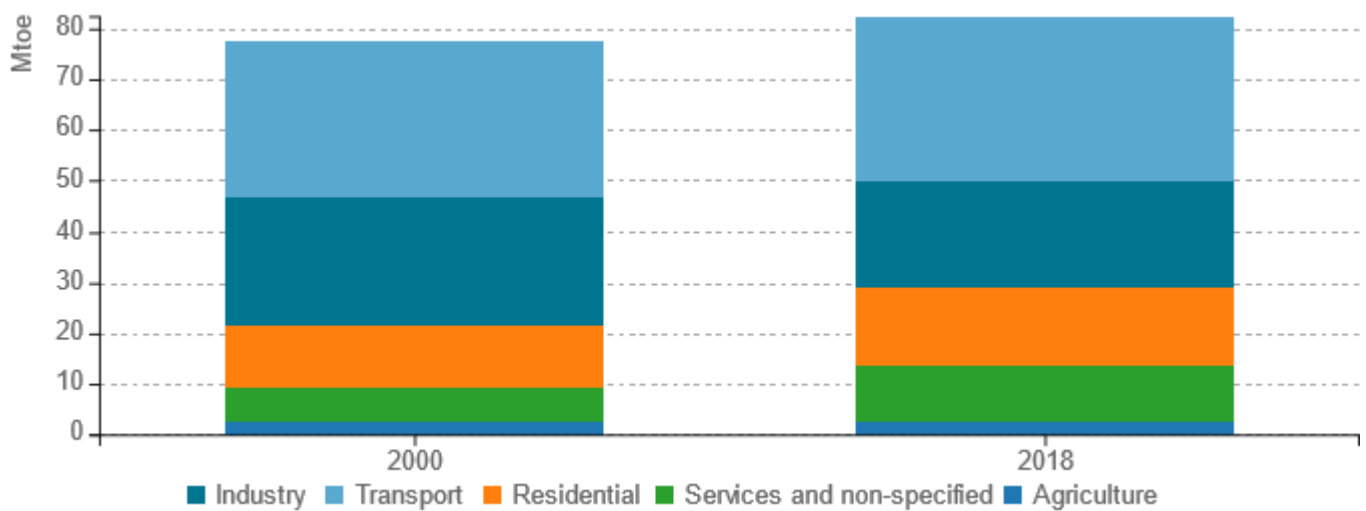


# Energy efficiency trends and policies

## Overview

En 2018, el consumo de energía final en España, usos no energéticos excluidos, ascendió a 82,1 Mtep, un 1,4% superior al consumo de 2017. El transporte, es el sector más consumidor con el 39,5% del consumo. El sector edificios, residenciales y de servicios, concentra el 31,4% del consumo, del cual el 58,1% corresponde a viviendas. La industria representa el 25,4% de la demanda, mostrando un continuo retroceso tanto en términos de demanda como de aportación al PIB, en línea con la terciarización de la economía.

Figure 1: Final energy consumption by sector (normal climate)

