



VICEPRESIDENCIA
TERCERA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

MINISTERIO
DE VIVIENDA Y AGENDA URBANA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



En audiencia pública hasta el 29 de junio

El Gobierno impulsa un Plan Social para el Clima de 9.099 millones para proteger a hogares y microempresas vulnerables de la dependencia fósil

- El Plan, cofinanciado por el Fondo Social para el Clima de la UE, movilizará inversiones de 2026 a 2032 para la rehabilitación energética de edificios, el impulso de la movilidad sostenible y la electrificación
- Con una dotación de 4.723 millones para edificios y 4.376 millones para transporte, el Plan busca consolidar un modelo de resiliencia frente a la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles

25 de mayo de 2026- El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) y el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (MVAU) someten a información pública el Proyecto de Plan Social para el Clima (PSPC), que puede consultarse [aquí](#). Se trata de un instrumento estratégico dotado con 9.099 millones de euros destinado a proteger de forma estable a los colectivos más vulnerables ante la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles. La intención del Ejecutivo es remitirlo, debidamente consensuado y antes de que concluya el presente 2026, a la Comisión Europea para su aprobación. Se ha presentado esta mañana en un acto que puede consultarse en [este enlace](#).

En un contexto marcado por la inestabilidad internacional derivada de la crisis en Oriente Medio y el bloqueo del Estrecho de Ormuz, que ha evidenciado los riesgos de la dependencia de combustibles fósiles importados, el Gobierno de España avanza desde las medidas de protección temporales —como el escudo social de 5.000 millones— hacia soluciones permanentes y de carácter transformador.

La transición energética es una oportunidad para las empresas y las familias de reducir su exposición a la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles,

CORREO ELECTRÓNICO

bzn-prensa@miteco.es

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, S/N
28071 - MADRID
TEL: 91 597 60 68
FAX: 91 597 59 95



ganando en competitividad, calidad de vida y contribuyendo a la vez a la lucha contra el cambio climático. Y el PSpC es un nuevo avance en esa dirección.

El PSpC, que abarca el periodo 2026-2032, centrará su capacidad inversora en colectivos vulnerables, en dos ámbitos clave: los edificios y del transporte por carretera, con el objetivo facilitar que la descarbonización de la economía continúe mejorando la calidad de vida, la habitabilidad y la equidad social. Dado que el enfoque del Plan es en los colectivos vulnerables.

Así, el PSpC se concibe como un instrumento de acompañamiento y protección estable que complementa y refuerza las metas del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030, de la Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética 2026-2030, el Plan Estatal de Vivienda y la Ley de Movilidad Sostenible y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Su diseño prioriza la reducción permanente de las necesidades energéticas de los hogares y las empresas vulnerables, así como el acceso a alternativas de movilidad limpias y asequibles para estos colectivos.

UN PRESUPUESTO DE 9.099 MILLONES COFINANCIADO POR LA UE

El PSpC se enmarca en el Fondo Social para el Clima, iniciativa europea destinada a proporcionar a los Estados miembros recursos para financiar inversiones estructurales en los ámbitos de la edificación y el transporte por carretera. Contará con una dotación financiera de 9.099 millones para el periodo 2026-2032, financiada mediante la asignación a España del 10,52% de los recursos totales del Fondo Social para el Clima, junto con una aportación nacional del 25% del presupuesto total del Plan.

La distribución de los fondos responde al análisis de las necesidades del país y se estructura en dos grandes áreas: el 52% del presupuesto (4.723 millones) se destinará al sector de los edificios, mientras que el 48% restante (4.376 millones) se dirigirá al sector del transporte.

La definición de los beneficiarios se ha realizado con criterios de rigor técnico y sensibilidad social. Sólo serán elegibles los hogares vulnerables, especialmente aquellos en situación de pobreza energética o con rentas bajas y medias-bajas que no disponen de recursos para rehabilitar sus viviendas. También se incluyen los



usuarios de transporte vulnerables, afectados por la falta de alternativas viables al vehículo privado de combustión, así como las microempresas —de menos de 10 empleados y menos de dos millones de facturación anual— con una elevada dependencia de combustibles fósiles en sus flotas.

