



Agência para o Clima, I.P.

ANEXO

Relatório da Consulta Pública do Plano Social para o Clima

2026–2032

Índice

Objetivo	3
‘sugestões’ + ‘comentários gerais’ + ‘concordância’	4
‘discordância’ + ‘reclamações’	49
Outros Contributos	79

Agência para o Clima, I.P.

Objetivo

O presente anexo lista todos os contributos rececionados no Portal Participa e contributos escritos recebidos pelo email psclima_consulta@apclima.pt.

organiza os contributos estruturados em três grandes áreas:

- ‘Sugestões’ de melhoria / medidas para incluir no Plano Social para o Clima
- ‘Riscos de não operacionalização/Discordâncias’ com o Plano Social para o Clima
- Outros contributos.

‘sugestões’ + ‘comentários gerais’ + ‘concordância’

Listam-se todos os contributos rececionados que apresentam sugestões de melhoria, concordância e comentários gerais organizados por tipologia de participante.

Tipologia de participante (tipo / nome)	Plano Social Clima Componente(s) Medida(s) e investimento(s)	Descrição
Cidadão Bernardo Campos Pereira	COMPONENTE sector dos transportes + Mobilidade com proximidade	Critica a não consideração da mobilidade ativa e a inclusão dos modos mais universais, limpos e eficientes, com destaque para o uso das bicicletas pelos mais vulneráveis e em regiões de baixa densidade; bem como o papel central que os municípios têm na criação de redes cicláveis e pedonais seguras, diretas, contínuas e confortáveis.
		Recomendações 1.Redefina o conceito de pobreza de mobilidade, incluindo a ausência de alternativas seguras e sustentáveis. 2.Atribua maior financiamento a projetos municipais de mobilidade ativa (ZAACs, pedonalização, redes cicláveis, e redução do tráfego automóvel) e à complementaridade dos modos ativos com o transporte público, em especial o ferroviário e fluvial. 3.Aproveite o potencial da indústria nacional de bicicleta, articulando políticas sociais, industriais e ambientais.

		4.Promova medidas integradas de justiça social, eficiência energética e coesão territorial, reduzindo a dependência do automóvel individual.
Cidadão BEATRIZ EDUARDA TEIXEIRA GOMES DIAS BAPTISTA	Componente Transportes + Mobilidade com proximidade	Implementação de "arruamentos sem carros em torno das escolas primárias e secundárias", para proteger as crianças (utentes vulneráveis) e ensinar hábitos de mobilidade sustentável.
Cidadão Carlos Alberto Alexandre Cabrita	Geral	Sugestões de melhorias ao plano e na sua operacionalização: - Promoção da Educação e literacia energética - Considerar uma política tarifária adequado nos transportes - Alargamento das tipologias apoiadas: à produção local de bens e autoconsumo; ao reaproveitamento água residual dos edifícios; à produção e consumo renovável dos edifícios; às formas passivas de energia e à promoção transporte coletivo e desincentivo transporte individual.
Cidadão Sabrina Fialho	Geral	Agrado perante este esforço de criação de um Plano Social para o Clima. No entanto, gostaria de alertar para alguns pontos que considero fundamentais acautelar, nomeadamente:

	- Quanto ao direito à participação dos cidadãos, é absolutamente imprescindível que participem nas várias fases do Plano Social. Deve ser, sempre que possível, dado prioridade a modelos participativos de forma a ouvir as famílias a quem se destinam os apoios contemplados, de forma a garantir que irão dar resposta a necessidades reais e sem os entraves burocráticos que vedam habitualmente o acesso aos que mais necessitam; - Além disso, a participação deve contemplar cidadãos de todas as faixas etárias, incluindo crianças. As crianças, além dos idosos, são geralmente a faixa da população mais afetada pelas consequências da pobreza energética e são, em larga medida, dependentes quanto às opções de mobilidade. Além disso, o direito de participação das crianças em matéria de decisões ambientais está salvaguardado no comentário geral nº26 das Nações Unidas, publicado em 2023, "United Nations. OHCHR (2023). CRC/C/GC/26: General comment No. 26 (2023) on children's rights and the environment with a special focus on climate change", pelo que é crucial garantir que serão envolvidas na cocriação de medidas e processos de decisão que as afetarão ou afetarão o seu futuro. As crianças inseridas em contextos mais desfavorecidos devem ser incluídas nestes processos participativos sempre que possível e com intencionalidade; - No que diz respeito às estruturas previstas, como é o caso do Conselho para a Ação Climática, sugiro que o referido Conselho contemple as vozes das crianças e dos jovens portugueses. É importante que os mais jovens tenham participação direta no Conselho ou que sejam de alguma forma representados. O mesmo se aplica às gerações futuras, cujos interesses deverão ser acautelados em todas as decisões climáticas relevantes; - É fundamental um esforço de capacitação das famílias para que sejam devidamente informadas sobre o objetivo essencial deste esforço coletivo, sobre a existência de apoios e de que forma poderão ser abrangidos.
--	---

		Devem existir canais de informação presenciais, além de digitais, de fácil acesso, preparados para acolher cidadãos com necessidades diversas, incluindo cidadãos cuja língua nativa possa não ser o português; - Este Plano Social deve ser amplamente divulgado, com maior incidência em áreas do país onde existe maior risco de vulnerabilidade, incluindo contextos rurais, onde existem populações isoladas. Esta divulgação pode passar por estruturas associativas locais que podem dar um acompanhamento mais personalizado. Por fim, julgo que este processo já deve contemplar mecanismos de aprendizagem, de forma que a execução do plano seja monitorizada, revista e analisada por estruturas independentes, de forma que futuros planos sejam sempre melhorados.
Cidadão Isabel Moreira	Definições	Sugere-se que o Plano Social para o Clima 2026-2032 inclua medidas específicas de apoio às famílias numerosas de classe média, reconhecendo o seu papel estratégico na sustentabilidade da população nativa. Estas famílias enfrentam desafios fiscais e sociais que desincentivam a natalidade, pelo que a sua valorização é essencial para promover o crescimento demográfico de forma equilibrada. Os apoios à sustentabilidade, incluindo eficiência energética, habitação ecológica, transporte e educação ambiental, devem ser também direcionados a estas famílias, integrando objetivos sociais e ambientais de forma coordenada e promovendo práticas familiares responsáveis e sustentáveis.
Ana Marinho Fernandes	Geral	Os contributos que se seguem visam: 1. Integrar o princípio da igualdade de género em todas as fases do PSC — planeamento, execução e avaliação;

		2. Garantir que o Fundo Social para o Clima em Portugal contribui para uma transição climática equitativa, abordando a pobreza energética e a pobreza de mobilidade com enfoque nos grupos mais vulneráveis (mulheres, pessoas idosas, famílias monoparentais, pessoas com deficiência e migrantes); 3. Reforçar a coerência institucional entre o PSC e as estratégias nacionais: ENIND 2018-2030, ELPPE 2023-2050 e PNEC 2030, assegurando o cumprimento das metas do ODS 5 (Igualdade de Género) e ODS 13 (Ação Climática).
Cidadão Gisela Rodrigues	Geral	As Juntas de freguesias têm um papel de proximidade à Comunidade vulnerável, não refletida na proposta do Plano Social para o Clima. Estas instituições transportam (ou assumem o transporte) de pessoas e famílias vulneráveis. Nesse contexto muito frequente, principalmente em zonas rurais ou sem transporte coletivo, assumem esse papel e por esse motivo, deveriam ser elegíveis a par das IPSS na aquisição de veículos de apoio. As Juntas podem ter programas de visitas de voluntários a pessoas idosas ou isoladas, ou deslocação de funcionários da junta da área social a habitações de pessoas com mobilidade reduzida, doença, ou com carência económica. Os edifícios públicos de desporto deveriam ser contemplados nas reabilitações energéticas, uma vez que frequentemente são a única opção para a população carenciada para praticar atividades benéficas para a saúde física e mental. São frequentadas por pessoas carenciadas a nível social, económico e de saúde. São inclusive frequentemente grandes consumidoras de energia e a sua reabilitação teria um verdadeiro impacto na descarbonização do território e no bem-estar social.

	Nos critérios elegíveis dos edifícios, deve ser contemplada a necessidade de adaptar a rede de energia para as alterações necessárias, é frequente a instalação também estar desatualizada e não permitir equipamentos elétricos com mais potências mesmo que a fonte de alimentação seja renovável Devem ser incluídos nos critérios elegíveis, os estudos e certificados energéticos. De notar que as habitações carenciadas, têm áreas reduzidas, não permitem instalar por exemplo bombas de calor. As famílias com carências económicas não terão dinheiro para adquirir previamente qualquer tipo de equipamento. O apoio financeiro deve existir a montante sob pena de não haver candidatos. As habitações sociais cujo proprietário é uma Câmara Municipal deveriam ser elegíveis no que diz respeito à reabilitação. Os “Espaços Energia” a constituir deveriam ser acessíveis a toda a população mesmo que com diferentes possibilidades de acesso. E ainda, no que diz respeito aos transportes, deve ser evitada a imagem de que apenas a população vulnerável deve ter apoio para usar o transporte coletivo. Para atingir as metas, é necessário criar soluções para todo o público. A descarbonização dos transportes não deve ficar reduzida apenas à aquisição de veículos, atualmente existem mais entraves ao seu uso que a simples aquisição de veículos com combustível limpo. Na realidade, é necessário modernizar a logística à volta do transporte, permitindo serem pontuais e ter acesso aos circuitos praticados (como a app moovit por exemplo). Facilitar a comunicação com os utilizadores. Melhorar as condições
--	--

		dos locais de recolha (em muitos casos não são abrigados das intempéries, estão localizados sem condições de segurança rodoviária...) Deve ser facilitada a aquisição do título de transporte e ter profissionais a operar os veículos. Terem circuitos adequados às ligações com outros transportes. Deve ser promovida a sensibilização. Por fim, as sessões públicas de divulgação deste Plano, realizaram-se apenas em algumas cidades do País. Atualmente, os meios de divulgação do Estado permitem transmitir a informação por mais canais, pelo que teria esta participação pública maior impacto se difundida por outros meios.
Cidadão Antero Artur Carvalho	Assistência Técnica	Propõe reforçar a arquitetura de Medição, Registo e Verificação (MRV) do plano com um "ecossistema digital interoperável". Sugere o uso de IoT (sensores) para medir consumos ex-ante e ex-post, IA para atribuir impacto (kWh e tCO2e evitados) e DLT/Blockchain para uma trilha de auditoria e pagamentos.
Cidadão Margarida Costa	COMPONENTE sector dos edifícios Programa Edifícios - Famílias (Programa Famílias + Sustentáveis)	Melhorias do Plano - incluir avisos Alerta para as diferentes necessidades climáticas (ex.: Açores húmidos vs. zonas secas). Propõe que a Componente 1 ("Famílias + Sustentáveis" e "Bairros + Sustentáveis") inclua explicitamente tipologias de apoio focadas em ventilação natural (cruzada, efeito chaminé, elementos vazados), resfriamento evaporativo e sombreamento.

Cidadão	Geral	
Pedro Carneiro		Melhorias: Capítulo 1 - De destacar que o elevado número de agregados familiares em situação de vulnerabilidade energética, sugere alguma contenção entre ambição e escala, uma vez que o horizonte 2032 é curto e com tendência a ser insuficiente para a cobertura desejada. Capítulo 2.1 - Os critérios de elegibilidade devem garantir uma justa priorização dos agregados com menores rendimentos. É também fulcral garantir a equidade territorial, contribuindo para a eficácia das medidas nas áreas de baixa densidade e às comunidades mais isoladas. Capítulo 2.2 - Destaca-se a relevância com a medida de apoio às IPSS, pois permite a redução de custos operacionais, favorecendo o seu desempenho no papel social, porém não existem garantias que a frota eletrificada seja a melhor solução. O cálculo do valor médio não é o melhor indicador, assim como, deveria existir um equilíbrio entre veículos elétricos e a hidrogénio. Capítulo 2.3 - Concordância com a medida proposta que deve ser intensificada, de modo a aumentar a literacia energética. Deve ser feito um investimento forte, com especial incidência nas zonas com menor cobertura, distritos do Alentejo, Algarve, Bragança, Portalegre, Castelo Branco e Guarda, conforme mapa da rede nacional atual. Capítulo 2.4 - Discordância com verba alocada à Frota + Verde para a Saúde, que representa apenas 0,3% do Fundo. Capítulo 4.3 - Reforça-se a necessidade de dotar de uma estrutura de governação deve ser simples, com atenção redobrada ao controlo e auditorias, para boa gestão de fundos da UE.

