



Consulta Pública Previa de la elaboración del Plan Social para el Clima

Preámbulo y consideraciones previas de la Fundación Renovables

El Fondo Social del Clima (FSC) es un mecanismo de la UE diseñado para mitigar los impactos socioeconómicos derivados de la transición hacia una economía baja en carbono, especialmente en sectores como la energía, la vivienda y la movilidad. El objetivo principal es proteger a los grupos vulnerables (hogares de bajos ingresos, comunidades rurales, pymes y usuarios del transporte) de los costes asociados a políticas climáticas, como la ampliación del sistema de comercio de emisiones (ETS2) a edificios y transporte por carretera.

Para su aplicación en España, es necesario tener en cuenta cual es la coyuntura a corto plazo y los objetivos planificados, siendo diferentes a lo de los otros países europeos, así como los retos nacionales que existen en España, como es el caso de la vivienda y el lastre que acompañamos en la rehabilitación de edificios. Desde nuestra valoración del contexto actual, demandamos que el nuevo FSC tenga en cuenta las siguientes consideraciones:

Protección de grupos vulnerables:

- El FSC debe priorizar a los más afectados por la pobreza energética y la falta de alternativas sostenibles, evitando soluciones temporales o superficiales.
- Evitar la exclusión de ciertos colectivos (p. ej., migrantes sin documentos) y la necesidad de enfoques inclusivos basados en criterios de renta y vulnerabilidad territorial.

Financiación y distribución de recursos:

- El presupuesto propuesto por la UE (€65.000 millones para 2026-2032) es insuficiente frente a la magnitud de los desafíos.
- El FSC depende de los ingresos del ETS2, cuyos precios volátiles podrían reducir los fondos disponibles debido a que las emisiones de CO2 tenderán a reducirse.
- Desde la UE recomiendan garantizar que los Estados miembros destinen al menos el 50% de los ingresos nacionales del ETS2 al FSC.

Transparencia y gobernanza:

- Es crucial evitar que los fondos se desvíen hacia medidas regresivas (p. ej., subsidios a combustibles fósiles) o proyectos no vinculados a la transición justa.

- Se exige participación pública y transparencia en los Planes Sociales del Clima (SCP), con mecanismos de rendición de cuentas y acceso a la justicia para la ciudadanía.

Coherencia con otras políticas a largo plazo:

- El FSC debe alinearse con el Pacto Verde Europeo, REPowerEU y la legislación de eficiencia energética, priorizando inversiones en renovables, rehabilitación de viviendas y transporte público accesible.

Riesgos de medidas contraproducentes:

- Advertencia sobre el uso de fondos para compensar precios altos sin abordar causas estructurales (p. ej., dependencia de gas fósil), lo que perpetuaría desigualdades.

El Fondo Social del Clima representa una oportunidad histórica para garantizar que la transición ecológica no deje a nadie atrás. Sin embargo, su éxito dependerá de:

- Un enfoque **centrado en derechos humanos y justicia social**.
- **Financiación predecible y adicional** a los presupuestos nacionales.
- **Participación activa de la sociedad civil** en el diseño e implementación de medidas.
- **Vinculación explícita** con la eliminación progresiva de los combustibles fósiles y el acceso universal a energías limpias.

Las alegaciones deben enfatizar la urgencia de corregir las deficiencias actuales del SCF, asegurando que cumpla su mandato social y ambiental sin exclusiones ni greenwashing. Siguiendo el orden propuesto por la aplicación para las alegaciones, desde Fundación Renovables proponemos las siguientes consideraciones

Comentarios y propuestas relativas a la vivienda

Propuesta de definiciones adicionales a las establecidas en el Artículo 2 del Reglamento:

- **Pobreza energética encubierta:** Debido a la actual complejidad del proceso de certificación de la vulnerabilidad económica, se detectan muchos menos casos de pobreza energética que los reales. Esta pobreza energética que no está declarada ni detectada por los servicios sociales, pasando desapercibida, es lo que denominamos **pobreza energética encubierta**. Es necesario prestar atención a este tipo de vulnerabilidad, ya que según un reciente estudio de ESADE y OXFAM (2024), 8 de cada 10 potenciales beneficiarios de ayudas contra la pobreza energética no las reciben.