TRANSFORMACIÓN ENERGÉTICA Y ACCESO A LA VIVIENDA ASEQUIBLE

El Componente de Edificios del PSpC cuenta con 4.723 millones y se configura como una herramienta clave para modernizar el parque residencial español, que todavía presenta un elevado número de viviendas con baja eficiencia energética. Las medidas previstas buscan reducir el consumo de energía, mejorar el confort térmico frente a fenómenos meteorológicos extremos y disminuir de forma significativa las emisiones de CO₂. Se articulan en siete líneas de actuación:

- **Promoción de vivienda asequible (1.813 millones):** Es la medida con mayor dotación económica del Componente. Permitirá impulsar la construcción de nueva vivienda asequible y la rehabilitación integral de edificios actualmente sin uso residencial, garantizando altos estándares de eficiencia energética.
- **Rehabilitación en barrios y entornos urbanos vulnerables (1.220 millones):** Financiará actuaciones integrales a escala de barrio para reducir el consumo de energía primaria no renovable. Se priorizarán zonas con mayores índices de vulnerabilidad, incluyendo rehabilitación energética, climatización renovable o el desarrollo de redes de calor y frío de distrito.
- **Rehabilitación de edificios residenciales (923 millones):** Ayudas destinadas a mejorar el aislamiento térmico y sustituir sistemas basados en combustibles fósiles en edificios donde residan hogares vulnerables. La intensidad de las ayudas se ajustará según el nivel de mejora energética alcanzado.
- **Rehabilitación de viviendas individuales (278 millones):** Intervenciones personalizadas y adaptadas a aquellos hogares que, por su ubicación en edificios plurifamiliares, no puedan someterse a una rehabilitación comunitaria.
- **Comunidades energéticas y consumidores activos (300 millones):** Impulso al autoconsumo colectivo y a sistemas de almacenamiento energético, con la



condición de destinar gratuitamente al menos el 10% de la energía generada o ahorrada a consumidores vulnerables del entorno.

- **RED-ACTÚA (27 millones):** Creación y consolidación de ventanillas únicas y oficinas de asesoramiento para facilitar el acceso a las ayudas y reducir la brecha digital, con atención presencial e itinerante en zonas rurales.
- **Proyectos piloto de intervención exprés y edificios de uso social (162 millones):** Medidas de rápida ejecución para hogares en situación de urgencia térmica y actuaciones de mejora de climatización en centros públicos educativos y asistenciales.

UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, VERTEBRADA Y SIN EXCLUSIONES

El transporte representa más de un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero en España y es uno de los sectores más expuestos a la volatilidad de los precios de los hidrocarburos. Para responder a este desafío, el Componente de Transporte del PSpC movilizará 4.376 millones con el objetivo de facilitar el acceso a alternativas limpias, reforzar la cohesión territorial y reducir la pobreza de transporte, así como apoyar a microempresas y autónomos cuya actividad está centrada en el transporte por carretera. Las actuaciones se estructuran en seis grandes bloques estratégicos:

- **Descarbonización del transporte por carretera (2.269,6 millones):** Se destinarán 846,2 millones a apoyar la renovación de flotas de vehículos pesados por vehículos eléctricos en microempresas vulnerables mediante ayudas que podrán cubrir hasta el 100% de ese sobrecoste, así como el achatarramiento de vehículos anteriores a 2020 (que emiten unas siete veces más NOx que uno nuevo) y 642 millones a la adquisición de vehículos eléctricos ligeros de trabajadores autónomos y microempresas vulnerables. Además, se incluyen 381,4 millones para la electrificación de flotas de transporte público urbano y una partida transversal de 400 millones para el despliegue de puntos de recarga en las instalaciones propias de las empresas.
- **Transporte público asequible y accesible (964,8 millones):** Se financiarán carriles reservados para autobuses por valor de 224,3 millones con el objetivo de desarrollar al menos 28 proyectos que sumarían más de 80 kilómetros de



nuevos carriles exclusivos, y se impulsará un sistema tarifario unificado mediante el “Abono Único Social” (740,5 millones), únicamente disponible para los colectivos vulnerables –como los perceptores del Ingreso Mínimo Vital– que permitirán viajes ilimitados y multimodales con tarifas altamente reducidas.

- **Movilidad rural a la demanda y compartida (702 millones):** Para responder a la dependencia del vehículo privado en el medio rural, en el que el Índice de Motorización es casi un 50% más alto que en las áreas urbanas (698 frente a 470), absorbiendo el coche el 96,2% del presupuesto de transporte de las familias. Se financiarán plataformas digitales y flotas de cero emisiones destinadas a servicios de transporte a demanda (551 millones) y soluciones de movilidad compartida local (151 millones).
- **Impulso a la movilidad activa (370,5 millones):** Construcción de infraestructuras ciclistas seguras (357 millones) e implantación de sistemas públicos de bicicleta, tanto convencionales (9,7 millones) como de alquiler de larga duración (3,8 millones), para favorecer el cambio hacia una modalidad activa. El 58,1% de los españoles dispone de al menos una bicicleta, especialmente en municipios pequeños, sin embargo, solo el 3,2% la usa a diario para ir al trabajo o estudios. Las nuevas inversiones buscan eliminar las barreras de seguridad que provocan este desajuste y triplicar el potencial de uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.
- **Intermodalidad (26,2 millones):** Adaptación de infraestructuras mediante 263 proyectos de aparcamientos seguros de bicicletas y vehículos de movilidad personal en estaciones, apeaderos y paradas, así como mejoras de accesibilidad en estaciones ferroviarias o la adaptación de 108 unidades ferroviarias para permitir subir bicicletas sin plegar.
- **Puntos de intercambio para carpooling (43 millones):** Creación de más de 40 aparcamientos intermodales en la Red de Carreteras del Estado para fomentar el uso compartido del vehículo en los desplazamientos cotidianos.