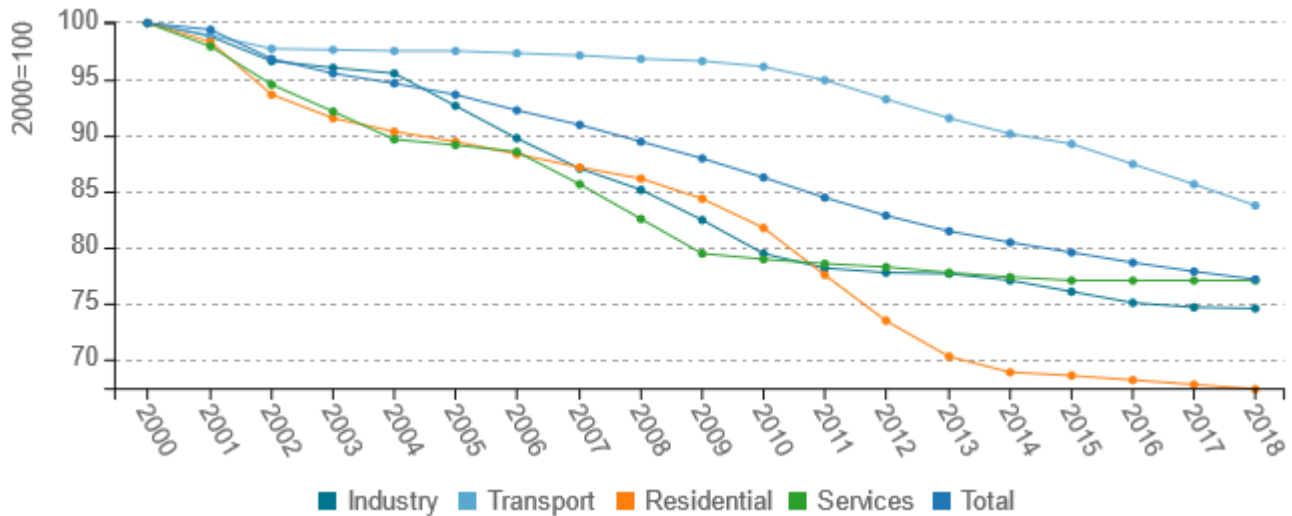


Source: ODYSSEE

Según el índice ODEX, la eficiencia energética global muestra un progreso del 1,4%/año en el periodo 2000-2018 (23% acumulado). El sector residencial presenta el mayor avance (+2,2%/año), inducido por desarrollos tecnológicos y legislativos en edificación y equipamiento, así como por actuaciones de eficiencia como la rehabilitación de viviendas existentes. Le sigue la industria con un progreso del 1,6%/año, si bien la mayor parte de su mejora ocurre antes de la crisis. El menor progreso (+1,0%/año) se registra en el transporte, por detrás del sector servicios (+1,4%/año), debido al impacto de la crisis en el transporte de mercancías. En cambio, desde 2014 evidencia el mayor progreso (+1,8%/año), por encima del sector residencial (+0,5%/año).



Figure 2: Technical Energy Efficiency Index



Source: ODYSSEE

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), remitido el 31 de marzo de 2020 a la Comisión Europea en su versión actual(\*), es un instrumento de planificación con origen en el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Energía y Clima. Sus objetivos y medidas en el área de la eficiencia energética son acordes al Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020 (PNAEE) al que da continuidad. Asume un objetivo de mejora de eficiencia del 39,5% en 2030, equivalente a un consumo de energía primaria (Art.3, Directiva de Eficiencia Energética (DEE)) de 98,5 Mtep (usos no energéticos excluidos). Asimismo, establece un objetivo vinculante de ahorro acumulado de energía final de 36,8 Mtep entre 2021 y 2030 (Art.7, DEE). Esto último deberá alcanzarse mediante la implementación de medidas alternativas en combinación de un sistema de obligaciones de eficiencia sobre las comercializadoras de energía, que deben realizar una contribución financiera anual al Fondo Nacional de Eficiencia Energética (FNEE). Este Fondo junto con el sistema de obligaciones se mantendrán durante el periodo 2021-2030 (Real Decreto-ley 23/2020). Como novedad, se prevé la creación de un sistema de certificados de ahorro de energía. Este Plan presenta 17 medidas de eficiencia, de las cuales 10 tienen un enfoque sectorial con el fin de cumplir con la obligación de ahorro (Art.7, DEE). Estas medidas se subdividen en instrumentos, algunos ya conocidos (electrificación del transporte, rehabilitación de viviendas) y otros de nueva implantación como reforma fiscal verde y la nueva Ley de cambio climático y transición energética, etc. (\*)Según la evaluación de la CE, el PNIEC español constituye una sólida base para diseñar los aspectos relacionados con el clima y la energía del nuevo Plan de Recuperación impulsado por el Gobierno para reactivar la economía en España en el contexto post-COVID-19.