1. Propuesta colectivos vulnerables vivienda:

La detección de la vulnerabilidad económica debe realizarse con un enfoque armonizado (entre las diferentes administraciones públicas competentes) y holístico (teniendo en cuenta varios indicadores que incidan sobre la vulnerabilidad económica como edad, discapacidad, estatus migratorio, umbral de renta, etc.) para lograr llegar a los casos de pobreza encubierta. Esto también requerirá cierta automatización de las ayudas y una simplificación del trámite burocrático para acceder a ellas. Siendo esto así, proponemos los siguientes colectivos vulnerables además de los ya establecidos en el Reglamento:

- **Pensionistas** (ya sea por motivo de edad, discapacidad, orfandad, etc.) y **parados de larga duración** cuya unidad familiar tenga ingresos inferiores al 60% de la media nacional y no superen los umbrales de patrimonio familiar establecidos en el Real Decreto 163/2025, de 4 de marzo.
- **Hogares monoparentales con menores** cuya unidad familiar tenga ingresos inferiores al 60% de la media nacional y no superen los umbrales de patrimonio familiar establecidos en el Real Decreto 163/2025, de 4 de marzo.
- **Inquilinos** (incluyendo aquellos en régimen de subarriendo parcial, o alquiler de habitaciones) cuya renta sea inferior al 60% de la media nacional y no superen los umbrales de patrimonio familiar establecidos en el Real Decreto 163/2025, de 4 de marzo. En este caso es importante no incurrir en un problema de desalojos por rehabilitación energética sin alternativa habitacional, ni que suponga un aumento de precios del alquiler, por lo que se necesita seguimiento y coordinación con el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU).

2. Propuesta identificación de microempresas vulnerables

Indicadores adicionales a los comunes establecidos en el Anexo IV del Reglamento (Vivienda)

1. Propuesta indicador de contexto

- Hogares pertenecientes a áreas estadísticas vulnerables y barrios vulnerables según la [definición del Ministerio de Vivienda](#).
- Capacidad de los hogares de mantener su vivienda en temperatura adecuada en verano, además de en invierno.
- Disgregación de los indicadores por variables como la edad, el género, nivel de renta, y demás factores que repercuten en la vulnerabilidad económica.
- Creación de un nuevo certificado de vulnerabilidad energética parecido al DSU italiano (Dichiarazione Sostitutiva Unica) que iría ligado a una declaración de consentimiento para que las entidades públicas que lo necesiten, como la Agencia Tributaria, puedan acceder a los datos de los potenciales beneficiarios de

la tarifa y bono social. Esto paliaría el problema respecto a la LOPD y avanzaría en la automatización de la concesión de ayudas a los sectores más vulnerables.

2. Propuesta indicador de realización

- **% de electrificación** de los sistemas de calefacción y refrigeración de los hogares vulnerables, sin que esto repercuta en un aumento en la factura de la luz (por lo que estas actuaciones deben estar ligadas al bono social).
- **Número de actuaciones realizadas** que hayan mejorado **cualitativamente** la salud de los hogares vulnerables y su resiliencia ambiental ante las temperaturas extremas.

3. Propuesta indicador de resultados

- **Eliminar los indicadores de ahorro anual en consumo de energía primaria y final**, ya que, en su gran mayoría, los hogares que sufren de pobreza energética tienen un consumo energético que no cubre las necesidades básicas, por lo que una mejora en este aspecto puede conllevar un aumento en el gasto energético, y no por ello significará que la rehabilitación haya fracasado.
- Número de **beneficiarios satisfechos** con la rehabilitación, datos que se podrán extraer de una macroencuesta de satisfacción a hogares vulnerables que hayan sido beneficiarios de alguna ayuda del Fondo para la rehabilitación de sus viviendas.

Hitos y metas acordes con lo establecido en el Anexo V del Reglamento (Vivienda)

1. Propuesta de hitos y metas (sector de los edificios)

- **Hito:** Aumento de la tasa de rehabilitación a 500.000 viviendas/año para lograr alcanzar el objetivo de descarbonización de edificios del parque nacional en 2040.
- **Meta:** Que las acciones sean vinculantes a nivel autonómico; Idear un sistema de sanciones en caso de que las CCAA no cumplan con los objetivos y establecer la obligatoriedad de los mismos.
- **Meta:** Agilización de la tramitación de los expedientes; Es necesario dotar a las CCAA de más recursos humanos y económicos para evitar embotellamientos que las CCAA puedan tramitar los expedientes con mayor facilidad.