IMPACTO SOCIAL, GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El diseño del PSpC establece un marco de gobernanza orientado a garantizar que la transición ecológica se desarrolle con criterios de equidad y protección social.



Para su elaboración, el Gobierno ha impulsado un amplio proceso de consulta y participación pública, incorporando más de 1.000 aportaciones de agentes sociales, entidades del tercer sector, administraciones autonómicas y entidades locales.

Con el lanzamiento de la audiencia pública se da un paso más en el proceso participativo, con el objetivo de recabar las alegaciones, propuestas y aportaciones del conjunto de la sociedad sobre el proyecto. Asimismo, se realizarán unos talleres para mejorar la participación social en la elaboración del plan por parte de las asociaciones de la sociedad civil, empresas, sindicatos, administraciones autonómicas y locales, jóvenes, etc.

Uno de los ejes del PSpC es la integración transversal de la perspectiva de género. El análisis realizado o muestra que las mujeres —especialmente aquellas al frente de familias monoparentales o con responsabilidades de cuidado no compartidas— se ven más afectadas por la pobreza energética y la pobreza de transporte. Por ello, los criterios de vulnerabilidad socioeconómica para otorgar el apoyo económico tendrán en cuenta factores como la composición familiar, el nivel de renta, la existencia de personas dependientes y la situación de las víctimas de violencia de género.

DESEMBOLSOS CONDICIONADOS AL CUMPLIMIENTO DE HITOS

En el ámbito operativo, el PSpC contará con un sistema de seguimiento hasta el 31 de julio de 2032. Los desembolsos estarán condicionados al cumplimiento de hitos y objetivos, y las medidas sujetas al principio de “no causar un perjuicio significativo” al medioambiente (DNSH). La coordinación institucional corresponderá al MITECO, en colaboración con el MIVAU, el MITMS, las comunidades autónomas y las entidades locales, que desempeñarán un papel esencial en la ejecución de las inversiones.

Con la puesta en marcha del PSpC, el Gobierno de España reafirma su compromiso con una transición ecológica que, además de responder a los objetivos medioambientales internacionales, contribuya a la reactivación económica, la creación de empleo local y el fortalecimiento del Estado del bienestar. No hay política climática eficaz sin justicia social.



Los comentarios y alegaciones pueden presentarse hasta el 29 de junio mediante el formulario disponible [aquí](#).

Relación general de medidas

		Presupuesto	
Componente 1: Edificios 4.723 M€	Rehabilitación de viviendas	C1.M1. Rehabilitación en entornos vulnerables 1.220M€	
		C1.M2. Rehabilitación de edificios residenciales 923M€	
		C1.M3. Rehabilitación de viviendas 278M€	
	Vivienda social nueva	C1.M4. Promoción de vivienda social 1.813M€	
	Energía	C1.M5. Comunidades energéticas 300M€	
		C1.M7. Intervención exprés y reforma energética centros comunitarios 162M€	
	Transversal	C1.M6. Red Actúa (OTC) 27M€	
	TOTAL 9.099M€	Movilidad rural	C2.M1.a Transporte a la demanda 551M€
			C2.M1.b Movilidad compartida 151M€
		Transporte público	C2.M2.a Abono Único Social 740,5M€
		C2.M2.b Infraestructura de transporte público colectivo (carril bus) 224,3M€	
Movilidad activa		C2.M3.a Construcción o mejora de la infraestructura ciclista 357M€	
		C2.M3.b Servicios de alquiler de bicicleta pública tradicionales 9,7M€	
		C2.M3.c Servicios de alquiler de bicicleta de larga duración 3,8M€	
Intermodalidad		C2.M4. Intermodalidad bicicleta-transporte público 26,2M€	
Puntos de intercambio		C2.M5. Aparcamientos destinados a servicios de <i>carpooling</i> 43M€	
Componente 2: Transporte 4.376 M€		Descarbonización transporte por carretera	C2.M6.a. Descarbonización del transporte pesado 646,2M€
			C2.M6.b. Transformación de flotas de transporte público 381,4M€
			C2.M6.c Vehículos eléctricos ligeros para autónomos y microempresas 642M€
			C2.M6.d Puntos de recarga 400M€