**Table 1: Sample of cross-cutting measures**

Measures	NEEAP measures	Description	Expected savings	More information
Fondo Nacional de Eficiencia Energética	yes	El Fondo Nacional de Eficiencia Energética (FNEE), adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD) a través de la Secretaría de Estado de Energía, tiene como objeto la financiación de mecanismos de apoyo económico, financiero, asistencia técnica, formación, información u otras medidas con el fin de aumentar la eficiencia energética en los diferentes sectores consumidores de energía, de forma que contribuyan a alcanzar el objetivo de ahorro energético nacional que establece el sistema nacional de obligaciones de eficiencia energética previsto en el artículo 7 de la Directiva 2012/27/UE.	Alto	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/375">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/375</a>
Programa de ayudas a proyectos singulares de Desarrollo Urbano Sostenible de Entidades locales (DUS-EELL)	yes	Este programa tiene por objeto promover la realización de proyectos, por parte de municipios (o agrupaciones) de menos de 20.000 habitantes, pertenecientes a una misma Comunidad o Ciudad Autónoma, que reduzcan las emisiones de CO2 mediante actuaciones acordes a los objetivos específicos OE 431 (mejora de la eficiencia en la edificación y en las infraestructuras y servicios públicos), OE 451 (movilidad urbana sostenible) y OE 432 (uso de las energías renovables para producción de electricidad y usos térmicos en edificación e infraestructuras públicas), contribuyendo con ello al desarrollo urbano sostenible. Para ello cuenta con un presupuesto total de 987,12 M€, procedente de los Fondos FEDER - Programa Operativo FEDER Plurirregional (POPE) 2014-2020.	Alto	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/376">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/376</a>
La Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética	yes	Esta Ley, en vigor desde el 1 enero de 2013, estableció con carácter permanente mecanismos de carácter impositivo encaminados a enviar a los consumidores finales de energía una señal de precio adecuada, de forma que se fomente su uso racional y eficiente, en línea con los principios básicos que rigen la política fiscal, energética y ambiental de la Unión Europea, y con el objetivo último de servir de estímulo para mejorar los niveles de eficiencia energética.	Medio	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/379">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/379</a>

