funcionar como un programa de descarbonización empresarial que podría financiarse por otras vías.
 - La pregunta clave es: ¿las ayudas a empresas revierten realmente en usuarios vulnerables o son principalmente un apoyo sectorial?
 - Esta tensión atraviesa toda la discusión y condiciona las propuestas de mejora.
2. **Diseño que puede limitar su propio impacto.** La medida está acotada por restricciones que pueden convertirla en difícilmente ejecutable, llevando a una baja ejecución presupuestaria y a no llegar a los destinatarios previstos:
 - Microempresas de hasta 9 trabajadores: deja fuera la mayor parte del sector.
 - Solo 16 municipios elegibles para autobuses públicos en 6 años (2027-2032).
 - 28 empresas municipales de transporte en total en España: universo muy pequeño.
 - Concurrencia competitiva inaccesible para empresas tan pequeñas (requiere planes complejos).
 - Indefinición de beneficiarios (¿transporte público, privado, flotas propias?).
3. **Brecha entre la ambición tecnológica y la realidad operativa.** Hay un desfase entre el objetivo de descarbonización total y las condiciones reales para que las microempresas vulnerables den el salto:
 - Inversión muy alta para una microempresa: 50.000-150.000€ por vehículo pesado.
 - Tecnología menos madura que en vehículos ligeros: menos oferta, menos puntos de recarga, menor autonomía.
 - Infraestructura insuficiente: sin recarga vinculada propia, la operativa se dificulta hasta hacer inviable, en muchos casos.
 - Incertidumbre financiera: si hay que adelantar el dinero y esperar 2 años (como en PRTR), las empresas vulnerables van a tener difícil participar.
4. **Necesidad de coherencia tecnológica: 100% eléctrico.** Existe consenso en la necesidad de especificar "100% eléctrico" en lugar de "cero emisiones":
 - Riesgo regulatorio: la revisión europea del concepto "cero emisiones" puede abrir la puerta a biocombustibles e hidrógeno.

- Justificación operativa: el 94% de las empresas beneficiarias se dedican al transporte a escala nacional/regional/local, no internacional. Los vehículos eléctricos dan respuesta a estas necesidades.
 - Coherencia económica: la electrificación es más barata operativamente (coste del kWh vs diésel) y permite recarga en instalaciones propias.
5. **Infraestructura de recarga: el cuello de botella operativo.** Si no hay una infraestructura de recarga vinculada y accesible, se convierte en una fuerte barrera a la descarbonización del transporte pesado:
- Se argumenta que la recarga en instalaciones propias es imprescindible para dar certidumbre operativa y costes razonables.
 - Además, muchas empresas de transporte operan en instalaciones de clientes (reparto, logística) y sería necesario poder subvencionar puntos de recarga allí también.
 - Se valora que los 400 millones de la Medida D (puntos de recarga en zonas rurales/sombra) son complementarios y necesarios, pero no suficientes.
6. **Mejorar la definición de vulnerabilidad es necesario.** Se comenta que la indefinición de "vulnerabilidad" (empresarial, municipal, territorial, por distritos) genera confusión y riesgo de inequidad territorial y social. Se necesita establecer criterios objetivos, transparentes y territorialmente equilibrados de vulnerabilidad, o se teme que la medida reproduzca desigualdades existentes:
- ¿Qué es un "distrito vulnerable"? ¿Y un "territorio vulnerable"?
 - ¿Municipios vulnerables por población, por renta, por ambos?
 - ¿Cómo se garantiza que las ayudas lleguen realmente a zonas rurales, despobladas, con menor renta?
7. **Aprender de la experiencia del PRTR.** Hay un rechazo explícito a repetir los problemas del PRTR:
- Pago diferido (hasta 2 años de espera): es una barrera para empresas vulnerables.
 - Gestión por CCAA: genera heterogeneidad, desigualdades y complejidad administrativa.
 - Concurrencia competitiva mal diseñada: excluye a los más pequeños.
 - Escrutinio europeo a posteriori: genera inseguridad jurídica.
8. **Necesidad de tener en cuenta la fiscalidad en el Plan Social para el Clima.** La fiscalidad puede ser tan importante como las ayudas directas, pero está casi ausente de la medida. En este sentido, se propone un paquete fiscal integral que acompañe las ayudas directas y haga realmente competitivo el vehículo eléctrico frente al diésel:
- Diésel profesional bonificado vs electricidad sin bonificar: incongruencia que desincentiva la transición.
 - Exención tributaria de las ayudas, deducciones en IS, bonificaciones en la compra, reducción del impuesto especial en la recarga eléctrica.
9. **Instrumentos financieros.** Se propone tener en cuenta instrumentos financieros, más allá de las subvenciones directas, pasando de un modelo de "ayuda pura" a un modelo de facilitación financiera que genere un ecosistema sostenible de electrificación del transporte pesado:

- Garantías públicas para leasing de vehículos eléctricos.
 - Financiación blanda para infraestructura de recarga.
 - Movilización de capital privado mediante instrumentos que multipliquen el impacto de los fondos públicos.
10. **Contrapartidas sociales a las empresas, como condición de legitimidad.** Se parte del hecho de que las empresas se van a tener que descarbonizar de todas formas por obligación legislativa (Ley de Cambio Climático, zonas de bajas emisiones, etc.). Por tanto, si reciben ayuda pública del Fondo Social para el Clima, se argumenta que debe haber un retorno social explícito en forma de contrapartidas sociales claras:
- Priorización de contratación de colectivos vulnerables.
 - Servicios de transporte a precios reducidos para usuarios vulnerables.
 - Participación en programas de movilidad rural o zonas desatendidas.
11. **Clarificar la medida de achatarramiento.** Se solicita clarificar si realmente va a existir o eliminarlo del documento para no generar expectativas falsas. El programa de achatarramiento aparece mencionado, pero sin concreción, y su viabilidad es dudosa:
- No hay información sobre intensidad de ayudas, criterios de elegibilidad (categorías Euro), procedimientos.
 - Si entra, debe estar imprescindiblemente ligado a compra de vehículo eléctrico nuevo, no a cualquier renovación.
12. **Autobuses públicos: ¿pertenecen a este plan?** Existe un cuestionamiento de fondo sobre si la renovación de flotas de autobuses urbanos públicos debe estar en el Plan Social para el Clima:
- Ya es obligatoria por ley (2030-2032: 100% eléctricos).
 - No hace el transporte más asequible para usuarios vulnerables (eso lo hacen tarifas gratuitas, bonos sociales, etc.).
 - Los recursos podrían ir a un programa de vehículos eléctricos para personas vulnerables (no empresas).
13. **Vehículos de segunda mano.** Se propone incluir vehículos de segunda mano si el reglamento europeo lo permite (aparentemente no hay impedimento claro). El mercado de vehículos eléctricos de segunda mano (especialmente procedentes de renting) es una oportunidad para microempresas que no está contemplada:
- Permite a transportistas pequeños acceder a la electrificación de forma más asequible.
 - Ya existe un mercado creciente en ligeros; en pesados está empezando.
 - Genera un ecosistema de mercado secundario que da salida a vehículos de flotas grandes (renting, empresas públicas) hacia pequeños operadores.

TEMA TRANSVERSAL COMPONENTE 2: TRANSPORTE

MEDIDA C2.M6.d Puntos de recarga

Mejoras generales:

- **Valoración positiva si financia zonas sombra.**
 - La Medida D (400 millones para infraestructura de recarga) se valora positivamente si efectivamente se destina a financiar zonas sin cobertura en las CCAA.
 - Priorización de municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población es coherente con el enfoque de justicia territorial.
- **Priorización y enfoque de personas destinatarias.**
 - Se destaca la dificultad general de movilidad motorizada en las zonas rurales afectadas por la medida.
 - Se plantea la necesidad de incluir en el plan a pequeños autónomos y microempresas que utilizan vehículos no incluidos en las categorías tradicionales de transporte de mercancías o personas, como agricultores con tractores.
- **Rentabilidad y competitividad.** Se señala que la electrificación de vehículos de trabajo podría mejorar la rentabilidad de microempresas rurales, incluyendo actividades como la ganadería o la panadería.
- **Infraestructura pública y privada.**
 - Se propone incorporar la posibilidad de desarrollar puntos de recarga públicos en zonas rurales y facilitar que las microempresas puedan disponer de sus propios puntos de recarga.
 - Se considera importante que, en caso de instalar puntos de recarga en el medio rural, estos tengan un uso lo más amplio posible.
- **Necesidad de agilidad.** Al igual que en el resto de medidas, la gestión debe ser ágil y con plazos rápidos, porque las empresas y particulares están haciendo inversiones en vehículos eléctricos que quedan inoperativos sin infraestructura de recarga.
- **Productos financieros complementarios.** También aquí se podría explorar el uso de garantías y financiación blanda para ampliar el impacto de los fondos públicos, movilizandoinversión privada adicional.

