

10/06/2026

DOCUMENTO DE TRABAJO

Análisis de la ruralidad en el Plan Social para el Clima como base para formular alegaciones desde GALxClima

Red2Red



Índice

1	Introducción	3
2	Estructura y presupuesto del PSpC.....	4
2.1	Presupuesto	5
2.1.1	Detalles adicionales sobre la inversión	6
3	Cómo incorpora el PSpC la perspectiva rural.....	7
3.1	Componente 1. Vivienda	7
3.1.1	Rehabilitación energética (C1.M1, C1.M2, C1.M3).....	7
3.1.2	Comunidades energéticas (C1.M5).....	8
3.1.3	Medida 6 (C1.M6): RED-ACTÚA	9
3.2	Componente 2. Transporte	10
3.2.1	Medida 1 (C2.M1): Movilidad rural (transporte a la demanda y movilidad compartida)	10
3.2.2	Medida 3 (C2.M3): Impulso a la movilidad activa	12
3.2.3	Medida 4 (C2.M4): Impulso de la intermodalidad en el transporte público	12
3.3	La ruralidad en la condicionalidad social de las ayudas	12
3.3.1	Criterios de discriminación positiva en vivienda (Componente 1)	13
3.3.2	Condicionalidad territorial en movilidad (Componente 2)	13
3.3.3	Mitigación de la pobreza de transporte	13
4	Gobernanza del PSpC.....	14
4.1	Reparto de responsabilidades por niveles	14
4.2	Gestión especializada a través del IDAE	14
4.3	Mecanismos de coordinación y ejecución	14
4.4	Seguimiento, control y transparencia	15
4.5	Participación ciudadana y de la sociedad civil	15
5	Algunas ideas para las alegaciones	16
5.1	Gobernanza: Los GAL como "intermediarios de confianza"	16
5.2	Componente 1: Vivienda y eficiencia en el medio rural	16
5.3	Componente 2: Movilidad rural "asistida"	17
5.4	Mecanismos financieros y de compensación	17

1 Introducción

El **Plan Social para el Clima (PSpC)** es una iniciativa estratégica diseñada para reducir la vulnerabilidad estructural de la economía española frente a la dependencia de los combustibles fósiles, protegiendo especialmente a los hogares y sectores más expuestos. Su objetivo principal es asegurar una transición energética justa e inclusiva, facilitando que los beneficios de la descarbonización alcancen a los colectivos vulnerables mediante inversiones en eficiencia energética, energías renovables y movilidad sostenible. El plan se financia a través del Fondo Social para el Clima de la Unión Europea, que se nutre de los ingresos de las subastas de derechos de emisión de los sectores de edificios y transporte por carretera (ETS 2).

El proceso de **audiencia e información pública** del Proyecto del PSpC representa una fase decisiva para asegurar que la transición energética en España sea inclusiva y territorialmente equilibrada. Este periodo, abierto desde el **26 de mayo hasta el 30 de junio de 2026**, tiene como objetivo recabar alegaciones y propuestas de la sociedad civil, administraciones y ciudadanía para enriquecer el documento antes de su remisión final a la Comisión Europea. Este paso da continuidad a un proceso participativo previo que incluyó una consulta con más de 1.000 aportaciones y talleres técnicos con entidades del tercer sector.

Desde GALxClima, en colaboración con grupos LEADER, desempeña un papel fundamental en este escenario al analizar cómo el plan responde a los desafíos únicos de las zonas rurales, tales como la dependencia del vehículo privado y las condiciones específicas del parque residencial. El objetivo de esta colaboración es aportar conocimiento experto para que las particularidades del medio rural queden reflejadas en el diseño definitivo de las inversiones.

Tras la jornada técnica celebrada el pasado 20 de mayo, invitamos formalmente a los grupos LEADER que lo deseen a **unir fuerzas e integrar sus visiones en una propuesta estratégica** que estamos consolidando desde GALxClima. Como actores clave de la cohesión territorial, tenemos la oportunidad de presentar un frente común antes del 30 de junio. El conocimiento experto y la experiencia directa en el territorio son activos indispensables para asegurar que el diseño definitivo de las inversiones del Plan Social para el Clima responda con precisión a los desafíos de la ruralidad.