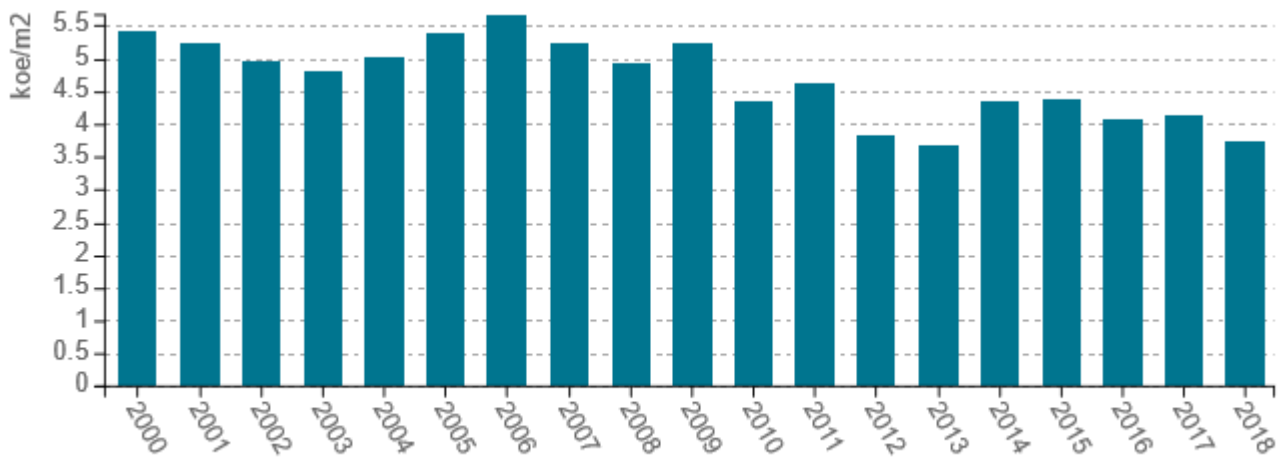
Source: MURE



**Buildings**

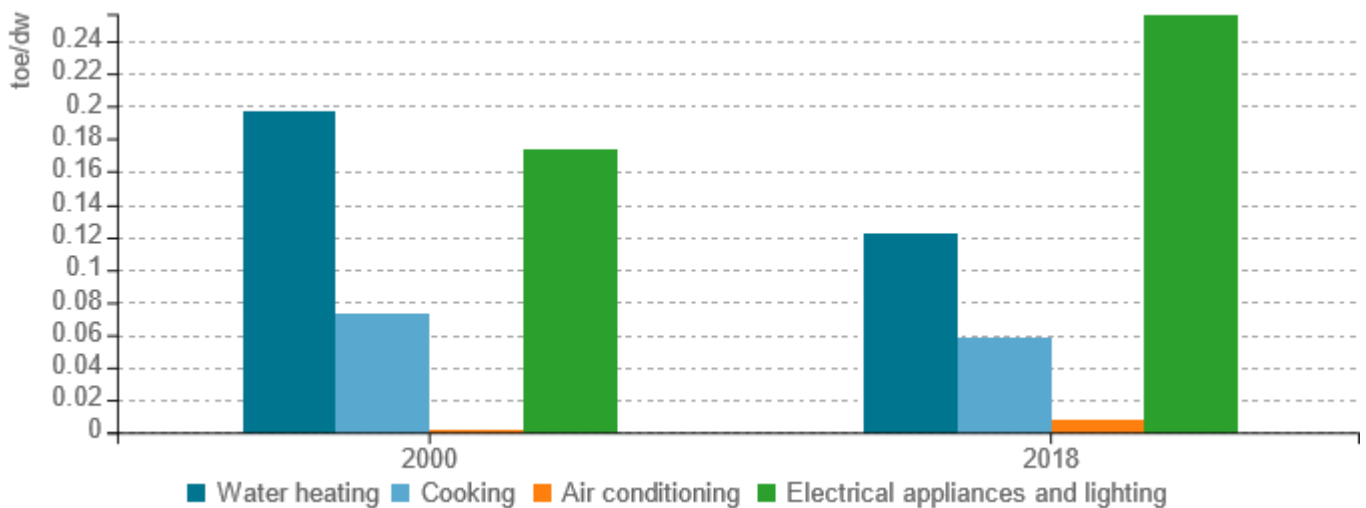
El 69,4% de la demanda energética de los edificios residenciales en 2018 se concentró en la calefacción (42,7%) y el equipamiento electrodoméstico (26,7%). El agua caliente, cocina e iluminación, respectivamente, supusieron el 15,1%, 7,3% y 5,1% del consumo, mientras que aire acondicionado apenas superó el 1%. En el periodo 2000-2018 el consumo de los edificios del sector residencial ha aumentado un 1,2%/año, impulsado por la demanda eléctrica (+3,1%/año). Desde 2000 el consumo asociado al equipamiento electrodoméstico y la iluminación ha aumentado un 4,2%/año, incrementando su participación en la demanda en 13 puntos porcentuales. El consumo de calefacción ha crecido a menor ritmo (+0,1%/año), perdiendo 9 puntos porcentuales de peso en la demanda. El consumo del resto de usos se ha mantenido estable exceptuando la refrigeración (+9%/año). El consumo unitario de calefacción en general tiende a la baja debido a mejoras de eficiencia en los equipos de calefacción.