2. Propuesta de hitos y metas (sector de los edificios) - ayuda directa a la renta

- Automatización del bono social.
- Simplificación del trámite burocrático para solicitar las ayudas y armonización de los requisitos de forma transversal a todas las Comunidades Autónomas.

- Asignación automática de los fondos a hogares que entren en los parámetros mencionados en el apartado de *identificación de colectivos vulnerables*, de la misma forma que el gobierno italiano concede los bonos ARERA (asignación automática de ayudas previa cumplimentación del anteriormente mencionado DSU).

Medidas e inversiones acorde con lo establecido en el Anexo V del Reglamento (Vivienda)

1. Propuesta de medidas e inversiones (sector de los edificios)

- Campañas de comunicación para que potenciales beneficiarios conozcan de la existencia de los fondos, y los beneficios de las actuaciones en sus viviendas.

2. Propuesta de medidas e inversiones (sector de los edificios) - ayuda directa a la renta

- Posibilidad de otorgar financiación a empresas rehabilitadoras a través de PERTEs para que no repercuta en la factura del hogar vulnerable, ni en su tributación.

Formas de participación (Vivienda)

¿Quién crees que debería participar como parte interesada en el proceso? ¿de qué forma debe participar?

1. Participación en la planificación

- La alianza por la Rehabilitación Energética de Viviendas Sin Dejar a Nadie Atrás (ABD-Asociación Bienestar y Desarrollo, ACA-Asociación de Ciencias Ambientales, Amigas de la Tierra, Arquitectura sin Fronteras, ASUFIN, AVS-Asociación Española de Gestores Públicos de Vivienda y Suelo, Canarias Archipiélago Sostenible, Federación de Consumidores y Usuarios CECU, CS CCOO-Confederación Sindical de CCOO, CCOO del Hábitat, ECODES, Ecoserveis, Ingeniería Sense Fronteras, ETSAM-Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, Fundació Habitat 3, Fundación Isadora Duncan, Fundación Renovables, Greenpeace, Instituto Eduardo Torroja de ciencias de la construcción (CSIC), ISTAS, Observatorio Ciudad 3R, Provivienda, REVO), Ecologistas en Acción, Plataforma por un Nuevo Modelo Energético, EAPN España y Oficinas de Transición Energética.
- Administración pública municipal y autonómica, los servicios públicos.
- Comisión Interministerial (Ministerios de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU), Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) y

Hacienda (MHAC)) para abordar la rehabilitación y la pobreza energética de forma holística.

2. Participación en la ejecución

- Administración pública municipal y autonómica, los servicios públicos.
- Organizaciones de la sociedad civil que tengan experiencia trabajando en territorio con poblaciones vulnerables.

3. Participación en el seguimiento

- Comisión Interministerial permanente en la que coincidan los Ministerios de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU), Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), y Hacienda (MHAC).
- Administración pública municipal y autonómica, los servicios públicos.
- El INE para recabar datos y estadísticas que sirvan en el proceso de evaluación.

Comentarios y propuestas relativas al transporte

Propuesta de definiciones adicionales a las establecidas en el Artículo 2 del Reglamento:

En el reglamento se recoge el término «vehículo de emisión cero y de baja emisión: un turismo o un vehículo comercial ligero con unas emisiones de gases de escape comprendidas entre cero y 50 g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151» (artículo 3, letra m). Sin embargo, se considera conveniente identificar claramente aquellos vehículos libres de emisiones contaminantes en la propulsión, por ello se propone añadir una definición exclusiva para ellos:

«vehículo de emisión cero»: un turismo o un vehículo comercial con unas emisiones de gases de escape de cero g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151.

Propuesta colectivos vulnerables transporte:

Diferenciar entre los siguientes colectivos a percibir las ayudas:

Personas individuales agrupadas por orden de prioridad y que cumplen de los siguientes criterios: con ingresos inferiores al 60% de la mediana nacional, residentes en zonas rurales/despobladas con baja densidad de población o periurbanas sin acceso a transporte público, personas con discapacidad, mayores de 65 años, familias monoparentales y trabajadores con empleos precarios que dependen del vehículo privado.