2 Estructura y presupuesto del PSpC

El Plan¹ se organiza en dos componentes principales que agrupan un conjunto coherente de actuaciones estructurales:

Componente 1: Sector de los edificios. Se centra en la modernización y descarbonización del parque residencial para reducir la pobreza energética. Incluye siete medidas:

- **C1.M1:** Rehabilitación energética en barrios y entornos urbanos vulnerables.
- **C1.M2:** Rehabilitación integral de edificios residenciales con hogares vulnerables.
- **C1.M3:** Mejora de la eficiencia en viviendas individuales en edificios plurifamiliares.
- **C1.M4:** Promoción de nueva vivienda social con altos estándares energéticos.
- **C1.M5:** Impulso a comunidades energéticas que incluyan a consumidores vulnerables.
- **C1.M6:** RED-ACTÚA, una red de oficinas de asesoramiento y ventanilla única.
- **C1.M7:** Proyectos piloto de intervención "expres" de bajo coste y reforma de edificios de uso social/educativo.

Componente 2: Sector del transporte. Busca garantizar una movilidad asequible y sostenible para reducir la "pobreza de transporte". Consta de seis medidas:

- **C2.M1:** Soluciones de movilidad rural (transporte a la demanda y compartido).
- **C2.M2:** Transporte público asequible a través de infraestructuras de carril bus y un Abono Único Social.
- **C2.M3:** Fomento de la movilidad activa (infraestructuras ciclistas y bicicleta pública).
- **C2.M4:** Mejora de la intermodalidad (aparcamientos seguros en nodos de transporte).
- **C2.M5:** Puntos de intercambio para fomentar el coche compartido (*carpooling*).
- **C2.M6:** Descarbonización del transporte por carretera mediante la renovación de flotas de microempresas y autónomos hacia vehículos cero emisiones.

¹ <https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/energia/files-1/es-ES/Participacion/Documents/anexos/aeip-pspc/Propuesta%20de%20Plan%20Social%20para%20el%20Clima.pdf>

2.1 Presupuesto

El presupuesto total estimado para la ejecución del Plan Social para el Clima asciende a 9.099 millones de euros, desglosados de la siguiente manera:

- **Componente 1 (Edificios): 4.723 millones de euros.** La mayor inversión de este bloque se destina a la promoción de vivienda social (1.813 M€) y la rehabilitación de barrios vulnerables (1.220 M€).
- **Componente 2 (Transporte): 4.376 millones de euros.** Destaca la partida para la descarbonización del transporte por carretera, que cuenta con 2.269,6 millones de euros.

Tabla 1. Presupuesto por medidas del Plan Social para el Clima

Código	Medida / Inversión	Presupuesto (€)
C1.M1	Rehabilitación en entornos urbanos vulnerables (nivel barrio)	1.220.000.000
C1.M2	Rehabilitación de edificios residenciales	923.000.000
C1.M3	Rehabilitación de viviendas	278.000.000
C1.M4	Promoción de vivienda social	1.813.000.000
C1.M5	Comunidades energéticas y colectivos de consumidores activos	300.000.000
C1.M6	RED-ACTÚA (Oficinas de asesoramiento)	27.000.000
C1.M7	Proyectos piloto de intervención exprés y reforma de edificios sociales/educativos	162.000.000
Total Componente 1		4.723.000.000
C2.M1	Movilidad rural (Transporte a la demanda y movilidad compartida)	702.000.000
C2.M2	Transporte público asequible y sostenible (incluye Abono Único Social)	964.800.000
C2.M3	Impulso a la movilidad activa (infraestructura y bicicleta pública)	370.500.000
C2.M4	Impulso a la intermodalidad en el transporte público	26.200.000
C2.M5	Puntos de intercambio para movilidad compartida (carpooling)	43.000.000
C2.M6	Descarbonización del transporte por carretera (renovación de flotas)	2.269.600.000
Total Componente 2		4.376.000.000

Este marco presupuestario está diseñado para ejecutarse progresivamente hasta el 31 de julio de 2032.