*Figure 3: Energy consumption of space heating per m2 (normal climate)*



Source: ODYSSEE

*Figure 4: Energy consumption per dwelling by end-use (except space heating)*

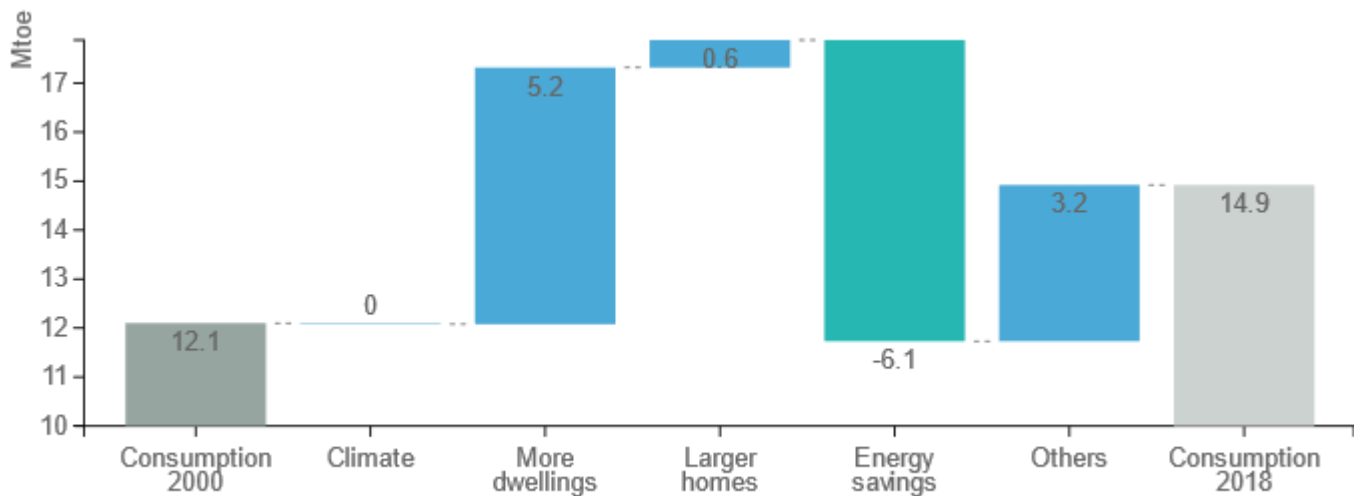


Source: ODYSSEE



A lo largo del periodo 2000-2018, el consumo energético del sector residencial ha aumentado 2,8 Mtep, debido al incremento del número de viviendas ocupadas (+5,2 Mtep), especialmente con anterioridad a la crisis, así como al aumento del confort (+3,8 Mtep), asociado a la adquisición de equipamiento en los hogares y a cierto desplazamiento hacia viviendas de mayor tamaño. Estas contribuciones se han contrarrestado en parte gracias a mejoras de eficiencia en equipamiento y en las viviendas (-6,1 Mtep).