		Capítulo 4.4 - Afigura-se fulcral garantir a equidade territorial, assegurar que quem tem reais dificuldade é dotada dos apoios devidos, com particular incidência nas áreas mais despovoadas. Capítulo 4.6 – Comunicação, deve ser promovida pelos autarcas locais, para que a mensagem seja célere, eficaz e compreensiva.
Cidadão Sofia Monteiro	Geral	Discordo parcialmente do Plano Social para o Clima 2026–2032, por considerar que não responde de forma adequada à realidade da pobreza energética e da vulnerabilidade territorial e social, especialmente no interior. O Plano Social para o Clima omite a integração com as estruturas de saúde pública, o que constitui uma fragilidade crítica. Recomendações: Propostas para o Plano Social para o Clima 1. Eliminar barreiras administrativas e legais que excluem pessoas em situação habitacional informal, permitindo o acesso aos programas de apoio à eficiência energética, independentemente da titularidade formal da habitação, desde que comprovado o domicílio. 2. Priorizar pessoas e territórios em situação de vulnerabilidade incluindo pessoas com deficiência, doentes crónicos, beneficiários de prestações sociais mínimas e regiões de baixa densidade aos apoios e investimentos previstos.

	3. Assegurar apoio integral: isolamento térmico, climatização eficiente, substituição de equipamentos fósseis, produção de energia renovável e soluções de ventilação, sem custos para famílias em situação de pobreza energética severa. 4. Reforçar a rede dos Espaços Energia com equipas multidisciplinares (técnicas, sociais e jurídicas), incluindo obrigatoriamente profissionais com formação certificada em direitos das pessoas com deficiência e doença crónica, garantindo acompanhamento adequado e sem barreiras. 5. Integrar formalmente a dimensão da saúde pública e da abordagem One Health no planeamento climático, reconhecendo que pobreza energética significa maior risco de doença, agravamento clínico, desequilíbrios ecológicos e mortalidade evitável, especialmente territórios do interior. 6. Criar soluções de mobilidade acessível e inclusiva para territórios rurais e de baixa densidade, garantindo: - Transportes públicos flexíveis e acessíveis (ex. transporte a pedido, circuitos de saúde, passes sociais específicos); - Apoio à renovação de frotas de IPSS, juntas de freguesia e pequenas empresas locais; - Majoração de apoios para cidadãos com deficiência ou doença crónica que dependem de transporte motorizado para aceder a cuidados de saúde muitas vezes localizados a dezenas ou centenas de quilómetros da sua residência. 7. Instituir uma Avaliação de Impacte em Saúde (AIS) para todas as medidas do Plano Social para o Clima, em articulação com a Direcção-Geral da Saúde, as Administrações Regionais de Saúde e as Unidades Locais de
--	---

Cidadão Maria Clara de Carvalho Araújo		Saúde, integrando indicadores de- benefício em saúde e mecanismos de vigilância climática com dados abertos e públicos. Um Plano Social para o Clima verdadeiramente transformador deve: ▪ proteger as pessoas mais vulneráveis; ▪ corrigir desigualdades territoriais; ▪ reconhecer a interdependência entre ambiente, saúde e sociedade; ▪ assegurar acessibilidade universal e respeito pelos direitos das pessoas com deficiência e doença crónica; ▪ e garantir que ninguém é deixado para trás por razões de pobreza, doença ou burocracia.
	Geral	Venho sugerir que incluam os equipamentos de utilização pública, como piscinas municipais, bombeiros ou de coletividades. Estes equipamentos têm consumos energéticos consideráveis, além de um consumo de água sem qualquer eficiência ou preocupação ambiental, energética ou económica. Sugiro apoio ao investimento em sistemas de energia renovável, isolamento térmico e controladores de consumo de água e energia. Sugiro ainda programa de monitorização e apoio à manutenção Forma de divulgação deste programa pode ser também através das juntas de freguesia e através de folha informativa juntamente com a fatura da água.

Tipologia de participante (tipo / nome)	Plano Social Clima Componente(s) Medida(s) e investimento(s)	Descrição
Associação Nacional de Municípios Portugueses	COMPONENTE Edifícios Bairros + Sustentáveis; Espaços Energia COMPONENTE Transportes Mobilidade com Proximidade	Sugestão de Melhorias do Plano: - Acautelar dotações, ajustando-as às maiores necessidades/ prioridades e, bem assim, às especificidades territoriais, em particular dos territórios de baixa densidade. Operacionalização nos AVISOS: - Incluir a elegibilidade nos avisos das empresas municipais, municípios, entidades intermunicipais, juntas de freguesia e outras entidades locais ou regionais; Autoridades de Transportes (Áreas Metropolitanas, Comunidades Intermunicipais, Municípios e outras entidades com competências delegadas).
Município de Paços de Ferreira	COMPONENTE sector dos transportes "Frota + Verde (transporte publico) + Mobilidade com proximidade"	Propõe alargar o investimento "Frota +Verde (transporte público)" para incluir frotas municipais de transporte escolar, serviços municipais de transporte escolar e o transporte de associações e coletividades locais para atividades educativas, culturais e desportivas. Argumentam que os serviços municipais de transporte escolar e o transporte de associações e coletividades locais para atividades educativas, culturais e desportivas são uma "solução de mobilidade de proximidade".

Município de Loulé	Definições Medidas e investimentos da componente C1 Programa Espaços Energia Medidas e investimentos da componente C2 Frota + Verde (microempresas) Frota + Verde (IPSS e Entidades privadas sem fins lucrativos) Frota + Verde (Saúde) Acompanhamento e execução do plano	1. Sugerem a criação de Espaços de Energia Móveis; 2. Criação e manutenção de equipas técnicas móveis de aconselhamento, monitorização e apoio às candidaturas; 3. Alargar a definição de “Famílias vulneráveis”, que se encontra muito restrita ao critério para o acesso à Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). Ter em consideração a idade, saúde, situação familiar, rendimentos e ao território. 4. Reforçar os incentivos associados à aquisição de veículos elétricos, dado que a frota automóvel está envelhecida; 5. Falta de critérios territoriais, que pode originar a distribuição não equitativa do financiamento; 6. Reforço do envolvimento das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia na coordenação, implementação, monitorização e comunicação do PSC; 7. Sugere a elaboração de um cronograma anual com prazos para a abertura dos Avisos. 8. Elaboração de Relatórios de Execução periódicos e públicos; 9. Coerência com a Agenda 2030 e alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável;
---------------------------	--	--

Câmara Municipal de Mafra	Geral	Reconhece o Plano Social para o Clima como um instrumento essencial para assegurar uma transição climática justa, articulando ação ambiental com inclusão social, redução das desigualdades e melhoria da qualidade de vida. O município valoriza particularmente o apoio reforçado às famílias, comunidades e microempresas vulneráveis face à pobreza energética e de mobilidade, sublinhando que o PSC tem potencial para atuar de forma estruturante no território. No entanto, considera que a eficácia deste Plano depende de uma articulação sólida entre administração central e autarquias, garantindo coerência na execução, acompanhamento próximo e clareza na implementação das medidas. O documento destaca que os municípios necessitam de financiamento dedicado, equipas capacitadas e apoio técnico descentralizado para executar diagnósticos energéticos, gerir candidaturas e acompanhar projetos no terreno. É defendido ainda que o PSC deve ser integrado com os planos municipais e metropolitanos já existentes como o PDM, os PMUS e os planos de habitação, para assegurar sinergias e evitar duplicações. Realça, por fim, o papel central das autarquias na comunicação e mobilização comunitária, na literacia climática e energética e na proximidade aos cidadãos, afirmando a total disponibilidade do município para colaborar na implementação do PSC e garantir que as medidas chegam efetivamente às populações que mais delas necessitam.
---	---------------------	---

Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões	Geral	A Comunidade Intermunicipal de Viseu, Dão e Lafões expressa concordância geral com o Plano Social para o Clima, mas sublinha que a sua execução só será eficaz se as Comunidades Intermunicipais forem tratadas como parceiros estratégicos na governação do Plano. O documento destaca que as CIM têm responsabilidades formais em transporte público, planeamento territorial, resiliência climática, ação social descentralizada e gestão energética de edifícios, desempenhando um papel decisivo na articulação entre municípios e administração central. Por isso, defendem que o PSC deve reconhecer explicitamente as CIM como entidades executoras e beneficiárias, permitindo intervenções supramunicipais coordenadas, essenciais para enfrentar desafios estruturais como a mobilidade rural, a dispersão populacional, a pobreza energética e a coesão territorial. O documento apresenta propostas concretas de ajustamento às medidas do PSC, incluindo a inclusão dos municípios como beneficiários diretos na medida Bairros + Sustentáveis, a criação de Espaços Energia Intermunicipais capazes de prestar apoio técnico aos municípios na gestão energética dos edifícios públicos, e o alargamento das medidas de Frota + Verde para apoiar viaturas elétricas utilizadas em serviços sociais municipais, equipas de intervenção comunitária e equipas de fiscalização do transporte público. A CIM defende ainda que os projetos de mobilidade com proximidade devem ser implementados de forma faseada, com financiamento para recursos humanos especializados, plataformas digitais e infraestruturas associadas, garantindo condições reais para expandir o transporte flexível e
--	---------------------	---

		combater a pobreza de mobilidade em territórios dispersos e envelhecidos. Estas sugestões procuram assegurar que o PSC tenha impacto efetivo numa região predominantemente rural e com fortes assimetrias territoriais.
Associação TOGETHER, Rede dos Territórios de Coresponsabilidade	Descrição das medidas e investimentos marcos e metas	Sugere a utilização de kit metodológico a nível local de planeamento estratégico participativo e de mobilização social chamado "Juntos Pelo Bem-Viver".
AML – Área Metropolitana de Lisboa	Medidas e investimentos da componente C1	- A criação de instrumentos que prevejam a comparticipação dos custos com a gestão corrente, conservação ordinária e reabilitação periódica por parte do Estado, por forma a assegurar uma gestão e condições de habitabilidade adequadas no parque habitacional municipal. No que diz respeito aos critérios de elegibilidade deve ser garantida uma justa priorização dos agregados com menores rendimentos. - Fulcral garantir a equidade territorial, contribuindo para a eficácia das medidas nas áreas de baixa densidade e junto das comunidades mais isoladas, mas também das zonas de maior densidade populacional com cidadãos também vulneráveis, a residir em

	habitação precária e/ou de baixo desempenho energético. Para este efeito, consideramos que seria vantajoso o envolvimento dos municípios, dada a sua maior proximidade às populações. - Quanto à literacia energética, manifesta a sua total concordância com a medida proposta, a qual deve ser intensificada. - As áreas metropolitanas e as comunidades intermunicipais podem desempenhar uma função importante junto dos seus municípios, estabelecendo uma ponte entre os vários níveis da administração pública.
--	---