2.1.1 *Detalles adicionales sobre la inversión*

- **Sector Edificios:** La mayor partida se destina a la promoción de vivienda social (C1.M4), seguida de la rehabilitación de barrios vulnerables (C1.M1), buscando una transformación estructural del parque residencial para combatir la pobreza energética de forma duradera.
- **Sector Transporte:** La inversión más cuantiosa es la descarbonización del transporte por carretera (C2.M6), con más de 2.269 millones de euros enfocados en apoyar a microempresas, autónomos y operadores públicos en la transición hacia vehículos cero emisiones.
- **Movilidad Rural:** Se han asignado 702 millones de euros específicos para la movilidad rural (C2.M1), una medida estratégica para los grupos LEADER que busca financiar servicios de transporte a la demanda y soluciones innovadoras en territorios de baja densidad poblacional.
- **Asistencia Técnica:** El presupuesto de muchas de estas medidas incluye un 2,5% destinado a asistencias técnicas, esenciales para el acompañamiento, seguimiento y evaluación continua de los proyectos.

3 Cómo incorpora el PSpC la perspectiva rural

El PSpC no tiene un componente rural explícito separado, pero sí introduce la **ruralidad** como variable territorial dentro del concepto de **vulnerabilidad** (junto a renta, pobreza energética o transporte). Además, reconoce que la transición energética debe garantizar **cohesión territorial**, incluyendo “zonas rurales y municipios con retos demográficos”.

3.1 Componente 1. Vivienda

De las siete medidas que incluye el Plan, las tres primeras están destinadas a la **rehabilitación energética**. Aunque no son exclusivas para el medio rural, se establece la ruralidad entre los criterios de vulnerabilidad:

- C1.M1 Rehabilitación en entornos urbanos vulnerables (nivel barrio).
- C1.M2 Rehabilitación de edificios residenciales.
- C1.M3 Rehabilitación de viviendas.

La medida dedicada a **comunidades energéticas** no es exclusiva pero sí relevante para el medio rural:

- C1.M5 Comunidades energéticas y colectivos de consumidores activos.

Las **oficinas de asesoramiento** de la RED-ACTÚA, actuación asignada al IDAE, son probablemente la medida más adaptada a la “realidad rural”. Prevé puntos de asesoramiento itinerantes como solución para zonas rurales y refuerzo a servicios sociales locales y del tercer sector:

- C1.M6 RED-ACTÚA (Oficinas de asesoramiento).

Finalmente, las medidas con un menor impacto previsible en el medio rural son las dedicadas a **vivienda social y proyectos piloto** en edificios sociales o educativos. Además, son las medidas con una menor asignación presupuestaria:

- C1.M4 Promoción de vivienda social.
- C1.M7 Proyectos piloto de intervención exprés y reforma de edificios sociales/educativos.

3.1.1 Rehabilitación energética (C1.M1, C1.M2, C1.M3)

Las medidas de rehabilitación energética (C1.M1, C1.M2, C1.M3) son las principales medidas con impacto indirecto en el medio rural. El medio rural entra más como problema de acceso y dispersión que como prioridad política diferenciada:

- Extensión explícita a zonas rurales mediante mecanismos operativos:

- Oficinas móviles o itinerantes de rehabilitación.
- Posibilidad de incluir municipios pequeños completos como “ámbitos de intervención”.
- Tratamiento específico del medio rural:
 - Incremento de ayudas en algunos casos por mayor vulnerabilidad territorial.
 - Reconocimiento de dispersión geográfica y dificultades de acceso.