Figure 5: Main drivers of the energy consumption variation of households

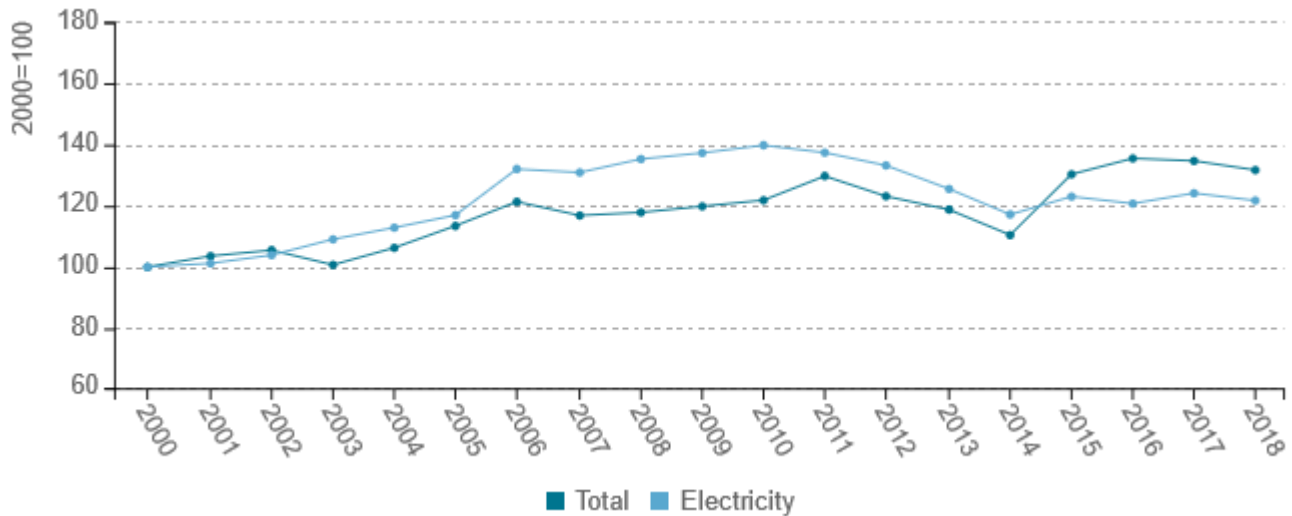


Source: ODYSSEE

Entre 2000 y 2010 el consumo eléctrico del sector servicios por unidad de superficie creció (+3,4%/año) por encima del total (+2,0%/año). Posteriormente disminuye la divergencia entre ambos indicadores, bajo el impacto de la crisis en la que el consumo eléctrico unitario tendió a reducirse incluso más. En el contexto de la recuperación económica, desde 2015 ambos indicadores tienden a estabilizarse: consumo eléctrico unitario (-0,3%/año) y total (+0,3%/año). El menor crecimiento de la demanda eléctrica, puede deberse a mejoras de eficiencia en la iluminación y equipamiento eléctrico utilizado principalmente en los sectores más consumidores (oficinas, comercio y hostelería), unido a sistemas de gestión del consumo, a lo que se podría sumar el efecto de los precios de la electricidad.



Figure 6: Energy and electricity consumption per m<sup>2</sup> (normal climate)



En el sector edificios las actuaciones implementadas siguen las directrices comunitarias, en particular las Directivas de Eficiencia Energética (DEE) y de los Edificios (DEEE), revisadas en 2018 en el marco del “Paquete de Invierno”. En cuanto a esta última directiva, en los últimos años se han producido avances para su transposición mediante diferentes disposiciones normativas que incrementan los niveles de exigencia en el Código Técnico de la Edificación (Real Decreto 732/2019), el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (Real Decreto 238/2013) y la Certificación energética de los edificios (Real Decreto 235/2013), encontrándose estos dos últimos en proceso de revisión. Respecto a la primera directiva se cuenta con medidas acordes a los artículos 4, 5, 6 y 7. Destacan la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE 2020), recientemente revisada, las medidas dirigidas a la renovación energética de los edificios del sector público, la Ley 15/2014, de racionalización del Sector Público, el Plan de contratación pública ecológica de la Administración General del Estado (PCPE), 2018-2025, así como medidas de apoyo económico como los Programas PAREER y PREE y el Plan Estatal de Vivienda.

Table 2: Sample of policies and measures implemented in the building sector

Measures	Description	Expected savings	More information
Programa de Ayudas para actuaciones de rehabilitación energética de edificios existentes (PREE)	Programa, coordinado por el IDAE, responsable del seguimiento de las ayudas, gestionadas por las Comunidades Autónomas, beneficiarias directas de las ayudas para su distribución entre los destinatarios últimos de estas, a través de la publicación de las correspondientes convocatorias en sus respectivos territorios. El programa, regulado por el Real Decreto 737/2020, de 4 de agosto, tiene por objetivo dar un impulso a la sostenibilidad de la edificación existente mediante actuaciones sobre la envolvente térmica, instalaciones térmicas y de iluminación, dando continuidad a los Programas precedentes, PAREER-CRECE y PAREER II. Cuenta con un presupuesto de 300 M€.	Alto	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4256">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4256</a>