Tipologia de participante (tipo / nome)	Plano Social Clima Componente(s) Medida(s) e investimento(s)	Descrição
Exército Português	Medidas e investimentos da componente C1 'Programa Bairros - Famílias (Programa Bairros + Sustentáveis) Programa CER + ACC medidas e investimentos da componente C2 Frota + Verde (IPSS e Entidades privadas sem fins lucrativos)	1. Alargamento dos Bairros + Sustentáveis” ao Exército. Propõe a melhoria do desempenho energético de cerca de 200 frações do património das Forças Armadas ou por si arrendadas. Estas habitações são usadas por militares deslocados e as respetivas famílias e como alojamento temporário de civis, em caso de calamidade ou catástrofe; 2. Ampliação do Programa CER + ACC ao Exército, uma vez que os imóveis para fins habitacionais das Forças Armadas se encontram por todo o território nacional, especialmente em territórios de baixa densidade populacional; 3. Extensão da Frota + Verde (IPSS e Entidades privadas sem fins lucrativos) ao Exército. Propõe a aquisição de cerca de 500 viaturas 100% elétricas para missões de apoio social (transporte de doentes, apoio logístico a civis).
Associação DECO	Geral	O Plano Social para o Clima (PSC), um instrumento central para assegurar uma transição energética justa e inclusiva, apoiando famílias e microempresas em situação

	de vulnerabilidade — tanto no combate à pobreza energética como na redução da pobreza de mobilidade; concretiza o compromisso de assegurar uma transição energética justa e inclusiva, mitigando os impactos sociais do novo regime de emissões e contribuindo simultaneamente para o cumprimento das metas climáticas nacionais e europeias. Expansão da rede Espaços Energia deve articular-se com estruturas já existentes, reforçando a cobertura territorial desde o início da execução. Paralelamente, é fundamental promover a literacia energética e assegurar uma comunicação clara e acessível, de forma a permitir que os beneficiários compreendam os apoios disponíveis e os procedimentos necessários para os aceder. A plena eficácia da rede depende da sua coordenação institucional, cobertura territorial e qualidade técnica do atendimento, aspetos que atualmente apresentam fragilidades. Criação da figura do Conselheiro de Energia — inspirado no modelo internacional de Energy Advisor. Este conselheiro teria como missão orientar os consumidores na seleção de soluções energéticas adequadas, apoiar o acesso a incentivos e financiamentos, e garantir informação isenta e transparente sobre direitos e obrigações. A comunicação e promoção da rede devem ser reforçadas, com campanhas nacionais integradas e multiformato, adaptadas às realidades locais, linguísticas e socioculturais, garantindo que os cidadãos vulneráveis conheçam e acedam efetivamente aos serviços
--	--

		Definição: “famílias vulneráveis”: deve ser interpretada à luz da Diretiva (UE) 2024/1711, que alarga o conceito de pobreza energética para incluir a falta de acesso a serviços energéticos essenciais - como aquecimento, arrefecimento, água quente, iluminação e energia para eletrodomésticos - decorrente não apenas de rendimentos insuficientes, mas também de preços elevados e da ineficiência energética das habitações. PROGRAMA EDIFÍCIOS – FAMÍLIAS (PROGRAMA FAMÍLIAS + SUSTENTÁVEIS): as intervenções na vertente passiva do edificado (isolamento de paredes, pavimentos, coberturas e telhados, substituição de janelas) implicam investimentos significativos, muitas vezes inacessíveis para famílias de classe média. Para assegurar o cumprimento das metas de descarbonização e promover a igualdade no acesso a condições dignas de habitação, é fundamental que os apoios considerem as diferentes necessidades dos vários grupos populacionais. Nos beneficiários elegíveis sejam incluídos os arrendatários, mediante autorização expressa do senhorio. Componente Transportes: necessidade de garantir transparência nos preços, planeamento eficiente dos serviços e fiscalização adequada, de modo a assegurar que os benefícios chegam efetivamente aos consumidores e às comunidades. É igualmente essencial assegurar equidade no acesso às soluções de mobilidade, prevenindo exclusões económicas, territoriais ou digitais, e protegendo os dados pessoais dos
--	--	---

		utilizadores. O transporte a pedido deve ser entendido como um instrumento central de correção de desigualdades sentidas pelos consumidores no acesso a serviços essenciais, emprego e cuidados de saúde. A importância de estender incentivos à mobilidade individual, promovendo a aquisição de veículos elétricos — incluindo carros, bicicletas, trotinetes e scooters — de forma a reduzir emissões, poluição e sinistralidade, contribuindo para uma transição energética justa e inclusiva. Informação, comunicação e notoriedade: o plano de comunicação do PSC deve ser revisto e reforçado, de modo a garantir que a informação sobre os apoios chega efetivamente aos públicos mais vulneráveis, em linguagem acessível e através de canais de proximidade. A comunicação deve constituir um instrumento de inclusão social, com campanhas adaptadas aos diferentes perfis de beneficiários (idosos, famílias em situação de pobreza energética, moradores em zonas rurais). a articulação com redes de informação e aconselhamento já existentes, como autarquias, juntas de freguesia e associações de consumidores, assegurando uma cobertura nacional uniforme. A utilização de linguagem simples, exemplos práticos e atendimento presencial será determinante para aumentar a adesão e a confiança dos cidadãos. Operacionalização: O sucesso do PSC dependerá da forma como os apoios forem operacionalizados, da garantia de previsibilidade e continuidade dos programas e da capacidade de abranger
--	--	--

		diferentes perfis de consumidores. Focar os apoios exclusivamente nos grupos mais vulneráveis pode deixar de fora um conjunto expressivo de famílias de rendimento intermédio, que, embora não em situação de pobreza económica, enfrentam igualmente dificuldades em suportar os custos energéticos e em investir na requalificação das suas habitações. Para que o Plano Social para o Clima seja verdadeiramente inclusivo, é necessário garantir previsibilidade, cobertura territorial equilibrada e apoios financeiramente acessíveis. PROGRAMA EDIFÍCIOS – FAMÍLIAS (PROGRAMA FAMÍLIAS + SUSTENTÁVEIS): as Tipologias de Apoio devem considerar intervenções de reforço da infraestrutura elétrica doméstica, quando necessárias. Devem ser previstas medidas de proteção aos inquilinos, de forma a evitar que os apoios concedidos para a reabilitação de imóveis ocupados não favoreçam apenas o proprietário, mas assegurar que os inquilinos vulneráveis usufruam efetivamente dos benefícios das melhorias. Um senhorio receba um apoio para renovação de um imóvel ocupado por um beneficiário da tarifa social de energia, este apoio, para garantir o princípio da equidade, deveria estar condicionado a garantias de manutenção do contrato de arrendamento por um determinado período, prevenindo que as intervenções sirvam apenas para transferir benefícios a quem não precisa.
--	--	---

		PROGRAMA ELAR: a candidatura ao programa deveria ser precedida de aconselhamento técnico prévio, garantindo que as soluções escolhidas são técnica e economicamente adequadas às características do imóvel e do agregado familiar. Esta medida protegeria os beneficiários de propostas desajustadas ou de menor eficiência, assegurando que os fundos públicos são aplicados de forma eficaz, com maior poupança energética e durabilidade dos equipamentos, aumentando a confiança dos cidadãos no programa. Propõe os seguintes aperfeiçoamentos operacionais: • Aconselhamento técnico prévio obrigatório, assegurando a escolha de equipamentos adequados e eficientes; • Definição de tetos máximos para os serviços de transporte e instalação, de contratação obrigatória, para evitar sobrecustos; • Reforço da fiscalização sobre os prestadores, garantindo transparência e o cumprimento das regras. Comunidades de Energia Renovável (CER) e o Autoconsumo Coletivo (ACC): simplifiquem a burocracia associada à implementação destas estruturas. Indicadores propostos: - Número de famílias vulneráveis integradas em cada comunidade; - Variação média da fatura energética anual dos participantes após adesão;
--	--	---

		- Percentagem de energia partilhada que beneficia diretamente consumidores domésticos em situação de vulnerabilidade; - Distribuição territorial das comunidades, assegurando equidade entre regiões urbanas e rurais. Espaços energia: priorizar técnicos com formação em energia, ambiente, direito, economia ou engenharia, complementada por capacitação prática certificada. Componente Transportes: a monitorização da qualidade do serviço, a transparência nos custos e horários e a continuidade operacional constituem elementos centrais para reforçar a confiança dos utilizadores e assegurar que as soluções de mobilidade respondem de forma efetiva às necessidades concretas dos consumidores. Recomendações: - Estabelecer metas de cobertura territorial para os Espaços Energia e outras estruturas de apoio, assegurando atendimento técnico e informativo de proximidade em todo o país; - Reforçar a dotação do Fundo Ambiental destinada aos Espaços Energia, garantindo financiamento para todas as candidaturas elegíveis e assegurando a continuidade, capilaridade e estabilidade destas estruturas.
--	--	--

	– Valorizar e financiar as entidades locais e sociais — associações de consumidores, autarquias, IPSS, juntas de freguesia, escolas, centros de saúde e associações empresariais — que conhecem de perto as necessidades das famílias e microempresas vulneráveis para reforçar a sua capacidade de prestação de apoio técnico e acompanhamento contínuo, assegurando uma implementação territorialmente equitativa e eficaz do Plano; – Introduzir a obrigatoriedade de aconselhamento técnico qualificado prévio, garantindo que as soluções escolhidas são técnica e economicamente adequadas às características da habitação e do agregado familiar; – Prever mecanismos de proteção dos inquilinos, assegurando que os apoios concedidos para a reabilitação dos edifícios se traduzem em benefícios efetivos para quem habita as frações intervencionadas; – Reforçar a comunicação pública, a literacia energética e a capacitação das comunidades, garantindo que todos os cidadãos compreendem os benefícios, as condições e os procedimentos de acesso aos apoios, bem como adquirem conhecimentos e competências para tomar decisões informadas e eficazes que promovam a transição energética;
--	---

		– Implementar mecanismos de avaliação ex-ante e ex-post, permitindo medir de forma objetiva a redução do esforço energético e da fatura das famílias; – Garantir transparência e prestação de contas através de um portal público que apresente, por concelho, os apoios concedidos, os beneficiários e o impacto energético e social
INR, IP- Instituto Nacional para a Reabilitação	Geral	Melhorias ao Plano Inclusão de peessoas com deficiência e com mobilidade condicionada no Plano Social para o Clima 2026-2032: contemple as pessoas com deficiência e com mobilidade condicionada, enquanto grupos em situação de vulnerabilidade acrescida face à transição climática e às alterações nos padrões de transporte e consumo energético. De acordo com o Relatório Mundial sobre a Deficiência (OMS/Banco Mundial, 2011), cerca de 15% da população mundial vive com algum tipo de deficiência — proporção semelhante à portuguesa (permanente ou temporária) 3.2. Orçamento para as medidas da área da inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada No Plano, deverá ser assegurado orçamento para estas medidas.

		Operacionalização: assegurar acessibilidade universal e segurança na mobilidade, entre outros, através de: - Paragens e outras interfaces com embarque ao nível do piso, sinalização tátil e visual acessível, informação em áudio e formatos digitais acessíveis, para além da área envolvente ao nível da via pública; - As frotas de autocarros, urbanos e regionais, mais verdes a serem adquiridas deverão cumprir requisitos de acessibilidade, incluindo piso rebaixado ou com rampas automáticas; - Sistemas de bilhética e comunicação acessíveis (língua gestual, leitura fácil, braille e voz); - Travessias pedonais seguras, iluminadas e com tempos adequados ao ritmo de marcha de pessoas com mobilidade reduzida; - Gestão integrada da convivência entre peões e ciclovias, com segregação física e sinalética em zonas de paragem ou embarque. 3.4. Transporte individual de emissões nulas
--	--	---

	- Apoio à aquisição de veículos de emissões nulas a pessoas com mobilidade condicionada, sempre que as limitações de acessibilidade à mobilidade na via pública e no acesso aos transportes públicos de forma autónoma e segura esteja comprometida; - Postos de carregamento para veículos elétricos acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada, incluindo pessoas em cadeira de rodas e de baixa estatura. 3.5. Integração de critérios de acessibilidade nas medidas de eficiência energética e habitação - Nos apoios à reabilitação de edifícios e à eficiência energética, devem ser integrados critérios de acessibilidade universal, de forma cumulativa com os de desempenho energético. Propõe-se criar uma linha de financiamento específica e eficiente”, com comparticipação adicional quando a intervenção beneficie pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada. - Sempre que possível, aproveitar as intervenções destinadas à melhoria da eficiência energética (por exemplo, substituição de portas e janelas) para melhorar as condições de acessibilidade física das habitações, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, na sua redação atual, principalmente se nelas residirem pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada.
--	--

	- A substituição de equipamentos e eletrodomésticos deve contemplar as necessidades funcionais dos seus utilizadores, cumprindo requisitos de acessibilidade que lhes permitam uma utilização autónoma, segura e confortável, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 82/2022, de 6 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) 2019/882, relativa aos requisitos de acessibilidade de produtos e serviços, bem como com o Decreto-Lei n.º 83/2018, de 19 de outubro, que transpõe a Diretiva (UE) 2016/2102, relativa à acessibilidade dos sítios web e das aplicações móveis de organismos do setor público. 3.6. Espaços Energia Deve ser assegurada a acessibilidade física a pessoas com mobilidade condicionada e a acessibilidade à informação e à comunicação nestes balcões de proximidade, para que possam ter acesso, em igualdade de oportunidades com os demais, ao aumento da sua literacia energética e a informações, educação, sensibilização e aconselhamento sobre medidas e apoios disponíveis para a renovação energética e adoção de soluções sustentáveis. 3.7. Mecanismos de participação e monitorização inclusivos
--	--