Cuestiones específicas para mejorar la aplicabilidad:

- **Enfoque en cargadores rápidos.** Priorizar la instalación de cargadores rápidos en el medio rural, ya que la falta de este tipo de infraestructuras constituye una de las principales limitaciones para la transición hacia el vehículo eléctrico.

7. Conclusiones transversales y por mesa

Transversales

1. **Mayor claridad en los criterios, definiciones y objetivos.** Es importante definir de forma más clara los criterios de acceso a las distintas ayudas, los objetivos y acciones y las partidas presupuestarias destinadas a las distintas submedidas.
2. **Paradoja de la vulnerabilidad.** Las personas y territorios más vulnerables enfrentan las mayores barreras de acceso a las ayudas diseñadas para protegerlas. Los criterios restrictivos (tamaño municipal, capacidad de anticipación financiera, complejidad administrativa) excluyen sistemáticamente a quienes más necesitan el apoyo.
3. **Fragmentación administrativa como obstáculo crítico.** La multiplicidad de planes (FSC, PNRE, PEV, PSpC, autonómicos), administraciones (estatal, autonómica, provincial, local) y la falta de coordinación entre las ventanillas, genera incongruencia de criterios y, a veces, duplicidades y confusión. Se demanda urgentemente coordinación vinculante y ventanilla única real.
4. **Brecha urbano-rural.** Las soluciones pensadas para contextos urbanos densos excluyen sistemáticamente a población rural (viviendas unifamiliares, dependencia del vehículo privado, ausencia de transporte público), que paradójicamente sufre mayor vulnerabilidad energética y de transporte.
5. **Insostenibilidad financiera: inversión sin operación y/o mantenimiento.** Los fondos europeos financian la inversión inicial, pero no los costes operativos y/o de mantenimiento. Existe riesgo real de que las infraestructuras y servicios creados se deterioren o desaparezcan al agotarse las subvenciones, especialmente en contextos vulnerables con menor capacidad municipal.
6. **Simplificación administrativa como condición *sine qua non*.** La complejidad burocrática es la barrera de acceso más importante. Sin simplificación radical (pago anticipado, pago directo a proveedores, reducción documental, renovación automática), el Plan puede reproducir desigualdades existentes en lugar de reducirlas.

Vivienda

- **Mesa 1 - Rehabilitación energética de viviendas y centros comunitarios.** La barrera principal no es técnica sino de aplicabilidad de las medidas. Se demanda priorizar la vulnerabilidad socioeconómica sobre calidad constructiva, definir criterios de vulnerabilidad más interseccionales, usar demanda energética (no consumo) para evitar penalizar pobreza energética escondida, simplificar administrativamente con pago anticipado al 100%. Es imprescindible mejorar la coordinación entre planes (PEV, PNRE, PSpC), adoptar enfoque integral de barrio (no solo suma de edificios) con medidas antigentrificación, proteger jurídicamente a inquilinos con salvaguardas vinculantes, crear línea específica para

viviendas unifamiliares rurales, priorizar intervenciones estructurales duraderas sobre parches rápidos, y establecer instrumentos financieros innovadores que atraigan capital privado con garantías públicas.