Medida 1: Rehabilitación en entornos urbanos vulnerables (nivel barrio)

- Las ayudas se estructuran según el grado de reducción de la demanda/consumo energético logrado tras la intervención, con **incrementos para viviendas en ámbito rural, para considerar la mayor vulnerabilidad de estos territorios.**

Medidas 1, 2 y 3: Rehabilitación en entornos urbanos vulnerables (nivel barrio); Rehabilitación de edificios residenciales y Rehabilitación de viviendas.

- La elevada vulnerabilidad y el perfil socioeconómico de las familias hace necesaria la implantación de **oficinas de rehabilitación.**
- Estas oficinas actuarán como punto de apoyo técnico, administrativo y social para los beneficiarios y **se integrarán o coordinarán con la actuación del IDAE “RED-Actúa”**, orientada a la creación de redes y oficinas de apoyo contra la pobreza energética. Dicha coordinación permitirá una sinergia operativa y estratégica entre la ejecución de actuaciones físicas sobre el parque edificatorio y los dispositivos de asistencia y seguimiento social.
- En el caso de barrios, se implantarán **oficinas específicas de barrio** orientadas a facilitar la gestión de subvenciones y el acompañamiento técnico a los hogares vulnerables y agentes implicados.
- **En zonas rurales, podrán constituirse oficinas móviles o itinerantes** de manera que puedan prestar asistencia a varios núcleos de población.

3.1.2 Comunidades energéticas (C1.M5)

El Plan no territorializa explícitamente las comunidades energéticas. Aunque no son específicas, son especialmente relevantes para el medio rural:

- Permiten autoconsumo colectivo y redes locales.

- Incluyen obligación de beneficiar a vulnerables ($\geq 10\%$ energía gratuita).

3.1.3 Medida 6 (C1.M6): RED-ACTÚA

La medida 6 pretende dar formación y apoyo económico a entidades y administraciones públicas para mejorar la asistencia que se está prestando y facilitar la puesta en marcha, o la ampliación y adaptación, de oficinas o puntos de asesoramiento que actúen como ventanillas únicas, y que potencien y catalicen las actuaciones de los programas que vayan destinados a paliar la pobreza energética y del transporte, así como canalizar la formación y continuidad de comunidades energéticas e impulsar el autoconsumo. Es probablemente la medida más adaptada a la “realidad rural”:

- Prevé puntos de asesoramiento itinerantes como solución para zonas rurales.
- Refuerza servicios sociales locales y tercer sector.

Objetivos y destinatarios de las ayudas:

- Facilitar apoyo económico para dar continuidad o poner en marcha **puntos de atención a colectivos vulnerables**, que actúen como ventanillas únicas, especializadas en pobreza energética y del transporte, desde dónde se preste ese asesoramiento y ayuda a la tramitación de solicitudes de prestaciones y subvenciones.
- Estos puntos de asesoramiento **podrán ser de naturaleza fija o itinerante**, pensada esa segunda modalidad como la mejor vía de aproximación al entorno rural.
- Este apoyo actuará de **catalizador de los programas dirigidos a colectivos vulnerables**, informando in situ, sobre las ventajas y beneficios de las mejoras energéticas, cómo acogerse a ayudas, selección de aquellas tarifas energéticas más adecuadas así como colaborando con dichos colectivos en la gestión documental necesaria e informando acerca de los beneficios que conlleva la agrupación de consumidores a través de comunidades energéticas, ayudando a salvar la brecha digital y de conocimiento que presentan los posibles beneficiarios.
- En último término, esta medida trata de abordar el *non-take in* de este tipo de medidas en los colectivos más desfavorecidos que encuentran enormes dificultades en la obtención de documentación oficial, preparación de solicitudes e instancias o dificultades con la administración digital, con un **especial foco de atención en el entorno rural, en el que los recursos de apoyo no suelen estar próximos al ciudadano**.

3.2 Componente 2. Transporte

La medida 1 del componente de transporte es la única **diseñada específicamente para el medio rural**, incorpora soluciones adaptadas (apps, reserva telefónica, servicios itinerantes) y reconoce problemas estructurales (dispersión, envejecimiento, falta de alternativas, etc.):

- C2.M1 Movilidad rural (Transporte a la demanda y movilidad compartida).