		- Criação de um órgão Consultivo de Acessibilidade e Inclusão Climática, com representantes de associações de pessoas com deficiência e com mobilidade condicionada. - Inclusão de indicadores de acessibilidade e inclusão social nos relatórios de execução do PSC: - % de paragens tornadas acessíveis; - % da frota com piso rebaixado ou rampas automáticas; - % de habitações adaptadas; - Grau de satisfação dos beneficiários vulneráveis. 3.8. Formação e sensibilização Incluir ações de formação obrigatórias sobre acessibilidade universal e atendimento inclusivo, dirigidas a técnicos dos Espaços Energia e outros técnicos envolvidos e a envolver nas medidas acima propostas, em articulação com o Instituto Nacional para a Reabilitação (INR, I.P.).
ABIMOTA - Associação Nacional das	Geral	- O PSC deve assumir metas vinculativas para o cofinanciamento de: ▪ redes pedonais e cicláveis seguras e contínuas;

Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados	▪ medidas promotoras da intermodalidade em articulação com as autoridades de transportes gestoras dos sistemas de passes (ciclovias de acesso às interfaces de transporte público e estações ferroviárias e fluviais, bicicletários, frentes e ruas escolares); ▪ equipamentos de fiscalização do estacionamento e da velocidade Plano Social para o Clima: 1. Reconheça como casos especiais os grupos vulneráveis que não possuem automóvel. Conforme orientações da Comissão Europeia no Guidance on the Social Climate Plans (Comissão Europeia, 2025, p. 33), o PSC deve também considerar grupos vulneráveis que não possuem automóvel com motor de combustão interna, ou que não podem conduzir um carro, dando prioridade estrutural a intervenções que promovam a mobilidade ativa e o transporte público; 2. Atribua maior peso e financiamento a projetos municipais de mobilidade ativa (pedonalização dos centros urbanos, alargamento de passeios, redução efetiva de velocidades e volumes de tráfego automóvel, desenho do espaço urbano e arborização tornando espaços confortáveis e convidativos, criação de redes de ciclovias urbanas nas avenidas e artérias principais, caminhos escolares e frentes escolares descongestionadas, garantindo interligações pelas cidades inteiras e com todas as
---	---

		localidades), e em acessos às interfaces, especialmente ferroviárias. em articulação com as autoridades de transporte. 3. Reconheça soluções de mobilidade inovadoras e específicas para territórios de baixa densidade/interior. O PSC apesar de incorporar financiamento específico para a mobilidade em períodos e territórios de baixa procura, deverá incluir investimentos em sistemas de transporte tecnologicamente inovadores. Nomeadamente, sistemas de transporte público a pedido, já testados com sucesso noutros países europeus, inclusivamente em algumas regiões em Portugal.; 4. Reconheça o potencial estratégico da indústria nacional de bicicletas, articulando as políticas públicas, sociais, industriais e ambientais com este modo, um dos mais eficientes energeticamente para deslocações em meio urbano, com benefícios de saúde e ambientais, e disponível para todas as idades; 5. Promova medidas integradas que combinem justiça social, eficiência energética e coesão territorial, reduzindo a dependência do automóvel particular.
Laboratório Colaborativo Smart Energy Lab	Geral	Programa Famílias + Sustentáveis e Bairros + Sustentáveis: “Sistemas de automação, controlo e gestão eficiente de energia” - a integração de um sistema de gestão de energia assume um papel fundamental, ao

		otimizar o uso da eletricidade dentro da potência disponível, reduzir picos de consumo e mitigar problemas associados a limitações de potência contratada e ao risco de sobrecarga das instalações, garantindo um uso mais eficiente e seguro dos equipamentos elétricos. Desta forma, aumenta-se a probabilidade de o objetivo de apoiar cerca de 125 mil famílias vulneráveis através das medidas Bairros + Sustentáveis, Famílias + Sustentáveis e Elar se concretizar de forma efetiva, com melhoria do conforto e redução da despesa energética. A mobilidade elétrica, referida nas secções Famílias + Sustentáveis (C1.A.I1) e Bairros + Sustentáveis (C1.A.I2), acrescentar medidas para mitigar a insuficiente capacidade elétrica disponível nos edifícios mais vulneráveis. (metade da população nacional vive em edifícios de habitação multifamiliares, onde a instalação de carregadores individuais enfrenta desafios acrescidos). O plano inclui: 1. Promoção de soluções de gestão de potência, privilegiando o carregamento em baixa potência, que permite carregar mais veículos com a mesma infraestrutura. Deve-se favorecer carregadores com gestão integrada e sistemas de load balancing para evitar ultrapassar a potência contratada. 2. Promoção de soluções coletivas e partilhadas de carregamento, essenciais em bairros sociais, edifícios sem garagem, zonas remotas e contextos onde carregadores individuais não são viáveis.
--	--	---

		3. Promoção de acesso equitativo a soluções de carregamento, que enderece de forma inclusiva tanto as necessidades de segmentos de mobilidade mais exigentes como as de segmentos de mais baixo custo, para permitir à população em geral a opção da mobilidade elétrica.
Rede Europeia Anti Pobreza/Portugal	Geral	A EAPN considera que o Plano Social para o Clima é uma oportunidade relevante para reduzir desigualdades associadas à pobreza energética e à pobreza de mobilidade, valorizando especialmente o foco nas famílias vulneráveis, microempresas, territórios de baixa densidade e a criação de Espaços Energia como instrumentos de proximidade. O parecer reconhece avanços, como a abordagem multidimensional e o reforço do financiamento, mas alerta que o Plano carece de articulação prática com outros instrumentos nacionais, de metas sociais claras e de critérios de vulnerabilidade capazes de captar a realidade de agregados com despesas elevadas, habitação de má qualidade ou condições de saúde frágeis. A EAPN sublinha ainda que o PSC exclui segmentos essenciais, como famílias em arrendamento privado e IPSS com equipamentos críticos, e critica lacunas territoriais, como a ausência da Madeira na medida Frota + Verde, e a fraca resposta às periferias urbanas, onde a falta de transporte fora dos horários convencionais perpetua exclusão.

		O documento destaca também riscos de baixa execução nas medidas mais complexas, como as Comunidades de Energia Renovável, Autoconsumo Coletivo ou Espaços Energia devido à falta de capacidade técnica de municípios e IPSS, defendendo por isso uma forte aposta em capacitação local, assistência técnica contínua e simplificação administrativa para evitar que a digitalização dos processos exclua pessoas com baixa literacia tecnológica. Para garantir equidade territorial e justiça social, a EAPN recomenda o reforço do transporte público, incluindo soluções adaptadas a trabalhadores por turnos e melhoria de infraestruturas como abrigos de paragem; a criação de mecanismos para proteger famílias arrendatárias contra despejos e aumentos de renda após obras de eficiência; indicadores sociais robustos que permitam medir impacto; e maior envolvimento das entidades locais como multiplicadores de confiança e identificação de vulnerabilidades.
Associações CAP	Edifícios CER Transportes	Embora não sendo, estas medidas, especificamente dirigidas ao sector agrícola, importa lembrar que a agricultura é desenvolvida predominantemente em territórios de baixa densidade, estabelecidos na Deliberação n.º 31/2023/PL do CIC Portugal 2030. De facto, as empresas agrícolas desenvolvem a sua atividade e são indissociáveis dos territórios de baixa densidade, estando mesmo na base do seu tecido económico e social.

	Assim sendo, a sustentabilidade económica do sector agrícola é, inevitavelmente, vulnerável face a questões que decorrem da sua presença nestes territórios de baixa densidade, como sejam, as distâncias a percorrer no transporte de trabalhadores agrícolas e de mercadorias, ou a sujeição a temperaturas mais extremas, com tendência para se agravarem em virtude das alterações climáticas. O sector agrícola português em geral, um alvo particularmente exposto aos impactes do novo regime CELE2, ainda que de forma indireta. Propõem: - O sector agrícola deverá, portanto, constituir um potencial beneficiário quer, nomeadamente, de soluções de aquecimento e arrefecimento dos edifícios, quer de medidas para apoiar a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos nos edifícios, quer também de soluções de mobilidade, por substituição de veículos de combustão por veículos de emissões nulas, reduzindo assim as emissões diretas associadas ao transporte e diminuindo a dependência de combustíveis fósseis. As explorações agrícolas poderão assumir um papel relevante no que respeita à “aposta em curso na produção descentralizada de eletricidade baseada em comunidades de energia renovável” e autoconsumo coletivo, uma vez que a “valorização de sistemas
--	---

		coletivos que atenuem os custos de manutenção permitem reduzir os custos com a energia e desoneram as famílias.”
Associação CCP	Transportes Microempresas	O setor comércio e serviços constitui um importante empregador nacional, absorvendo uma parte significativa da mão-de-obra, incluindo trabalhadores com menores qualificações e maior vulnerabilidade socioeconómica. A transição energética destas microempresas produz impacto direto na competitividade, na eficiência energética, na redução de emissões e na resiliência económica dos centros urbanos e do comércio de proximidade. A CCP propõe o seguinte: 1. A criação, no âmbito dos instrumentos operacionais do Plano Social para o Clima 2026–2032, de uma linha específica destinada a microempresas do setor do comércio e dos serviços com um valor mínimo de 100 milhões de euros, mas com elevado efeito multiplicador, tendo em conta o baixo valor unitário dos investimentos elegíveis nas microempresas (ex.: substituição de equipamentos, melhoria de eficiência energética, aquisição de pequenas unidades de mobilidade elétrica, integração em autoconsumo coletivo); 2. A adoção de processos simplificados de candidatura, ou mecanismos de acesso simplificado (por exemplo, através do sistema de vouchers) com modelos padronizados

		e submissões desmaterializadas, eliminando exigências desproporcionadas tendo em consideração a dimensão e a estrutura destas empresas; 3. Criação de uma medida de capacitação técnica considerando necessidades de apoio técnico (formação / consultoria) das microempresas, visando a obtenção de elevadas taxas de adesão, integrado com a ação das Associações Empresariais uma vez que a transição climática requer novas competências; 4. Inclusão de outras tipologias de despesas, como por exemplo a substituição de baterias, ou a aquisição de carregadores para as empresas, com efeito multiplicador sobre a adoção de fontes energéticas não fósseis. 5. Clarificação das metas com definição de objetivos anuais 6. Articulação com outros instrumentos de apoio (fundos nacionais, programas de coesão, incentivos à digitalização, regeneração urbana, etc.) para maximizar benefícios para o comércio e serviços, considerando a necessidade de aspetos a. Assegurar a resiliência infraestrutural; b. Adaptar instalações operacionais; c. Capacitar as empresas; d. Valorizar redes colaborativas.
A ANFAJE — Associação Nacional dos	Edifícios	ANFAJE defende que o Plano Social para o Clima 2026-2032 deve assumir um compromisso claro com:

Fabricantes de Janelas Eficientes		• A continuidade, previsibilidade e reforço do programa Edifícios Mais Sustentáveis (PAE+S). • Com uma revisão dos seus critérios e procedimentos para garantir maior eficácia e justiça social; • Uma política fiscal que apoie estruturalmente a eficiência energética, através da redução do IVA e de benefícios fiscais em sede de IRS; • O reconhecimento do papel crucial da instalação de novas janelas eficientes na melhoria do conforto e desempenho energético dos edifícios, bem como no combate à pobreza energética. O Plano Social para o Clima 2026-2032 é essencial para garantir uma transição energética socialmente justa. Por isso, é extremamente importante assegurar que os apoios são corretamente dirigidos no sentido de aumentar a reabilitação energética das habitações dos portugueses, para os eixos mais estratégicos e tendo um reforço positivo nos apoios às famílias consideradas mais vulneráveis.
Horários do Funchal, Transportes Públicos S.A.	Transportes	O transporte público desempenha um papel essencial na mitigação da pobreza de transporte (“transport poverty”), garantindo acesso equitativo a emprego, educação, saúde e serviços básicos, especialmente para populações com menor rendimento ou sem acesso a transporte individual. A Horários do Funchal transporta, por ano, mais de