- **Mesa 2 - Promoción de vivienda social.** Existe una tensión fundamental entre nueva construcción y coherencia climática del Plan, con apoyo al objetivo de ampliar vivienda asequible, pero con dudas significativas sobre si construir nueva vivienda es la estrategia más adecuada frente a rehabilitación, movilización de vivienda vacía o reconversión de edificios existentes. Se demanda clarificar el modelo (¿vivienda social o protegida?, ¿duración de protección?), mantener el carácter social permanente para evitar que fondos públicos acaben en mercado especulativo, incorporar criterios de calidad integral (accesibilidad, confort, adaptación climática, localización adecuada) más allá de eficiencia energética, definir mejor vulnerabilidad incluyendo discapacidad y juventud, establecer salvaguardas para evitar efectos no deseados (gentrificación, concentración de vulnerables, exclusión territorial), reforzar participación de entidades sociales (no solo actores privados), y garantizar coherencia entre medios y fines (si el fin es social, los medios también deben serlo).
- **Mesa 3 - Comunidades energéticas.** Las comunidades energéticas se valoran como un instrumento clave de empoderamiento ciudadano y generación de tejido social, pero enfrentan barreras críticas que limitan su potencial transformador. Se identifica un problema fiscal grave (participar puede provocar retirada de IMV, ayudas sociales, becas) que debe corregirse urgentemente en origen, y se demanda definición amplia y operativa de vulnerabilidad que incluya climática, geográfica e interseccional, no solo renta. Es imprescindible simplificar las cargas administrativas (no exigir constitución previa, anticipar ayudas 80%, flexibilizar ante cambios técnicos), garantizar apoyo institucional y técnico continuado más allá de la inversión inicial, resolver barreras de acceso económico (tasa de entrada mediante pago fraccionado, fondo solidario o cobertura pública), priorizar participación de pequeño comercio y PYMES vulnerables para conectar generación-consumo diurno, establecer requisitos mínimos de gobernanza democrática (no solo recibir, también participar). Otro aspecto clave es asegurar la comunicación comprensible y la adaptación territorial (urbano-rural), y mantener la neutralidad tecnológica con análisis coste-beneficio riguroso.

Transporte

- **Mesa 4 - Movilidad rural.** La movilidad rural sufre un déficit estructural grave que constituye un problema de equidad territorial y un factor determinante de despoblación, afectando especialmente a jóvenes, mujeres sin vehículo propio y personas mayores. El transporte a demanda y la movilidad compartida reciben apoyo mayoritario como soluciones necesarias, pero condicionado a mejoras significativas en el diseño, financiación y la simplificación de los trámites. Se identifican tensiones críticas: entre descarbonización (electrificación) y equidad social (accesibilidad económica), requiriendo transición gradual y justa; paradoja de capacidad administrativa (municipios más pequeños con mayores déficits son los que tienen menor capacidad técnica para gestionar subvenciones); confusión conceptual entre medidas que dificulta solicitud de ayudas; y financiación insuficiente con sostenibilidad incierta una

vez agotados fondos iniciales. Se demanda una definición territorial precisa con criterios multidimensionales (no sólo población), coordinación entre administraciones sin paralización, simplificación administrativa radical (apoyo técnico, mancomunidades, proceso en dos fases), digitalización inclusiva con alternativas analógicas, claridad jurídica sobre responsabilidades y seguros, infraestructura de recarga adaptada al medio rural (cargadores rápidos, ubicación estratégica), participación ciudadana en co-diseño de soluciones, y perspectiva de género en análisis de necesidades.