Los hogares que destinan >15% de sus ingresos mensuales a transporte

Propuesta identificación de microempresas vulnerables:

Estas ayudas están dirigidas a trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), que desarrollan su actividad dentro de los epígrafes 722 y 721.2 del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), lo que incluye tanto a transportistas de mercancías y servicios de mudanza como a profesionales del transporte de viajeros en autotaxis.

No obstante, también pueden beneficiarse aquellos trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), cuya actividad no sea el transporte, pero que precisen de sus vehículos para desempeñar su profesión. Este es el caso de electricistas, fontaneros y técnicos de mantenimiento, quienes necesitan trasladar herramientas y materiales; comerciantes ambulantes, que transportan sus productos a mercadillos y ferias; o profesionales de la asistencia a domicilio, como fisioterapeutas o cuidadores que se desplazan a los hogares de sus clientes. Serán vehículos con una masa máxima autorizada (MMA) inferior a 3.500 kg.

Criterios de adjudicación: >30% de sus costes operativos en combustible y sin acceso a alternativas sostenibles.

Propuesta indicador de contexto:

Se proponen los siguientes:

- Número de usuarios del transporte vulnerables, diferenciando ciudades de más de 100.000 habitantes, entre 50.000-100.000 habitantes, y menores de 50.000 habitantes.
- Número de hogares en situación de pobreza de transporte
- Número de transportistas autónomos vulnerables y otros profesionales no-transportistas vulnerables que dependan de su vehículo para su actividad laboral
- Número de microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores) por temas de transporte (en línea con la definición anterior)
- % de hogares que gastan >15% de sus ingresos en transporte.
- Nivel de cobertura de transporte público en zonas rurales/desfavorecidas (km² cubiertos por rutas).

Propuesta indicador de realización:

- Número de profesionales trabajadores autónomos, cooperativas y microempresas vulnerables (de menos de 10 trabajadores) que se han beneficiado de al menos una medida estructural de reducción de sus emisiones en el sector del transporte por carretera
- Número de beneficiarios del programa leasing social. Explicación: número de usuarios y profesionales del transporte vulnerables que se han beneficiado de medidas e inversiones financiadas con cargo al Fondo. Unidad: número de usuarios

- Bonos de recarga emitidos para vehículos de emisión cero en régimen de leasing social. Explicación: número de usuarios que se han acogido al programa de leasing social y que además requieren del uso de la infraestructura de recarga pública por imposibilidad de disponer de un punto de recarga vinculada o en su lugar de trabajo donde recargar el vehículo de emisión cero. Unidad: número de usuarios

Propuesta indicador de resultados:

- Reducción del 20% en el gasto en transporte de hogares vulnerables (en 5 años).
- Disminución del 15% de emisiones del transporte en áreas intervenidas a 2030.
- 5 % de reducción de pobreza energética al transporte anual.
- % de incremento del número de vehículos con etiqueta ambiental 0 emisiones. Explicación: Incremento del número de vehículos con etiqueta ambiental 0 emisiones como resultado de las medidas e inversiones financiadas con cargo al Fondo.
- % de reducción del número de vehículos sin etiqueta ambiental en áreas rurales. Explicación: Reducción del número de vehículos sin etiqueta ambiental en áreas rurales como resultado de las medidas e inversiones financiadas con cargo al Fondo
- Incremento del uso de transporte público en usuarios en condición de vulnerabilidad en el transporte

Propuesta de hitos y metas (sector del transporte):

En 2027:

- 50% de las ciudades de más de 50.0000 habitantes con zonas de bajas emisiones (ZBEs).
- 30% de flotas de transporte público electrificadas.

En 2030:

- 100% de municipios >10k habitantes con planes de movilidad urbana sostenible (PMUS).

Propuesta de hitos y metas (sector del transporte) - ayuda directa a la renta:

Es evidente que el efecto del ETS2 va a ser un incremento de los precios del combustible para el transporte por carretera a partir de 2027, la prioridad debe ser ayudar al mayor número posible de los usuarios del transporte y microempresas más vulnerables por este efecto para que éstos adopten tecnologías energéticamente eficientes y accedan a energías renovables y medios de transporte sostenibles. Esto servirá para que reduzcan su dependencia de los combustibles fósiles a medio y largo plazo.