	21 milhões de passageiros, assumindo um papel central no sistema de mobilidade urbano. Enquanto operador concessionário no Município do Funchal e prestador de serviços de transporte público coletivo urbano estratégico, a empresa Horários do Funchal, em total sinergia com a sua Tutela, é um pilar da mobilidade sustentável, assegurando a coesão social e territorial e contribuindo diariamente, através dos seus meios e recursos, para a redução das desigualdades no acesso à mobilidade. No quadro da presente consulta pública, apresenta-se parecer técnico centrado em dois eixos de intervenção prioritária e de maior interesse para a Horários do Funchal: i) aceleração da transição para a eletrificação dos transportes públicos e ii) melhoria das condições de acessibilidade e de espera nas paragens. O parecer funda-se nas evidências constantes do Relatório de Satisfação e Caracterização do Cliente do Serviço Público 2024 (Gabinete de Estudos, Planeamento e Relações Internacionais, Funchal, janeiro de 2025) e no Relatório e Contas 2024 da Horários do Funchal – Transportes Públicos, S.A., em consonância com as orientações do PIETRAM 2021–2027 e do PAMUS FUNCHAL 2018. Quanto ao estado da satisfação do cliente, o inquérito bienal evidencia uma generalizada melhoria da perceção global da qualidade (de 2,9 para 3,2 numa escala 0–4 entre 2022 e 2024), mas identifica no conforto nas paragens um aspeto com pior classificação média (2,7/4), mantendo-se como o principal foco de insatisfação dos
--	---

		clientes; nas respostas abertas, os inquiridos apontam a necessidade de abrigos, assentos e baldes de lixo, e reforçam a importância da acessibilidade e de informação fiável nas paragens. Face ao défice de qualidade nas paragens apontado pelos utilizadores, recomenda-se um plano plurianual de requalificação com prioridades orientadas por procura e por critérios de equidade territorial, incluindo: abrigos modulares adaptados às condicionantes geomorfológicas e de espaço, assentos ergonómicos e contentores integrados, acessibilidade universal (rampas, pavimento tátil e alinhamento de plataformas com o piso dos veículos). Estas medidas devem ser articuladas em sinergia entre a Horários do Funchal, o Instituto de Mobilidade e Transportes da Madeira e a Câmara Municipal do Funchal, tendo em conta as restrições urbanas (ruas estreitas e declives acentuados), já reconhecidas nos exercícios anteriores de diagnóstico, e orientar-se por indicadores de resultado (satisfação do cliente nas paragens, tempo perçecionado de espera, acessos PMR) para monitorização semestral e reporte ao concedente, em cumprimento do contrato de concessão. No domínio da eletrificação da oferta, a HF consolida uma trajetória de investimento estruturado desde 2019, orientada pelo Plano de Atividades, Investimento e Orçamento 2019–2029 (PAIO) e pelos projetos MUSA e MUSA RL, com foco em renovação de frota, eficiência energética, redução de emissões e inovação tecnológica. Em 2019, foram
--	--	---

		adquiridos cinco miniautocarros elétricos Karsan para a operação urbana central, prosseguindo com a renovação da frota “standard” com a incorporação faseada de autocarros Euro VI (Volvo B8RLE), reduzindo a idade média e os custos de manutenção e melhorando conforto e acessibilidade a bordo. Em 2024, a frota era de 282 viaturas, incluindo os 5 miniautocarros elétricos, e a idade média situou-se em 8,25 anos, reflexo direto do ciclo de investimento desde 2019. Os dados ambientais de 2024 revelam redução das emissões por passageiro em 21,8% e por km em 4,6% face a 2023, confirmando o ganho de eficiência carbónica por efeito conjugado da renovação/eletrificação e do crescimento da procura. Esta evolução alinha-se com as metas de descarbonização do PNEC 2030 e com o Fit for 55, reforçando a racionalidade de acelerar a eletrificação dos serviços com maior exposição urbana e sensibilidade ambiental. Em síntese, a evidência disponível justifica considerar a eletrificação como eixo estruturante da política pública local de mobilidade — potenciando reduções de emissões, baixa de ruído, eficiência energética e atração de procura — mas, complementarmente, deverá ser atribuída uma atenção específica à requalificação das paragens como a medida de maior retorno percecionado pelo utilizador para elevar a experiência porta a porta e para incentivar a transferência modal do veículo individual pelo transporte público. Esta abordagem é coerente com as orientações do PIETRAM, contribui diretamente para os objetivos do
--	--	--

		PNEC 2030 e materializa, à escala municipal, o propósito do Fit for 55 de acelerar a transição para uma mobilidade urbana de baixas emissões.
ONGA WWF Portugal	Geral	1. Validação da importância e da urgência do PSC como ferramenta para garantir uma transição climática justa. 2. Grande preocupação com as propostas de adiamento do CELE 2, pois poria em causa o objetivo de redução de emissões e implicaria uma redução do investimento. 3. Levanta críticas sobre a operacionalização e a eficácia social do Plano. 4. Limitações na consulta pública (Fase 1), notando a ausência de sessões em regiões do interior (Norte, Centro, Alentejo) e defende que devia ter ocorrido mais cedo, isto é, no desenho das medidas e não tão próximo do prazo limite de submissão do plano. O desenho das sessões públicas limitou o tempo disponível para a participação da audiência e debate efetivo, salientando a ausência de momentos interativos (como grupos de trabalho). 5. Excessiva complexidade dos processos de candidatura para famílias vulneráveis, alertando que a modalidade de reembolso de despesas na medida Famílias + Sustentáveis (C1.A.11) poderá ser um entrave ao acesso para quem não tem capacidade de adiantar o investimento. 6. Priorizar as intervenções focadas na envolvente do edifício pela melhoria do conforto térmico e redução dos consumos de energia.

		7. Alargar o Famílias + Sustentáveis para incluir intervenções de melhoria da salubridade e segurança das habitações em conjunto com as de cariz energético. 8. No caso das Famílias + Sustentáveis e Bairros + Sustentáveis, definir mecanismos de mitigação para a escassez de fornecedores e/ou prestadores de serviços disponíveis para a instalação de equipamentos e sistemas e para execução de obras de renovação. 9. No CER + ACC, a adesão das famílias mais vulneráveis pode ser baixo, dado que o potencial de poupança alcançável com a tarifa social de energia. 10. No CER + ACC, o critério de incluir na maioria famílias e empresas vulneráveis é demasiado restritivo. Sugerem a consulta de outros critérios: projeto Comissão de Cidadãos dos Os 230 e uma compensação indexada ao número de membros com tarifa social associados ou aos kWh destinados a beneficiários da tarifa social. 11. Reforçam a necessidade de capacitação dos parceiros sociais locais, sobretudo jurídica e financeira, no caso das CER + ACC. 12. Criação de um balcão único digital para licenciamento de projetos de energia renovável. 13. O sucesso Frota + Verde depende da expansão planeada da infraestrutura de carregamento elétrico para ultrapassar as disparidades regionais e garantir a coesão territorial.
--	--	---

Agência para o Clima, I.P.

		14. Critica o foco na descarbonização da frota sem a inclusão de medidas para expansão ou criação de novas rotas de transporte público e de mobilidade ativa (bicicletas). 15. No caso da expansão de novas rotas de transporte público, sugerem o exemplo da Polónia, com um subsídio por quilómetro percorrido, enquanto uma sobretaxa sobre o preço do serviço.
--	--	--

‘discordância’ + ‘reclamações’

Listam-se todos os contributos rececionados que apontam para os riscos de operacionalização, discordância com o Plano Social para o Clima e reclamações organizados por tipologia de participante.

Tipologia de participante (tipo / nome)	Plano Social Clima Componente(s) Medida(s) e investimento(s)	Descrição
Cidadão Rita Grilo João Gabriel Varela Madureira	Geral	Notória a ausência de medidas concretas relativas ao sistema alimentar". Argumenta que a pecuária é um dos principais emissores de GEE (metano) e que as metas climáticas não são atingíveis sem uma transição alimentar. Aponta a "ausência de medidas relativamente ao sistema alimentar". Cita o impacto da pecuária (metano) e relatórios (EAT-Lancet) para justificar a necessidade de uma transição alimentar. Recomendação: Propõe um "Plano Nacional de Apoio à Transição para Dietas de Base Vegetal".

Cidadão Tomás Correia	Transportes	Este plano tem um enorme foco nos automóveis e na partilha destes em detrimento de outros tipos de transporte, igualmente viáveis. Embora este plano aborde transportes públicos, mencionando a importância destes para o futuro, nada faz para expandir a sua oferta, trazendo-os a novos utentes. Estes trazem vantagens a nível social, dando uma opção de baixo custo para as pessoas se poderem deslocar, permite a pessoas com deficiência uma maior autonomia e, a nível económico estes estimulam o comércio local e pequenos negócios.
Cidadão Pawel Pesz	Transportes	Enquanto associado da MUBi, Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, venho expressar a minha preocupação com a proposta de Plano Social para o Clima (PSC), que considero insuficiente para promover uma transição justa na mobilidade. O documento reforça a dependência do automóvel - mesmo elétrico - e não apresenta um diagnóstico rigoroso das populações e territórios mais vulneráveis à pobreza de mobilidade. A ausência de medidas para as áreas suburbanas e periurbanas, onde a falta de alternativas ao carro é mais evidente, deixa de fora grande parte das pessoas que mais precisam de apoio. Além disso, a mobilidade ativa e a sua articulação com os transportes públicos são praticamente ignoradas, apesar do seu papel comprovado na promoção de mobilidade acessível, inclusiva e sustentável.

		Apoio plenamente a proposta da MUBi de dedicar pelo menos 10% do investimento total do PSC à mobilidade ativa. Este investimento deve incluir infraestruturas seguras para caminhar e pedalar, apoios para aquisição e leasing de bicicletas (incluindo elétricas e de carga), expansão de sistemas de bicicletas partilhadas e programas de mobilidade escolar. É igualmente importante reverter a transferência de verbas do Passe Zero para apoios à compra de automóveis, e assegurar que os impostos rodoviários contribuem para financiar transportes públicos e redes de mobilidade ativa. O Plano deve priorizar soluções que reduzam a necessidade do automóvel, em vez de reforçar a sua centralidade. Por estes motivos, considero fundamental que o PSC seja revisto para garantir alternativas de mobilidade verdadeiramente sustentáveis e acessíveis, capazes de apoiar quem mais sofre os impactos económicos da transição climática.
Cidadão João Pedro Pericão de Almeida	Geral	Discordância e recomendações: - As obras de renovação para a eficiência energética de edifícios deverão ser isentas de taxação direta. - Não há aqui uma referência quanto à sustentabilidade da obtenção de energia para esse aumento de consumo que está a ser planeado. - Os sistemas de produção autónomos de energia por meios renováveis devem ser encorajados.

		- Os apoios a substituição da frota automóvel por veículos elétricos, mais uma vez não tem sustentação num contributo da indústria nacional (ou no máximo europeia) para esse efeito - aumento do conteúdo importado.
Cidadão Nuno Filipe Fiuza de Barros	Transportes	Discordância Medidas Plano - O documento não indica de que forma os programas propostos vão ser direcionados efetivamente às populações que estão indicadas como alvo dos apoios. Isto é particularmente relevante no caso de apoios individuais. - O apoio a mobilidade se concentra em empresas e serviços de transportes públicos e privados. Isto efetivamente deixa de fora uma porção significativa da população rural, onde este tipo de apoios não vai chegar, uma vez que a principal dificuldade é o acesso aos transportes públicos de uma forma eficaz.
Cidadão Luís Filipe	Transportes + Mobilidade com proximidade	Afirma que o plano "falha e perde credibilidade" por não contemplar a "principal fonte de emissões", os "milhões de 'veículos-sucata'" que circulam impunemente. Critica a falta de fiscalização e o mercado de usados poluentes. Pede uma política séria de transportes públicos em vez da "magalomania do TGV".