- **Mesa 5 - Transporte público y puntos de intercambio.** Las medidas presentan una paradoja central: los criterios de elegibilidad excesivamente restrictivos excluyen precisamente a los territorios y colectivos vulnerables que deberían ser prioritarios (solo 16 municipios en transformación de flotas, solo 55 en carriles bus, grandes ciudades excluidas). El Abono Único Social recibe un apoyo fuerte como medida oportuna con buena acogida social, pero existe una preocupación fundada de que genere aumento de demanda sin mejora paralela del servicio (más frecuencias, capacidad, instalaciones), provocando saturación y deterioro de calidad que afecte al conjunto de usuarios. Se identifica fragmentación y falta de visión sistémica: medidas presentadas de forma aislada sin integración (abonos sin mejora de servicio, carriles bus sin priorización semafórica, electrificación sin infraestructura de recarga coordinada), omitiendo propuestas fundamentales de mejora general del transporte público. La coordinación interadministrativa emerge como factor crítico de éxito del Abono (si no se adhieren todas las administraciones, será fragmentado y de utilidad limitada), el criterio de titularidad pública se percibe como una barrera injustificada (debe incluirse todo transporte público independientemente del modelo de gestión), la definición de vulnerabilidad basada solo en la renta es insuficiente. Es importante incorporar accesibilidad, asequibilidad, aceptabilidad y territorialidad. Se detecta incoherencia entre medidas del mismo plan (quien puede acceder a unas no puede a otras por criterios contradictorios), y hay riesgo real de no ejecución por criterios demasiado restrictivos que impidan llegar a territorios vulnerables.
- **Mesa 6 - Movilidad activa e intermodalidad.** Las cuatro medidas (infraestructura ciclista, bicicletas públicas tradicionales y de larga duración, intermodalidad con transporte público) cuentan con un apoyo sólido y amplio, valorándose como estrategias necesarias y coherentes con políticas europeas de movilidad sostenible. La conectividad y la intermodalidad (especialmente primera y última milla) son claves del cambio modal: las infraestructuras pierden eficacia si no se conectan con nodos de transporte, polígonos industriales, centros de empleo y otros destinos relevantes de población vulnerable sin vehículo privado. Se identifica como crítica la coordinación entre medidas: sin articulación entre infraestructuras, sistemas de alquiler, aparcamientos seguros y adaptación del transporte público, las actuaciones quedan aisladas y pierden eficacia. La insuficiencia presupuestaria aparece como una preocupación transversal, y se enfatiza que no basta con financiar la construcción inicial, sino que es clave garantizar los costes operativos y el mantenimiento para lograr sostenibilidad a largo plazo, especialmente en contextos vulnerables con capacidades municipales limitadas. El enfoque territorial basado en municipios requiere revisión: incorporar perspectivas flexibles (distritos, núcleos poblacionales, patrones reales de movilidad) y variables adicionales como distancia a servicios, porque personas vulnerables necesitan acceder a servicios que frecuentemente están fuera de sus territorios. La infraestructura por sí sola no garantiza un uso efectivo:

debe acompañarse de medidas de acceso real (ayudas a adquisición de bicicletas incluyendo eléctricas, leasing con opción de compra, integración tarifaria y social, aparcamientos seguros), y la electrificación parcial de sistemas es fundamental para uso cotidiano en contextos con distancias mayores, barrios periféricos u orografía compleja.