<p>Plan Estatal de Vivienda, 2018-2021</p>	<p>Este Plan tiene entre sus objetivos la rehabilitación y regeneración urbana y rural. El Plan se estructura en 9 programas, de los que destaca el "Programa de fomento de la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad en viviendas". Este programa tiene por objeto la financiación de obras de mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad, con especial atención a la envolvente edificatoria en edificios de tipología residencial colectiva y en las viviendas unifamiliares. El programa contempla diferentes actuaciones subvencionables. Con relación a las actuaciones relativas a la envolvente térmica, instalación de sistemas de calefacción, refrigeración, producción de ACS e instalación de equipos de aprovechamiento de energías renovables, se debe obtener una reducción de la demanda energética anual de calefacción y refrigeración del edificio, referida a la certificación energética. Este requisito varía según la zona climática entre el 20% y el 35%.</p>	<p>Medio</p>	<p><a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3942">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3942</a></p>
<p>Plan de Contratación Pública Ecológica de la Administración General del Estado (2018-2025):</p>	<p>Este Plan tiene entre sus objetivos la promoción de la adquisición por parte de la administración pública de bienes, obras y servicios con el menor impacto medioambiental posible, la incorporación de cláusulas ambientales en la contratación pública, así como servir de instrumento para el impulso de la Estrategia Española de Economía Circular. El Plan incluye criterios de contratación pública verde, de carácter voluntario, para un conjunto de 20 productos, obras y servicios considerados prioritarios.</p>	<p>Medio</p>	<p><a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4099">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4099</a></p>