Cidadão	Transportes	
Ana Rodrigues	+ Mobilidade com proximidade	O Plano Social para o clima é uma oportunidade decisiva para reduzir a pobreza energética e de mobilidade em Portugal. No entanto, na minha opinião, há algumas questões a serem repensadas: -A mobilidade ativa e o transporte público devem ser contempladas de forma mais robusta e prioritária - são fulcrais para reduzir a dependência automóvel, para contribuir diretamente para a redução das emissões de GEE, para melhorar outros determinantes ambientais de saúde humana (incluindo poluição atmosférica não exclusivamente dependente de GEE e poluição sonora, citando apenas dois exemplos) e para reduzir custos financeiros (1 - imputados as populações mais vulneráveis, uma vez que o custo de deslocação através de meios de mobilidade suave/transportes públicos é por comparação direta sempre inferior ao do automóvel; 2 - decorrentes da morbilidade e mortalidade rodoviária causada pelo automóvel, atualmente um problema major em termos de saúde pública; 3 - custos financeiros decorrentes da manutenção de infraestruturas decorrentes do modelo centrado no automóvel, elevados pelo desgaste por estes causados) e, por fim mas não menos relevante, como medida de promoção da saúde e prevenção primária e secundária de doença (que por si mesmo têm um impacto social relevante por reduzir morbilidade e aumentar tempo de vida ativo). Como médica, penso que este investimento tem de ser feito sobretudo em medidas de prevenção (por exemplo estrutura de rede ciclável, com faixas seguras em vias segregadas e com rede não descontínua) - que para além de mitigação dos efeitos climáticos diretos possam ser simultaneamente ser estruturas de resiliência.

		-Falta articulação direta com outros planos políticos chave, nomeadamente Plano de mobilidade, o que pode dispersar recursos ou torná-los redundantes. Ao nível da mobilidade suave, sobretudo em zonas urbanas, o foco prioritário deveria ser sobretudo na construção e alargamento da infraestruturas, nomeadamente ciclável (aceitando que o incentivo à aquisição do veículo também tem o seu lugar), uma vez que criando a infraestrutura, como aliás são exemplos múltiplos modelos em várias cidades do mundo, os utilizadores aparecerão. -Periferias e zonas rurais são pouco contempladas, apesar de serem as mais afetadas.
Cidadão Joana Costa Lopes do Rego	Geral	É preciso a transição energética não se faça à custa da degradação do território e da qualidade de vida das pessoas. Plano Social para o Clima (PSC) 2026-2032 apresenta risco de insuficiente integração com outros instrumentos nacionais e europeus de política climática e social, designadamente o Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030), o Plano de Ação para a Pobreza Energética (PAPE), o Programa de Apoio à Redução do Consumo de Energia nos Edifícios (PPEC). Do ponto de vista técnico, a falta de articulação que pode gerar ineficiências estruturais. É igualmente importante assegurar que a promoção das energias renováveis e das soluções de mobilidade sustentável decorra em harmonia com os princípios de ordenamento do território e de proteção dos ecossistemas, garantindo que a transição energética se concretize de forma ambientalmente responsável e territorialmente equilibrada.

		Subscribo o parecer da ONGA - Associação Almargem,
Cidadão Jose Borges	Transportes + Mobilidade com proximidade	Critica o foco "excessivo" e "ideológico" no termo "vulneráveis", argumentando que ignora a classe média. Cita a baixa execução de programas anteriores (ex.: 4,3% no "Mobilidade Verde IPSS") como prova de "falta de conhecimento". Propõe Universalidade (apoios para todos), Simplicidade (menos burocracia) e Mensurabilidade.
Cidadão CIDALIA DUARTE O. ASSUNÇÃO	Geral	Para que haja efetiva eficácia na aplicação do plano deve considerar-se o seguinte: - Não considerar apenas os grupos vulneráveis para a obtenção de apoios uma vez que a grande maioria dos edifícios têm baixa eficiência energética. A maior parte dos grupos vulneráveis não têm competência técnica para aceder às plataformas para registo de candidaturas. - Os incentivos financeiros deveriam ser atribuídos como o vale eficiência ou mediante um orçamento previamente aprovado para adjudicação. Desta forma os candidatos não estariam anos para serem reembolsados tal como está a acontecer com a última candidatura do Fundo ambiental (dois anos de atraso) - Incentivar a instalação de painéis fotovoltaicos nos telhados dos edifícios de apartamentos permitindo que a candidatura seja feita pelo condomínio do respetivo prédio. - Incentivo à compra de baterias.

Cidadão Bruno Simoes	COMPONENTE sector dos transportes + Mobilidade com proximidade	- Critica a restrição do "Programa Famílias + Sustentáveis" (C1.A.i1) apenas a famílias carenciadas, prevendo baixa execução. Propõe apoios escalonados por rendimento. - Critica a Componente 2 (Transportes) por não ter nenhum apoio para famílias/particulares comprarem Veículos Elétricos ao contrário de Espanha, Alemanha e França. Propõe a criação de um novo apoio robusto para particulares.
Cidadão Susana Loureiro	Geral	Pese embora compreender que se trata de um instrumento enquadrado pela política comunitária e em resposta a CELE2, seria relevante que definitivamente comesçasse a ser integrada na equação da ação climática a dimensão do sumidouro e não apenas das emissões dado que a neutralidade depende destes dois lados da balança. Na dimensão social plasmada no presente plano seria muito interessante que tal pudesse ser integrado potenciando inclusive a literacia sobre o mercado de carbono e assim contribuindo para a valorização de usos do solo (floresta, SAF, etc.) com maior potencial de sequestro, o que certamente teria impacto nos rendimentos das famílias (em especial dos territórios de baixa densidade). Colocar o sumidouro como elemento da equação da neutralidade apenas entre 2045 e 2050 não é uma abordagem sustentável. Em relação às medidas, considerando-as positivas têm profundas fragilidades quanto à sua aplicabilidade a áreas de baixa densidade onde soluções de mobilidade elétrica têm óbvios constrangimentos. As distâncias percorridas entre lugares e sedes de concelhos e entre concelhos, atendendo ao facto de muitas rotas serem intermunicipais não se coadunam com veículos

elétricos cujas autonomias não são capazes de responder a este contexto exigente. Tantas tentativas foram feitas até à data e quer a rentabilidade das rotas como estes constrangimentos técnicos redundaram na não aplicabilidade de modelos de mobilidade elétrica. Os exemplos são muitos e basta averiguar junto de CIM de territórios mais afastados do litoral. A rede de postos de carregamentos está também muito de poder ser adequada, pese embora estarem contemplados para além de material circulante o apoio ao posto.

Face ao exposto e considerando a pertinência das medidas, considero fundamental que as mesmas sejam adaptadas às realidades socioeconómicas e geográficas em presença, sob pena de mais uma vez serem fundamentalmente valorizadas nos territórios de maior concentração populacional e onde efetivamente é mais linear a sua adequabilidade e não contemplem territórios onde a transição justa passa por outras dimensões de aposta ainda que complementadas por estas, assim que forem efetivamente garantidas as condições de base para a sua operacionalização.

Basta fazer um exercício rudimentar de cálculo das emissões de transportes e edificado em qualquer território de baixa densidade (por exemplo com base em consumos ou em dados da APA) e um cálculo de capacidade estimada de sumidouro de carbono instalada no mesmo para que se possam começar a trabalhar medidas mais consonantes e justas com a realidade nacional e perceber que a Agenda climática tem de ser trabalhada de forma integrada e adaptada às especificidades desta “balança”.



Agência para o Clima, I.P.

		Sugere-se assim que esta adequação possa ser mais bem integrada no presente instrumento.
--	--	--

Tipologia de participante (tipo / nome)	Plano Social Clima Componente(s) Medida(s) e investimento(s)	Descrição
Organização Não Governamental de Ambiente Almargem - Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve	Geral	- Sobreposição de medidas e duplicação de financiamento: existe o risco de financiamento redundante, por exemplo, apoios paralelos à aquisição de veículos elétricos ou à reabilitação energética de habitações. Essa duplicação dificulta a rastreabilidade dos resultados, distorce a alocação de recursos e compromete a transparência orçamental. - Ineficiência na monitorização e avaliação de impacto: ausência de um sistema integrado de indicadores entre os vários planos dificulta a mensuração do impacto real sobre a pobreza energética, a mobilidade sustentável e a redução de emissões. - Ausência de mecanismos de apoio operacional continuado, essenciais para garantir a sustentabilidade do investimento. A escassez de oficinas especializadas e técnicos formados em veículos elétricos, bem como as dificuldades de obtenção de peças de substituição fora dos grandes centros urbanos, podem prolongar os períodos de imobilização e aumentar os custos de manutenção. O plano mantém um foco quase exclusivo no transporte rodoviário, quando uma estratégia de descarbonização eficaz requer uma abordagem intermodal, articulando o investimento em veículos elétricos com o reforço dos transportes coletivos rodoviários e ferroviários e de proximidade.

	- Melhorar a localização dos projetos, evitando a destruição de biodiversidade, e descentralizar a produção, garantindo baixo impacto, apoio a empresas locais e transparência nos investimentos. - A produção para autoconsumo ou consumo coletivo, orientada por princípios sem fins lucrativos, apresenta-se como um modelo crucial para atingir as metas de descarbonização no horizonte temporal disponível. as redes municipais de distribuição de eletricidade em Baixa Tensão emergem como uma alternativa viável às redes privadas. Estas redes podem assegurar a regulação de tarifas que justifiquem economicamente a transição urgente para a mobilidade elétrica. - Forma de candidatura e gabinetes de apoio: Dado o público-alvo se recomenda melhorias ao nível do processo de candidaturas e um reforço das verbas. - Insuficiente abrangência e clareza na definição de família vulnerável. - Sistema circular de recolha e valorização do equipamento, material e viaturas: deve ser previsto um sistema circular de recolha e valorização do equipamento, material e viaturas que seja acessível, confiável e sustentável. Por outro lado, devem ser privilegiados equipamentos, materiais e viaturas que garantam um ciclo de vida mais longo. - Aposta desequilibrada em apenas duas fontes—energia solar fotovoltaica (em grandes parques) e energia eólica offshore—pode não ser a estratégia mais eficiente. Esta preferência pode não cumprir integralmente o princípio "Do No Significant Harm" (DNSH).
--	---

		Recomendação: Recomenda-se uma maior articulação entre o Plano Social para o Clima e os restantes instrumentos nacionais e europeus relevantes, bem como o aperfeiçoamento dos mecanismos de monitorização e avaliação de impacto, de modo a garantir uma utilização eficiente e transparente dos recursos. Disponibilidade para colaborar na construção de soluções que aliem o progresso climático à coesão social e à conservação do património natural.
ONGA Coopérnico	Geral	Destacam falhas estruturais na ausência de informação completa, no envolvimento insuficiente da sociedade civil e na articulação frágil com planos nacionais como o ELPRE, a Estratégia de Renovação dos Edifícios, o PAEC e os planos de mobilidade urbana. O parecer alerta que o PSC corre o risco de não chegar às famílias e microempresas realmente vulneráveis, devido a critérios de elegibilidade limitados, ausência de mecanismos de proteção para inquilinos, falta de apoio consistente às comunidades de energia, fraca integração das periferias e baixa ambição em medidas de bairro e em intervenções de duplo impacto que reduzam simultaneamente pobreza energética e pobreza de mobilidade. A execução, defendem, deve ser suportada por processos simples, apoio técnico de proximidade, capacitação das entidades locais e financiamento estável, evitando repetir erros de programas anteriores como Vale Eficiência ou elar. É referido ainda que a mobilidade ativa e o transporte público são praticamente omitidos do PSC, apesar de serem essenciais para uma resposta estrutural à pobreza de mobilidade. As organizações

		defendem a integração de infraestruturas seguras para caminhar e pedalar, sistemas públicos de bicicletas partilhadas, incentivos à aquisição ou leasing de bicicletas e criação de um Passe Nacional Multimodal que assegure uma mobilidade intermodal acessível, simples e territorialmente equilibrada. Simultaneamente, o parecer frisa a importância das comunidades de energia e da eletrificação justa, propondo metas mais ambiciosas para projetos CER/ACC e a inclusão ativa de famílias vulneráveis na partilha e governação da energia. Por fim, reforça a necessidade de um conselho de acompanhamento participativo e permanente, garantindo transparência, monitorização e correções de rumo ao longo da execução do plano, assegurando que o PSC cumpra efetivamente o seu propósito social e climático.
ONGA ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável	Geral	A ZERO reconhece a importância do Plano Social para o Clima como instrumento para uma transição energética justa, mas alerta para fragilidades estruturais como a falta de informação acessível , envolvimento insuficiente das organizações que trabalham no terreno e critérios de vulnerabilidade que podem excluir famílias que, apesar de não cumprirem o limiar formal, enfrentam custos elevados de habitação, energia e mobilidade. O parecer sublinha que o PSC deve articular-se melhor com políticas como o ELPRE, a Estratégia de Renovação dos Edifícios, o Plano Nacional de Habitação e os planos regionais de mobilidade , reforçando a execução local, a capacitação de autoridades e entidades sociais e a comunicação de proximidade. A ZERO considera ainda que o Plano não protege adequadamente inquilinos vulneráveis, não resolve os incentivos divididos entre