- **Mesa 7 - Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas.** Existe una tensión fundamental entre ambición medioambiental (descarbonización 100% eléctrica) y demanda social real: el sector profesional no está preparado ni motivado para la electrificación, la presión viene de los fabricantes y de la legislación, no de demanda espontánea. Se valora positivamente el objetivo, pero existe un riesgo alto de repetir disfuncionalidades del PRTR (ayudas para compra de vehículos eléctricos no se agotaron por criterios demasiado restrictivos, mientras achatarramiento tuvo sobredemanda). Existe una tensión no resuelta entre enfoque sectorial (empresas de transporte profesional) y un enfoque social amplio (cualquier microempresa o autónomo vulnerable que necesite vehículo: panadería, fontanero, fisioterapeuta), debiendo primar el enfoque social. La definición de vulnerabilidad solo por tamaño de empresa (hasta 10 trabajadores, 2 millones facturación) es insuficiente: se requieren criterios multidimensionales incluyendo umbrales más ajustados, territorialidad (rural-urbano), contextos de emergencia climática y situación económica real. La barrera administrativa y financiera es el verdadero obstáculo más allá del coste del vehículo: las microempresas vulnerables no pueden adelantar 30.000-50.000€ y esperar años, exigiéndose pago anticipado obligatorio y pago directo al concesionario en momento de compra, centralización de gestión (no por CCAA como en PRTR que generó "sufrimiento"), y agilidad máxima. Se cuestiona la vinculación con Autoplus (incluye híbridos enchufables que contaminan, criterios diferentes, ministerios diferentes), proponiendo la separación operativa con homogeneidad procedimental. La fiscalidad emerge como una palanca crítica: IVA reducido (modelo Portugal), deducciones en IS e IRPF, exención tributaria de ayudas, bonificación del kWh en carga pública equiparable a bonificación del diésel profesional. Se propone incluir vehículos eléctricos de segunda mano (mercado emergente de renting más accesible para vulnerables), infraestructura de recarga vinculada incluyendo instalaciones de clientes donde se presta servicio regularmente, instrumentos financieros complementarios (garantías públicas, leasing) más allá de subvenciones directas, y reconocer que legislación restrictiva (zonas bajas emisiones) actúa como incentivo forzoso que facilita aplicabilidad pese a resistencia sectorial.
- **Mesa 8 - Descarbonización del transporte pesado.** Existe un cuestionamiento de fondo sobre si la renovación de flotas de transporte pesado debe pertenecer a un Plan Social para el Clima: el 51% del presupuesto va a empresas, generando tensión entre carácter el social del Plan (Fondo Social para el Clima dirigido a colectivos vulnerables) y su uso como política industrial de renovación de flotas que podría financiarse por otras vías. El diseño puede limitar su propio impacto por restricciones que lo hacen difícilmente ejecutable: la limitación de microempresas de hasta 9 trabajadores deja fuera la mayor parte del sector y solo 16 municipios son elegibles para la sustitución de autobuses públicos en 6 años. Solo existen 28 empresas municipales de transporte en total en España (es un universo muy pequeño), lo que hace que la concurrencia competitiva sea inaccesible para empresas pequeñas que no pueden elaborar planes complejos de descarbonización. En el Plan se detecta una indefinición de los potenciales beneficiarios (¿transporte público, privado, flotas propias?). Existe una brecha importante entre la ambición tecnológica y la realidad operativa: es

inversión muy alta para microempresas (50.000-150.000€ por vehículo pesado), la tecnología está menos desarrollada que en el caso de los vehículos ligeros (menos oferta, menos recarga, menor autonomía), infraestructura insuficiente (sin recarga vinculada propia la operativa es inviable), e incertidumbre financiera (si hay que adelantar dinero y esperar 2 años como PRTR, las empresas vulnerables no pueden participar). Existe consenso en especificar "100% eléctrico" en lugar de "cero emisiones" para evitar que la revisión europea abra puerta a biocombustibles e hidrógeno, justificándose porque el 94% de beneficiarios hacen transporte nacional/ regional/ local donde vehículos eléctricos dan una respuesta adecuada. La infraestructura de recarga emerge como cuello de botella operativo: recarga en instalaciones propias es imprescindible para garantizar la certidumbre operativa y los costes razonables, necesitándose también poder subvencionar puntos en instalaciones de clientes donde se opera regularmente. Se rechaza explícitamente repetir los problemas del PRTR (pago diferido hasta 2 años, gestión por CCAA que genera heterogeneidad y complejidad, concurrencia competitiva mal diseñada, escrutinio europeo a posteriori con inseguridad jurídica). La fiscalidad puede ser tan importante como las ayudas directas, pero está casi ausente en el Plan: el diésel profesional bonificado vs la electricidad sin bonificar es una incongruencia que desincentiva la transición, proponiéndose un paquete fiscal integral (exención tributaria de ayudas, deducciones de IS, bonificaciones a la compra, reducción del impuesto especial de recarga eléctrica). Se proponen instrumentos financieros más allá de las subvenciones (garantías públicas para leasing, financiación blanda para infraestructura, movilización capital privado). Las empresas que reciben ayudas elevadas del Fondo Social para el Clima deben comprometerse a implementar contrapartidas sociales claras (contratación de colectivos vulnerables, servicios a precios reducidos, participación en movilidad rural en zonas desatendidas, etc. Es importante recordar que las empresas se van a descarbonizar de todas formas por obligación legislativa.

Informe sobre la Jornada de trabajo del Plan Social para el Clima – sociedad civil 18/06/2026

Redacción del Informe y facilitación de la jornada realizado por Altekio, S.Coop.Mad.