Las medidas 2, 4 y 5 pueden tener impacto rural, pero su diseño está más orientado a entornos urbanos o periurbanos y muchas de ellas se limitan a dotaciones y mejora de infraestructuras planificadas por la administración:

- C2.M3 Impulso a la movilidad activa (infraestructura y bicicleta pública).
- C2.M4 Impulso a la intermodalidad en el transporte público.
- C2.M5 Puntos de intercambio para movilidad compartida (carpooling).

Las medidas 2 y 6 no tienen una componente rural específica, aunque podrán beneficiar a las personas vulnerables y microempresas rurales:

- C2.M2 Transporte público asequible y sostenible (incluye Abono Único Social)
- C2.M6 Descarbonización del transporte por carretera (renovación de flotas)

3.2.1 Medida 1 (C2.M1): Movilidad rural (transporte a la demanda y movilidad compartida)

La medida 1 permite la financiación tanto de servicios de transporte a demanda, como de la puesta en marcha de servicios de movilidad compartida, servicios itinerantes y otras soluciones de movilidad innovadoras a nivel local al objeto de facilitar la transición energética a los usuarios del transporte vulnerables en aquellos territorios donde no son viables las soluciones tradicionales de transporte colectivo.

Programa 1. Transporte a la demanda:

- Transferencias a comunidades autónomas destinadas a la implantación, ampliación o modernización del equipamiento necesario para la explotación del servicio de transporte a la demanda en zonas rurales con el objetivo de consolidar estos servicios y extenderlos a nuevos territorios. La implantación, ampliación o modernización de estos servicios requeriría una o varias de las siguientes acciones:

- Adquisición de vehículos cero emisiones.
- Tecnología para el control de oferta y demanda.
- Equipamiento para la explotación.
- Coste de explotación de los servicios.

Programa 2. Movilidad compartida y otras soluciones innovadoras de movilidad:

- El desarrollo de aplicaciones digitales para fomentar la compartición de viajes entre particulares (carpooling).
- La puesta en marcha de servicios de taxi compartido (subvencionado o no) en pequeñas localidades o entre municipios colindantes.
- La puesta a disposición de vehículos comunitarios y puntos de recarga para uso vecinal mediante sistemas de reserva (carsharing/motosharing/bicisharing).
- La provisión de servicios en formato de sede móvil con capacidad de atender a varias localidades con una única unidad, desplazándose por el territorio y prestando atención en cada núcleo de población.
- La provisión de servicios con vehículos autónomos para cubrir recorridos de baja demanda, si la evolución tecnológica lo permite.
- Otras formas innovadoras de provisión de servicios de movilidad adaptados a entornos de baja densidad de población.

Metodología de identificación de beneficiarios potenciales

La identificación de los beneficiarios potenciales de la medida se ha realizado a partir del estudio de funcionalidad territorial elaborado en 2025 en colaboración con la Universidad de Málaga, cuyo objetivo fue definir áreas funcionales homogéneas para el conjunto del territorio nacional. Esta base metodológica permite **identificar los territorios rurales sobre los que podrían implantarse los nuevos servicios de transporte a la demanda**, sirviendo como punto de partida para estimar el alcance del programa 1 de la medida.

El resultado es una división del territorio nacional en **600 áreas funcionales, de las cuales 403 se clasifican como rurales**. Estas áreas agrupan los espacios de menor densidad y funcionalidad, donde las limitaciones de movilidad y acceso a servicios son más acusadas y la provisión de servicios básicos requiere de desplazamientos a las cabeceras de comarca. Los territorios a los que se dé cobertura y su ordenación quedarán determinados por las comunidades autónomas y, en el caso del programa de movilidad compartida, por las entidades locales que participen en el mismo.