		proprietários e arrendatários e carece de metas mais robustas e mecanismos de monitorização para medir o contributo real para a redução da pobreza energética e da pobreza de mobilidade. No domínio da mobilidade, o parecer critica a ausência de medidas para promover caminhar e pedalar, defendendo que a mobilidade ativa deve ser tratada como um pilar de combate à pobreza de mobilidade e não como um complemento secundário. A ZERO defende o reforço do transporte público, incluindo a criação de um Passe Nacional Multimodal, a expansão dos serviços flexíveis a pedido e o investimento em infraestruturas ligadas às interfaces ferroviárias e rejeita o financiamento a veículos a hidrogénio, considerados caros, ineficientes e incompatíveis com os objetivos do PSC. O documento propõe ainda um maior apoio às comunidades de energia, à mobilidade comunitária e às soluções de micrologística para microempresas vulneráveis, sublinhando que o Plano deve privilegiar medidas com retorno social e ambiental elevado, focadas em bairros vulneráveis e zonas de baixa densidade. Por fim, a ZERO insiste na criação de um conselho de acompanhamento participativo para garantir transparência, correção de rumo e uma execução alinhada com a justiça energética e climática.
ONGA GEOTA	Geral	O GEOTA indica que o Plano Social para o Clima constitui uma oportunidade estratégica para reduzir a pobreza energética, a pobreza de mobilidade e a exposição das microempresas aos custos energéticos decorrentes do CELE2, mas alerta para fragilidades que podem comprometer a

	eficácia do Plano. Entre estas destaca-se o risco de os apoios não chegarem às famílias realmente vulneráveis, devido a obstáculos já identificados em programas anteriores como conflitos entre proprietários e inquilinos, burocracia excessiva, fraca mobilização territorial, baixa literacia energética e digital, dificuldades de comunicação e longos tempos de avaliação. É considerado prioritário reforçar a execução local, articulando o PSC com municípios, IPSS, escolas, centros de saúde, juntas de freguesia e organizações comunitárias, apostando em comunicação de proximidade e apoio técnico direto. É defendida também a criação de um conselho de acompanhamento permanente e representativo, e é criticada a insuficiência da participação pública no processo de elaboração do Plano, que não permitiu um envolvimento efetivo das entidades externas. Em matéria de medidas, o GEOTA recomenda clarificar critérios de elegibilidade, priorizar intervenções passivas nos edifícios, melhorar programas como Famílias + Sustentáveis, Bairros + Sustentáveis e elar, e reforçar significativamente o apoio às Comunidades de Energia Renovável e ao Autoconsumo Coletivo, evitando modelos que excluam consumidores vulneráveis. No setor dos transportes, critica fortemente a ausência de mobilidade ativa e o excesso de foco em soluções automóveis, defendendo que caminhar e pedalar devem ser tratados como respostas estruturantes à pobreza de mobilidade, especialmente em zonas suburbanas e vulneráveis. Propõe ainda infraestruturas seguras, sistemas de bicicletas partilhadas,
--	---

		incentivos à aquisição de bicicletas e integração com o transporte público, alertando que a falta destas medidas compromete os objetivos sociais e climáticos do Plano.
Associações CIP - Confederação Empresarial de Portugal	Geral	1. Contesta a estratégia tecnológica do PSC no setor dos edifícios (C1) por não ser neutra, opondo-se à descarbonização promovida exclusivamente "através da eletrificação de consumos". Defende que a aposta em gases renováveis (biometano, hidrogénio) é fundamental para a transição energética, complementando as soluções elétricas e assegurando flexibilidade, armazenamento e segurança de abastecimento. O desvio dos consumos domésticos para o setor elétrico colocará em causa a sustentabilidade da rede de gás nacional, visto que os consumos domésticos suportam a maioria dos custos do Sistema Nacional de Gás. 2. A Tarifa social de gás é financiada pelos Consumidores e devia ser pelo Estado; 3. Promoção de literacia energética para consumidores domésticos e para empresas; 4. No Programa Famílias + Sustentáveis (C1.A.I1), a descarbonização através da eletrificação dos sistemas de aquecimento, arrefecimento e cozinha poderá não ser a medida mais custo-eficiente; 5. No Programa E-LAR (C1.C.I3) a eletrificação dos consumos poderá não ser a medida mais custo-eficiente e pode contribuir para o aumento do endividamento das famílias; 6. No Frota + Verde (microempresas) (C2.F.I1). não é claro o significado de sobrecusto. Incluir a definição - diferença entre o custo de um veículo elétrico e um veículo a combustão.

		7. As medidas do PSC podem agravar o endividamento dos particulares.
MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta	COMPONENTE sector dos transportes + Mobilidade com proximidade	A proposta do Plano Social para o Clima, em consulta pública, não contribui para uma mudança estrutural do modelo de mobilidade em Portugal. O PSC não contribui para uma mudança estrutural, perpetuando um "modelo obsoleto" focado no automóvel. O documento não mapeou a pobreza de mobilidade. Omite os modos ativos (caminhar, bicicleta), que são os mais económicos e inclusivos. Propõe alocar 10% do fundo (164M€) para infraestruturas de mobilidade ativa, subsídios para bicicletas e sistemas partilhados.
Entidade privada Empresa Floene Energias, S.A.	medidas e investimentos da componente C1 Programa Bairros - Famílias (Programa Bairros + Sustentáveis) Programa eLAR medidas e investimentos da componente C2	1. Apoia o objetivo social do PSC de combater a pobreza energética e de promover uma transição energética "mais justa, inclusiva e sustentável". 2. Critica a abordagem da Componente 1 (Edifícios) por estar excessivamente centrada na eletrificação dos consumos. Considera uma violação do princípio da neutralidade tecnológica, alegando que descarbonizar não é sinónimo de eletrificar. Defende que a descarbonização mais rápida e económica se constrói através de gases renováveis, como o biometano. 3. As infraestruturas de gás existentes encontram-se tecnicamente preparadas para receber gases renováveis, permitindo descarbonizar consumos sem necessidade de substituir equipamentos, sem obras intrusivas e sem investimentos significativos adicionais.

	Frota + Verde (microempresas) + (IPSS e Entidades privadas sem fins lucrativos) + (saúde)	4. Esta posição contradiz o objetivo explícito do PSC, nas medidas como o E-LAR (C1.C.I3) e o Famílias + Sustentáveis (C1.A.I1), que visam a descarbonização através da eletrificação dos consumos e a substituição de equipamentos a gás por elétricos. 5. A eletrificação dos consumos não é custo eficiente, aumenta o custo mensal de energia dos agregados familiares e impõe custos acrescidos aos consumidores devido aos investimentos adicionais no reforço do fornecimento elétrico. 6. O Plano não prioriza os 2,5 milhões de famílias que consomem GPL, um combustível mais caro e com mais emissões do que o gás natural e que é comum nas zonas de baixa densidade populacional. 7. Defende que deve ser dada prioridade ao isolamento térmico das habitações e só depois a substituição dos equipamentos. 8. Pouca foco em medidas de autossuficiência energética para além do CER. 9. Os incentivos a veículos elétricos ignoram as distâncias longas e a ausência de infraestrutura de carregamento das zonas rurais. 10. A eletrificação forçada aumenta a dependência de importações de equipamentos e aumenta a pressão na rede elétrica, que enfrenta desafios de capacidade.
Entidade privada Empresa	Medidas e investimentos da componente C1	1. Falta de transparência e risco financeiro para os fornecedores.

BCM - Bricolage, S.A.	Programa Bairros - Famílias (Programa Bairros + Sustentáveis) Programa CER + ACC Programa Elar	2. Rigidez nos critérios de elegibilidade por incluir apenas famílias vulneráveis, podem comprometer seriamente a execução e o sucesso das medidas. 3. O fornecedor deve "conhecer e co construir" as plataformas de registo e controlo (como a do Fundo Ambiental, usada no E-LAR). 4. O fornecedor deve ser consultado para definir o âmbito, os equipamentos e as estimativas de custos em conformidade com a realidade atual do mercado. 5. Garantia de mecanismos de proteção dos fornecedores elegíveis para mitigar riscos financeiros decorrentes de situações de fraude por parte dos clientes. 6. No programa Famílias + Sustentáveis (C1.A.I1), o apoio será via voucher com reembolso ao fornecedor ou via reembolso direto ao beneficiário? Propõe que, no caso de proprietários de frações, deve ser solicitado o reembolso diretamente à ApC. Isto diminuiria o risco financeiro e a carga burocrática para o fornecedor. 7. No Programa E-LAR (C1.C.I3), propõe que o mecanismo atual de reembolso (onde o fornecedor submete evidências e aguarda reembolso) seja alterado. Sugere que o cliente (família vulnerável) solicite o reembolso diretamente após cumprir o processo (instalação, recolha e reciclagem). Isto aliviaria a carga burocrática e o risco dos fornecedores aderentes e seria um mecanismo dissuasor de fraude por parte do cliente.
-------------------------------------	---	--

		8. No Programa E-LAR (C1.C.I3), solicita a extensão do prazo de submissão de evidências (atualmente 45 dias úteis) e um mecanismo de desbloqueio de vouchers mais simples e rápido. 9. Questiona a restrição do E-LAR apenas a famílias vulneráveis. Esta crítica vai diretamente contra o objetivo central do Fundo Social para o Clima (FSC) e do PSC, que é mitigar os impactos do CELE 2 especificamente sobre as famílias vulneráveis. 10. No Programa CER + ACC (C1.C.I4), critica: a) foco em territórios de baixa densidade, que pode excluir vários projetos; b) o requisito de que a maioria da eletricidade produzida se destine a famílias vulneráveis e microempresas vulneráveis. c) O requisito de "Promover a criação e implementação", pode excluir projetos que já existam, penalizando quem "já demonstrou um espírito proativo". Sugere permitir a elegibilidade de projetos existentes a partir da data de publicação do Aviso de Abertura de Concurso (AAC).
Entidade privada Empresa FACTORENERGIA, LDA	Medidas e investimentos da componente C1	1.Conjunto de propostas operacionais e técnicas destinadas a aumentar a eficácia, a equidade e a execução real do Plano, com um foco particular na Região Autónoma da Madeira (RAM). 2.Implementar pagamento por marcos aos beneficiários: contratação, instalação, verificação.

	Programa Bairros - Famílias (Programa Bairros + Sustentáveis) Programa eLAR Medidas e investimentos da componente C2 Frota + Verde (microempresas) + (IPSS e Entidades privadas sem fins lucrativos) + (saúde) Acompanhamento e execução do plano	3.Reforço das medidas através de majorações específicas (10–15%) e dotações reservadas para a RAM; 4.Pacotes integrados de investimento (envolvente, bomba de calor, solar fotovoltaico, baterias e carregadores) para maximizar o impacto nas habitações; 5.Sugestão de implementar o pagamento direto a fornecedores (modelo voucher) – o que mitigaria o risco de as famílias mais vulneráveis terem de adiantar as verbas – e na exigência de requisitos mínimos obrigatórios de qualificação para as entidades executoras (como alvarás, certificação F-gases e qualificação específica para baterias). 6.Criação de uma submedida para a mobilidade elétrica de proximidade em zonas residenciais sem garagem e a descentralização dos Espaços Energia (C1.D.I5) através de balcões satélite operados por entidades privadas qualificadas; 7.Apelo à transparência e à governança, exigindo a disponibilização de dados agregados e anonimizados (open data) para avaliação pública, um ponto que complementa os objetivos da Componente 4 (Assistência Técnica) do PSC.
CGTP-IN Conselho Económico e Social	Geral	Discordância na Governança do PSC O Plano Social para o Clima em apreciação é insuficiente e desadequado para garantir uma transição energética inclusiva, justa e equitativa, devendo também ser tomadas medidas quer para impedir a transferência dos custos da transição para as famílias, pequenas empresas, entidades públicas e

		entidades sem fins lucrativos, quer para garantir o acesso à habitação digna e com condições de habitabilidade.
Município Loures (enviado pelo CES)	Geral	Não reconhece de forma suficientemente explícita o esforço financeiro adicional exigido aos municípios, que desempenham um papel central na execução das medidas, na mobilização dos beneficiários, na dinamização das comunidades de energia e na garantia da proximidade aos cidadãos. Assim, é essencial que o presente plano salguarde as autarquias — dado que a transição climática local só é exequível com financiamento dedicado e suficiente, capaz de garantir continuidade, escala e capacidade operacional após o período de vigência do Fundo Social para o Clima. O financiamento não cobre integralmente desafios de continuidade, nomeadamente a operação e manutenção das comunidades de energia, a sustentabilidade das soluções de mobilidade flexível, a expansão da reabilitação energética para além das frações abrangidas e a manutenção futura dos serviços de proximidade, como os balcões de energia.
Universidades CENSE	Geral	O CENSE considera que o Plano Social para o Clima tem potencial para enfrentar desigualdades profundas no acesso à energia e à mobilidade, mas alerta que os montantes previstos são insuficientes face à dimensão do problema e que persistem barreiras estruturais já verificadas em programas anteriores.