No se deberían dar ayudas directas a la renta porque son medidas meramente coyunturales que no sirven para revertir la situación de vulnerabilidad a medio y largo plazo.

El Plan social para el Clima debe incluir medidas e inversiones que deben diseñarse para tener un impacto duradero y revertir de forma definitiva la situación de vulnerabilidad.

El Reglamento FSC dice que se pueden dar “ayudas directas a la renta para los hogares y usuarios vulnerables del transporte a fin de reducir el impacto del incremento de los precios del combustible para el transporte por carretera y la calefacción. Estas ayudas directas deben ser temporales y disminuir a lo largo del tiempo; y no representar más del 37,5 % de los costes totales previstos del plan.”

Propuesta de medidas e inversiones (sector del transporte):

Por orden de prioridad:

1.- Abono para uso del transporte público colectivo urbano, metropolitano e interurbano (este último en cortas y medias distancias). Se incluiría la gratuidad o descuentos para usar la bici eléctrica compartida/pública.

Destinada para usuarios del transporte vulnerables (para ciertos niveles de renta a definir; debería ser con carácter progresivo, es decir más descuento cuanto más vulnerable según el criterio de renta establecido). Sería necesario definir las exclusiones en el caso de interurbano (a partir de qué distancia se queda fuera de la medida). Se incluiría en esta medida el uso de los servicios ya establecidos (o que se puedan establecer a futuro) de rutas de transporte a demanda establecidas por las administraciones autonómicas, provinciales o locales en zonas rurales sin acceso a líneas regulares de transporte público colectivo (autobús o tren).

2.- Movilidad compartida [al trabajo o para acceso a servicios públicos: hospitales, etc.). Esta medida incluye:

2.1.- Car sharing (sólo para vehículos eléctricos puros a batería, BEV);

Servicio ofrecido en zonas rurales por los ayuntamientos (directamente o a través de empresas privada, como el programa ViVe de Hyundai). Definir los criterios (número máximo de habitantes; grado de aislamiento con respecto a la red de transporte público, etc.) para que los ayuntamientos puedan recibir dinero del FSC para ayudarles a implementar el servicio a nivel local. El servicio tendría una tarifa de uso que debería ser diferenciada según nivel de renta (considerar otras características: edad, problemas de salud...) para beneficiar más cuanto más vulnerable sea ese usuario.

2.2.- Transporte a demanda con vehículos turismo de transporte discrecional con conductor (taxi, VTC). Como ejemplo el servicio de taxi y VTC en el Programa Andalucía Rural Conectada.

Sólo se aplicaría en zonas rurales. Definir los criterios (número máximo de habitantes; grado de aislamiento con respecto a la red de transporte público, etc.) para que los ayuntamientos puedan recibir dinero del FSC para ayudarles a implementar el servicio a nivel local.

El servicio tendría una tarifa de uso que debería ser diferenciada según nivel de renta (y considerar otras características: edad, problemas de salud) para beneficiar más cuanto más vulnerable sea ese usuario.

2.3.- Car pooling (con vehículos de particulares, de todo tipo, no solo BEV)].

Car pooling (con vehículos de particulares, de todo tipo, no solo BEV) en las zonas rurales y no rurales. Por medio de una App gestionada por la Administración local o una empresa (ver RuralCar en LaRioja).

3.- Leasing social.

Destinado a:

- a) usuarios y profesionales vulnerables de zonas rurales.
- b) usuarios vulnerables de zonas no rurales, pero sin fácil acceso al transporte público y que tengan rentas bajas.

Definir criterios objetivos de volumen de negocio y renta (profesionales vulnerables) y renta (usuarios vulnerables)

Se podría aplicar un descuento adicional en la tarifa del leasing si el beneficiario incluye el vehículo en un programa de car pooling

4.- Ayudas a la compra de vehículos eléctricos de batería (BEV) de 1ª y 2ª mano, incluidos ciclos usados en ciclogística. Ayudas al retrofit de vehículos con motor de combustión interna a eléctricos de batería.