3.2.2 Medida 3 (C2.M3): Impulso a la movilidad activa

El fomento de la movilidad en bicicleta es fundamental para **transformar los entornos urbanos, periurbanos y rurales en espacios más sostenibles, saludables e inclusivos**. Según el Barómetro de la Bicicleta 2024, 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.

- La falta de infraestructuras seguras y conectadas sigue siendo una barrera importante, especialmente en zonas rurales o ciudades con redes poco desarrolladas.
- Las redes por las que transitar deben ser suficientemente extensas y densas para garantizar que los principales puntos de atracción y generación de viajes sean accesibles.

3.2.3 Medida 4 (C2.M4): Impulso de la intermodalidad en el transporte público

La integración de las instalaciones para bicicletas/VMP con las estaciones, apeaderos y paradas de autobús y ferrocarril permitirá disponer de una alternativa al vehículo privado tanto en la etapa de acceso al transporte público, como en el viaje completo:

- Es particularmente importante en **territorios vulnerables situados en zonas periurbanas y rurales** donde la densidad de paradas de transporte público es menor que en el ámbito urbano.

3.3 La ruralidad en la condicionalidad social de las ayudas

El Plan Social para el Clima **integra la ruralidad no solo como un ámbito de actuación, sino como un factor determinante en la condicionalidad y modulación de las ayudas**, reconociendo la mayor vulnerabilidad estructural de estos territorios frente a la transición energética. La ruralidad actúa como un multiplicador de la intensidad de la ayuda y un criterio para flexibilizar las figuras de gestión, asegurando que los fondos no se concentren únicamente en grandes núcleos urbanos.

3.3.1 Criterios de discriminación positiva en vivienda (Componente 1)

- **Incremento de cuantías:** En medidas como la C1.M1 (rehabilitación a nivel barrio), las subvenciones prevén incrementos específicos para viviendas situadas en el ámbito rural para compensar su mayor exposición y falta de recursos.
- **Flexibilidad en la delimitación:** Para municipios de pequeño tamaño, el Plan permite que la unidad de intervención (el "barrio") pueda incluir la totalidad del casco urbano, facilitando que las ayudas lleguen a núcleos rurales completos bajo criterios de vulnerabilidad.
- **Acompañamiento adaptado:** Para paliar la brecha digital y la lejanía de recursos, se condiciona la gestión a la creación de oficinas de rehabilitación móviles o itinerantes (dentro de la medida RED-ACTÚA) que presten asistencia técnica y administrativa directa en el territorio.

3.3.2 Condicionalidad territorial en movilidad (Componente 2)

- **Priorización de áreas funcionales:** Para la inversión en movilidad rural (C2.M1), se han identificado 403 áreas funcionales rurales prioritarias, seleccionadas por sus limitaciones de acceso a servicios y baja densidad.
- **Criterio de "No viabilidad" tradicional:** La ayuda para transporte a la demanda y movilidad compartida se dirige específicamente a territorios donde las soluciones tradicionales de transporte colectivo no son viables.
- **Umbrales de población:**
 - Los sistemas de bicicleta pública de larga duración se destinan a municipios de entre 1.000 y 50.000 habitantes, buscando ofrecer alternativas en núcleos que no tienen masa crítica para sistemas urbanos convencionales.
 - Las ayudas para infraestructura de recarga de vehículos eléctricos priorizan a personas físicas y autónomos en municipios de menos de 30.000 habitantes.

3.3.3 Mitigación de la pobreza de transporte

- **Dependencia del vehículo privado:** El Plan reconoce que en el medio rural el gasto en combustible es un factor de pobreza mucho más agudo (96,2% del gasto en transporte frente al 87,4% en zonas urbanas). Por ello, los criterios de concesión de ayudas en movilidad rural se centran en mejorar la asequibilidad y disponibilidad donde la dependencia del coche es absoluta.