	O parecer critica a ausência de mecanismos robustos para ultrapassar desafios históricos, como a difícil mobilização de consumidores vulneráveis, a burocracia excessiva, o conflito proprietário/inquilino, a inflação dos custos das obras e a baixa literacia energética e digital, que podem impedir que os apoios cheguem às famílias que mais precisam. A equipa alerta também para o desalinhamento entre o PSC e planos como a ELPPE e a ELPRE, bem como para a falta de transparência e participação pública no processo de elaboração: não houve debate aberto, não foi disponibilizado o documento completo e o plano carece de mecanismos participativos, recomendando por isso a criação de um Comité de Acompanhamento alargado. O CENSE sublinha ainda a importância de reforçar a subsidiariedade, dando às autarquias, organizações locais e entidades com experiência prática um papel central na execução, pois só assim será possível garantir proximidade, confiança e eficiência na implementação. Em termos de medidas, o parecer valoriza o foco na renovação passiva dos edifícios, na substituição de equipamentos ineficientes e no apoio à literacia energética, mas salienta várias lacunas, como a ausência de priorização clara das medidas mais eficazes, baixo financiamento da reabilitação energética, dificuldades previsíveis na execução de programas como Bairros + Sustentáveis e elar e insuficiente integração das microempresas como beneficiárias reais do Plano. O CENSE apresenta ainda propostas concretas, incluindo cinco mecanismos fundamentais para garantir que os apoios chegam às famílias vulneráveis:
--	---

		apoio técnico de proximidade, colaboração estruturada com entidades locais de confiança, comunicação acessível e multicanal, capacitação dos técnicos locais e uma abordagem adaptada às zonas rurais através de unidades móveis e redes de confiança. No setor dos transportes, alerta para a falta de atenção à mobilidade suave, acessibilidade económica ao transporte público e necessidades específicas de zonas rurais e periféricas. O parecer reforça também a necessidade de mecanismos que permitam uma inclusão justa das famílias em pobreza energética nas CER e no Autoconsumo Coletivo, e insiste que o impacto do Plano deve ser monitorizado com indicadores claros e ligação direta às metas nacionais.
CNADS	Geral Edifícios Transportes	O CNADS recomenda que o Plano Social para o Clima seja reformulado de acordo com as seguintes prioridades: 1) Estimular a articulação das políticas públicas sociais e de saúde pública, em especial na ótica da prevenção das patologias respiratórias associadas à pobreza energética; 2) Ao nível do edificado, incidir prioritariamente sobre medidas passivas de eficiência energética;

		- melhoria do conforto térmico e habitabilidade das habitações pela via do investimento em medidas “passivas” de eficiência energética, das quais se destacam a eliminação de infiltrações e o reforço do isolamento térmico (empenas dos edifícios, janelas eficientes e coberturas) - medidas para utilização do recurso a biomassa residual (com origem em operações agrícolas e florestais) como combustível para aquecimento em zonas ruais de baixa densidade populacional - indispensável a articulação deste Plano com os programas de saúde pública Famílias + Sustentáveis: - inclusão no PSC de medidas destinadas à melhoria da eficiência energética através de intervenções na vertente passiva do edificado, e com a integração de medidas de eficiência hídrica; os apoios considerem as necessidades dos vários grupos populacionais através de diferentes níveis de apoio e distintos instrumentos. - barreiras persistem, tais como a falta de informação, a desconfiança em relação a apoios e ao resultado da intervenção, a baixa literacia energética e digital, e o isolamento geográfico e social, entre outras. - as medidas devem ser tecnologicamente neutras e olhar obrigatoriamente para o ciclo de vida dos equipamentos. Em particular, o CNADS recomenda expressamente a exclusão de duas tipologias desta medida: (i) termoacumuladores elétricos com resistência, que são muito ineficientes e com operação, nas condições presentes e previsíveis do mercado, mais cara do que os sistemas a gás; (ii)
--	--	---

		carregadores para mobilidade elétrica, que são equipamentos de gama alta — uma família capaz de adquirir um veículo elétrico dificilmente será vulnerável, e não necessitará de ser subsidiada para instalar o sistema de carregamento. - A substituição de equipamentos a gás por elétricos é uma tipologia cega, que fará sentido em alguns casos, mas não em muitos outros. Há dois aspetos a considerar: (i) genericamente, a substituição de equipamentos a gás por elétricos devia ser elegível para financiamento se suportada por estudos específicos por subtipologia, ou por uma auditoria energética, considerando o ciclo de vida do equipamento; (ii) em geral, a substituição de garrafas de gás deve ser promovida — podendo nalguns casos ser apropriada a substituição por equipamentos elétricos, mas noutros casos poderá fazer mais sentido a adesão a redes de gás existentes, em especial se estas foram alimentadas em parte significativa por gases renováveis como o biometano; os limites de financiamento devem ser aferidos à realidade dos equipamentos disponíveis no mercado, e as percentagens de financiamento devem ser aferidas às necessidades reais das famílias. - beneficiários elegíveis, o CNADS considera essencial que sejam incluídos os arrendatários, mediante autorização expressa do senhorio. Devem ser previstas medidas de proteção aos inquilinos, de forma a evitar que os apoios concedidos para a reabilitação de imóveis ocupados não favoreçam apenas o proprietário, assegurando que os inquilinos vulneráveis usufruem dos benefícios das melhorias. Bairros + Sustentáveis
--	--	---

		estratégias específicas de envolvimento para associações de moradores, que têm influência à escala local, mas pouco conhecimento na área da energia. Em relação às tipologias elegíveis, aplicam-se os mesmos alertas identificados para a medida Famílias + Sustentáveis. E-LAR - aconselhamento técnico prévio obrigatório, assegurando a escolha de equipamentos adequados e a existência de infraestrutura elétrica apropriada nos edifícios e habitações; definição de tetos máximos para os serviços de transporte e instalação; e reforço da fiscalização sobre os prestadores e incluir as microempresas como potenciais beneficiárias. CER + ACC - os projetos devem fortalecer estruturas locais e assegurar que as famílias vulneráveis não sejam apenas beneficiárias, mas também membros com plenos direitos dos CER/ACC. Espaços Energia - a literacia energética é uma ferramenta essencial para envolver os diferentes grupos-alvo. Deve ser promovido um trabalho de comunicação proactivo junto da comunidade. Devem também ser efetuadas a monitorização e a comunicação pública contínua dos resultados dos Espaços Energia e das metas ao nível do número de pessoas apoiadas
--	--	---

		- criação de uma rede de conselheiros e agentes de energia que funcionem a nível municipal e que deverão responder a todas as necessidades locais dos cidadãos em pobreza energética, privilegiando-se a figura do 'mediador' que aconselha, assiste e intervém no apoio energético, na pobreza habitacional, na saúde e proteção do consumidor (incluir migrantes, idosos ou residentes em habitações sociais). 3) Garantir uma melhoria significativa e mensurável da qualidade e quantidade da oferta do serviço público de transportes, na ótica do que todos os utentes, e em especial os mais vulneráveis, realmente necessitam. - Prioridade efetiva ao transporte público, em especial nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e nas grandes conurbações (p.e. a região do Algarve) - Prioridade efetiva à ferrovia, designadamente nos serviços urbanos, suburbanos e intercidades - Medidas Frota + Verde: questionável se será adequado para o objetivo estabelecido. as maiores reservas à previsão de apoio a veículos a hidrogénio. 4) Deverá assegurar que as famílias mais vulneráveis não sofrem um agravamento dos custos relativos ao consumo de energia. Em suma, justificam plenamente a necessidade do Plano Social para o Clima (PSC) agora em análise, focado em dois sectores principais: os edifícios e os transportes. A generalidade das medidas propostas possa ter algum efeito positivo, em diversos casos a experiência passada demonstra que
--	--	---

Agência para o Clima, I.P.

		algumas tipologias poderão não ser as mais eficazes ou que a sua escala e perspetivas realistas de aplicação dificilmente cumprirão os objetivos desejados devendo ser reformulado.
--	--	---

Outros Contributos

Listam-se todos os contributos rececionados que se considera que não contribuem para o Plano Social para o Clima. Optou-se por não identificar o proponente.

- ‘Não queremos painéis solares nem eólicas, queremos investimento em tecnologias alternativas, mais seguras e sustentáveis’

‘Esta proposta baseia-se em 2 Princípios Errados:

1 - Que o Homem poderia de alguma forma influenciar o curso das alterações climáticas, que são naturais, são fundamentalmente comandadas por alterações do Sol e sempre foram uma constante ao longo da Geo-história.

2 - Que o CO₂ é um gás prejudicial, quando sabemos que é o combustível das plantas verdes, do seu crescimento, saúde e da produção de O₂, fundamental para as criaturas que respiram, incluído as aquáticas.

Portanto, esta proposta não é séria, não se baseia na ciência, mas sim numa espécie de cartilha papagueada pelos média, deve, portanto, ser retirada ou indeferida.’

- ‘Absurdo.

Estão a destruir Portugal.’

‘O combate às alterações climáticas é fundamental, embora estejamos a perder já muito terreno.’

- ‘Não concordo! Ecossistemas inteiros em causa, desflorestamento em bruto, cercar aldeias, tudo isto e muito mais será posto em causa. Inclusive o bom viver do povo. Discordo totalmente.’
- ‘Não existe consumo de energia renovável, o sol dá energia, mas para isso é preciso destruir o país’
- ‘Não existe consumo de energia renovável, o sol dá energia, mas para isso é preciso destruir o país.’

Agência para o Clima, I.P.

- ‘Altamente prejudicial para o ecossistema’.
- ‘É um absoluto crime de lesa-pátria’.
- ‘este tipo de abordagem, de tirar terreno, casa a pessoas para salvar o planeta penso que é contraproducente...

acho que afasta as pessoas de uma ótima ideia, de uma ótima solução para algo que danifica o nosso planeta, e por consequente, a vida de todos que estão na Terra. a energia solar renovável é espetacular e espero que continue a crescer.

mas neste caso, acho que necessário apelar à humanidade. não é o local nem a maneira correta de impulsionar esta coisa tão boa que é a energia renovável!’

- ‘Apoio a 100% é para avançar com isto para parlamento.’

‘Escala/dimensão do projecto desadequada a dimensão do território implicando alterações e consequências negativas demasiado grandes, quer regionais quer para populações bem como para ecossistema.

- ‘A utilização de solo para implementação destes parques só deve ser considerada quando todas as alternativas estiverem esgotadas, nomeadamente o uso de telhados, terraços, pavilhões industriais entre outras.’
- ‘Vão destruir o planeta, aumentar o aquecimento global.

A água da minha zona vai ser escassa e imprópria para consumo.

Vão prejudicar gravemente, a minha e as dos de mais, a saúde.

Pensem no pulmão que nos mantém vivo e que cada vez é mais pequeno.

Não querem viver?

É que assim estão a matar-nos aos poucos.’

Agência para o Clima, I.P.

- ‘Energia geotérmica de baixa entalpia

Este recurso energético pode ser uma enorme mais-valia na transição energética porque é acessível a todos, não depende do custo de matérias-primas, não depende de vento, precipitação ou incidência solar.

A "democratização" e generalização no seu uso só depende de incentivos do estado à instalação deste sistemas em habitações, pequenos e médios espaços comerciais e industriais.

As grande indústrias já estão a tirar proveito da utilização desta energia geotérmica, veja-se o caso da BOSCH e da AUTOEUROPA.’