Destinada a transportistas profesionales vulnerables. Definir criterios objetivos de volumen de negocio (y/o renta). Ayudas aplicadas como descuento directo al comprar el vehículo profesional en el concesionario. Con achatarramiento obligatorio de vehículo viejo de combustión sería objeto de una ayuda extra.

5.- Bono para la recarga de BEVs en régimen de leasing social en puntos públicos.

Solo para usuarios vulnerables que estén en el programa de leasing social, que no tengan posibilidad de recarga vinculada y que hayan incluido el vehículo en un programa de car pooling (medida #3)

6.- Ayudas a la compra de ciclos eléctricos.

Para determinados casos como ayuda a usuarios del transporte vulnerables para desplazarse al trabajo en zonas rurales (¿periurbanas?) sin adecuado acceso al transporte público. Ayudas según renta, definir criterios.

Propuesta de medidas e inversiones (sector del transporte) - ayuda directa a la renta:

Es evidente que el efecto del ETS2 va a ser un incremento de los precios del combustible para el transporte por carretera a partir de 2027, la prioridad debe ser ayudar al mayor número posible de los usuarios del transporte y microempresas más vulnerables por este efecto para que éstos adopten tecnologías energéticamente eficientes y accedan a energías renovables y medios de transporte sostenibles. Esto servirá para que reduzcan su dependencia de los combustibles fósiles a medio y largo plazo.

No se deberían dar ayudas directas a la renta porque son medidas meramente coyunturales que no sirven para revertir la situación de vulnerabilidad a medio y largo plazo.

El Plan social para el Clima debe incluir medidas e inversiones que deben diseñarse para tener un impacto duradero y revertir de forma definitiva la situación de vulnerabilidad.

El Reglamento FSC dice que se pueden dar “ayudas directas a la renta para los hogares y usuarios vulnerables del transporte a fin de reducir el impacto del incremento de los precios del combustible para el transporte por carretera y la calefacción. Estas ayudas directas deben ser temporales y disminuir a lo largo del tiempo; y no representar más del 37,5 % de los costes totales previstos del plan.”

¿Quién crees que debería participar como parte interesada en el proceso? ¿de qué forma debe participar?

Participación en la planificación:

Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), Amigos de la Tierra, Basque Center for Climate Change (BC3), Comisiones Obreras (CC.OO.), ConBici, Demos Lab, European Anti Poverty Network (EAPN-ES), Ecologistas en Acción, Ecounion, EsadeEcPol, Federación de Consumidores y Usuarios CECU, Foro de Acción Rural, Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES), Fundación Mobilitat Sostenible y Segura, Fundación Renovables, Greenpeace, Oxfam-Intermón, Plataforma por un Nuevo Modelo Energético (Px1NME), Promoción del Transport Public (PTP), Renovem-nos, Revo, SEO/BirdLife, Transport & Environment (T&E), Unión General de Trabajadoras y Trabajadores (UGT) y Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA).

Crear talleres de participación en los procesos de asignación de fondos.

Participación en la ejecución:

- Para la ejecución de ciertos de los programas, incluir a: Administraciones locales, provinciales y regionales
- Empresas de transporte: Implementación de tarifas sociales y corredores verdes.
- Asociaciones vecinales: Monitoreo comunitario del impacto de las medidas.
- Plataformas digitales: Apps para gestionar bonos y retroalimentación en tiempo real (ej. incidencias en rutas).

Participación en el seguimiento:

Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), Amigos de la Tierra, Basque Center for Climate Change (BC3), Comisiones Obreras (CC.OO.), ConBici, Demos Lab, European Anti Poverty Network (EAPN-ES), Ecologistas en Acción, Ecounion, EsadeEcPol, Federación de Consumidores y Usuarios CECU, Foro de Acción Rural, Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES), Fundación Mobilitat Sostenible y Segura, Fundación Renovables, Greenpeace, Oxfam-Intermón, Plataforma por un Nuevo Modelo Energético (Px1NME), Promoción del Transport Public (PTP), Renovem-nos, Revo, SEO/BirdLife, Transport & Environment (T&E), Unión General de Trabajadoras y Trabajadores (UGT) y Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA).

Establecer mecanismos de participación activa y evaluación