4 Gobernanza del PSpC

La gobernanza del Plan Social para el Clima (PSpC) se define como una estructura multinivel y coordinada que involucra a la Administración General del Estado (AGE), las Comunidades Autónomas (CC.AA.) y las Entidades Locales (EE.LL.), bajo el marco del Reglamento (UE) 2023/955. Los ejes principales de este modelo de gestión son los siguientes:

4.1 Reparto de responsabilidades por niveles

El Plan no tiene un mando único centralizado, sino que distribuye las competencias según la naturaleza de la inversión:

- **Administración General del Estado (AGE):** Actúa como la autoridad responsable del diseño normativo, la coordinación nacional y la interlocución con la Comisión Europea. Ministerios como el de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU) y el de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) definen las condiciones generales de las ayudas mediante Reales Decretos u Órdenes Ministeriales.
- **Comunidades Autónomas (CC.AA.):** Desempeñan un papel ejecutor clave en la mayoría de las medidas de vivienda y transporte. Gestionan las transferencias de fondos (acordadas en Conferencias Sectoriales), realizan las convocatorias públicas de subvenciones y seleccionan los proyectos en sus territorios.
- **Entidades Locales (Ayuntamientos y Diputaciones):** Son las responsables últimas de la aplicación efectiva en el territorio, especialmente en medidas de regeneración urbana, movilidad rural y carpooling.

4.2 Gestión especializada a través del IDAE

Para medidas que requieren un alto grado de especialización técnica o innovación, el Plan prevé una gestión centralizada por parte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE):

- **Comunidades Energéticas (C1.M5):** El IDAE asume todas las funciones administrativas y operativas, desde la publicación de bases hasta la gestión integral de los programas.
- **RED-ACTÚA (C1.M6):** La red de oficinas de asesoramiento se instrumentará inicialmente vía contratación pública dirigida por el IDAE para asegurar una implementación rápida y homogénea.

4.3 Mecanismos de coordinación y ejecución

El Plan utiliza diversas herramientas para articular la cooperación entre administraciones:

- **Acuerdos de Comisión de Seguimiento:** Obligatorios para intervenciones a nivel de barrio (C1.M1) entre el MIVAU, la CC.AA. y el Ayuntamiento.
- **Conferencias Sectoriales:** Órgano donde se acuerdan los criterios de reparto de fondos entre el Estado y las autonomías, como en el caso de la movilidad rural.
- **Ventanilla Única:** Se promueve la creación de oficinas de rehabilitación y puntos de asesoramiento que simplifiquen los trámites al ciudadano, reduciendo las barreras administrativas y digitales.

4.4 Seguimiento, control y transparencia

Para garantizar el cumplimiento de los objetivos europeos hasta el 31 de julio de 2032, el Plan establece:

- **Indicadores comunes:** Los avances se miden según los indicadores del Anexo IV del Reglamento del FSC (ej. número de hogares beneficiados).
- **Sistemas de control antifraude:** Involucra a la Unidad de Control Interno del Ministerio, la Intervención Delegada, la Oficina Nacional de Auditoría y el Servicio Nacional de Coordinación Antifraude.
- **Prevención de doble financiación:** Se exige a los solicitantes declaraciones responsables y se realizan verificaciones para asegurar que los proyectos no reciben fondos de otros instrumentos europeos para el mismo fin.

4.5 Participación ciudadana y de la sociedad civil

La gobernanza incluye un fuerte componente participativo. El Plan ya ha integrado más de 1.000 aportaciones de la consulta previa y resultados de talleres técnicos con entidades del tercer sector y expertos. Además, mantiene abierto un canal de comunicación permanente a través de un buzón institucional para recibir observaciones de forma continua.

5 Algunas ideas para las alegaciones

A partir de las aportaciones de la jornada sobre el Plan Social para el Clima del pasado 20 de mayo y del posicionamiento expresado por los GAL en fases anteriores de GALxClima, presentamos algunas ideas iniciales que puedan servir de base para construir las posibles alegaciones al borrador presentado por el MITECO.

El mensaje central de esta propuesta es que **el Plan Social para el Clima (PSpC) solo será equitativo si las reglas existentes se aplican de manera diferenciada en el medio rural**, teniendo en cuenta sus particularidades frente al entorno urbano, y apoyándose en soluciones compartidas y en una gestión territorializada a través de las estructuras locales existentes.

5.1 Gobernanza: Los GAL como "intermediarios de confianza"

Desde un análisis técnico de gestión pública, el mayor riesgo de este Plan es el *non-take-up* (ayudas que no se solicitan) por parte de los más vulnerables en el medio rural debido a la brecha digital y a la burocracia.

- **Propuesta de delegación de competencias:** solicitar que los grupos LEADER sean designados formalmente como "intermediarios de confianza" para la gestión de las ayudas en las zonas rurales, con una comisión de gestión siguiendo la metodología LEADER que lleva 30 años funcionando con éxito.
- **Oficinas de proximidad:** reforzar la medida C1.M6 (RED-ACTÚA) exigiendo que los puntos de asesoramiento no sean solo itinerantes, sino que se apoyen en las estructuras de los GAL, quienes poseen el conocimiento profundo de los agentes sociales y microempresas locales.

5.2 Componente 1: Vivienda y eficiencia en el medio rural

El parque residencial rural es antiguo, ineficiente y con una alta dispersión de la vulnerabilidad. Las ayudas individuales son insuficientes en este contexto.

- **Rehabilitación en red:** proponer que las medidas C1.M1 y C1.M2 prioricen soluciones colectivas, como calderas de biomasa comunitarias o redes de calor y frío de distrito, especialmente eficaces en zonas frías donde la climatización es una necesidad básica.
- **Gestión de la "vivienda vacías o abandonadas":** incorporar mecanismos de mediación para movilizar el stock de viviendas vacías o en ruinas (modelo

"Ruinastro"²), permitiendo que los ayuntamientos inviertan en su rehabilitación para alquiler asequible mediante convenios de cesión a largo plazo.

- **Bonos climáticos rurales:** en la medida C1.M5, proponer que el GAL gestione la inversión en comunidades energéticas y el hogar vulnerable reciba el descuento directo en su factura de forma simplificada.

5.3 Componente 2: Movilidad rural "asistida"

El Parlamento Europeo define técnicamente la pobreza de transporte como la situación en la que un hogar debe destinar más del 10% de su presupuesto familiar a cubrir sus necesidades de movilidad. Sin embargo, en el medio rural español, esta cifra supera habitualmente el 20%, lo que supone que muchas familias rurales gastan ya más en transporte que en energía doméstica.

- **Movilidad rural compartida (C2.M1):** proponer el modelo de "movilidad asistida" con gestión pública o comunitaria (cooperativas de consumo), evitando que el fondo se limite a subvencionar la compra de vehículos eléctricos privados que solo aprovechan rentas urbanas.
- **Social leasing rural:** implementar un servicio de renting social de vehículos eléctricos (inspirado en el modelo francés) para profesionales vulnerables (albañiles, fontaneros) que necesitan el vehículo para trabajar y no pueden costear la transición.

5.4 Mecanismos financieros y de compensación

- **Exención de cofinanciación:** permitir que los municipios de menos de 5.000 habitantes estén exentos de la aportación del 25% estatal, financiándose los proyectos al 100% con fondos públicos para evitar la discriminación de los ayuntamientos con menor capacidad presupuestaria.
- **Primas climáticas automáticas:** para mitigar el impacto del nuevo impuesto al carbono (ETS 2), el Plan podría establecer "primas rurales climáticas" automáticas (descuentos directos en factura) para hogares con renta inferior a 1,5 IPREM, eliminando la necesidad de solicitudes complejas que frenan el acceso a los más necesitados.

² <https://www.tierrasdelcid.es/multimedia/web/tierras-del-cid/archivos/tierras-del-cid-982882152.pdf>



+(34) 915 501 170



C/ Juana Doña, 5 (Edificio Infinito Delicias) - 28045 - Madrid



info@red2red.net



www.red2red.net

Red2Red