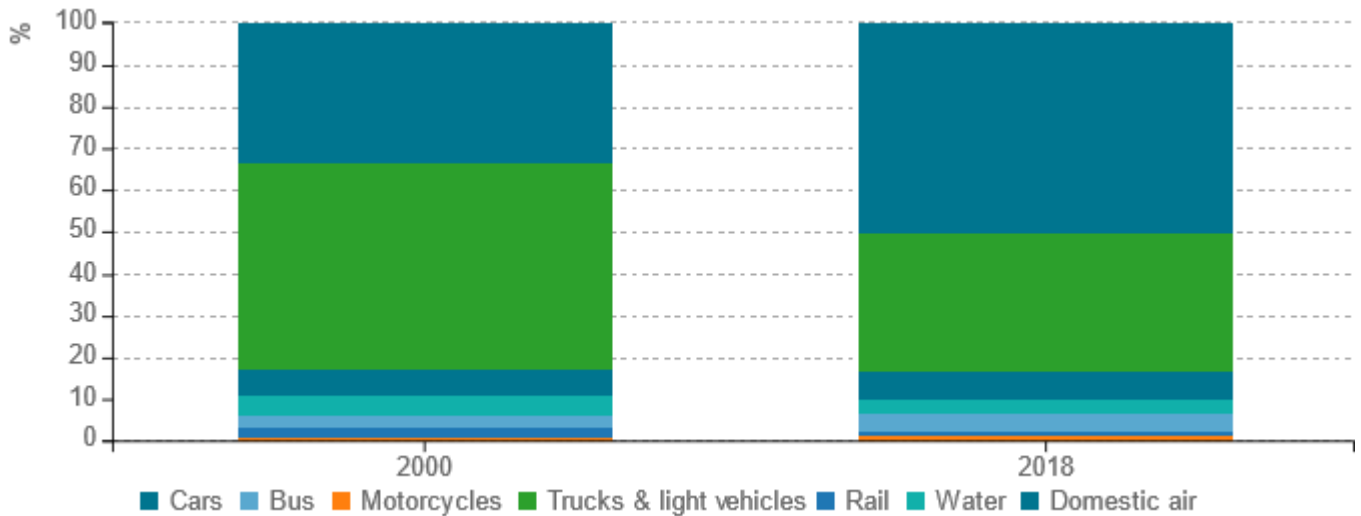
Source: MURE

## Transport

La distribución del consumo energético del transporte en 2018 sigue dominada por la carretera (88,3%), cuya representatividad ha aumentado desde 2000. El transporte aéreo nacional igualmente ha incrementado ligeramente su participación (6,6%). El transporte marítimo (interior) y el ferroviario han perdido representatividad, con el 4,3% del consumo. Los vehículos turismos absorben el 50,2% del consumo del transporte mientras que el transporte de mercancías en camiones y furgonetas el 33,4%.



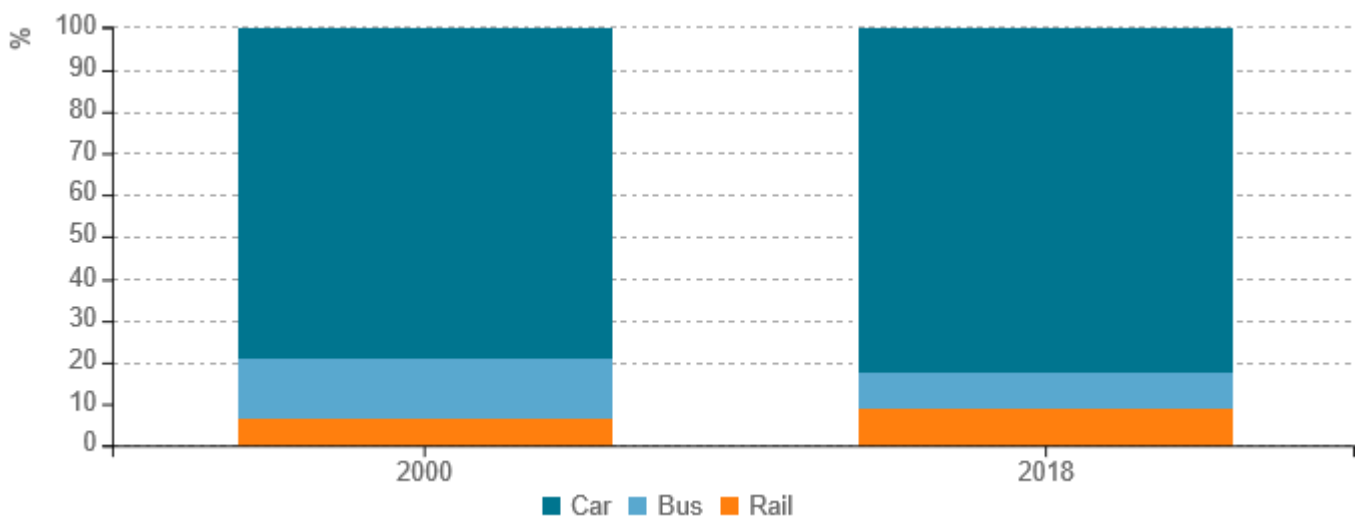
Figure 7: Transport energy consumption by mode



Source: ODYSSEE

El tráfico de pasajeros concentra el 63,1% del consumo del transporte. En el periodo 2000-2018, el tráfico apenas ha variado (+0,5%/año) debido al impacto de la crisis. Con la recuperación económica, desde 2014 se reactiva la movilidad (+2,3%/año). En 2018 el transporte público representa el 17,8% del transporte de pasajeros (8,9% buses y 8,8% ferrocarril), en contraste con los vehículos privados (82,2%) cuya cuota ha aumentado 3,3 puntos porcentuales desde 2000. El tráfico ferroviario de pasajeros ha mejorado un 2%/año desde 2000 (+3,2%/año desde 2014). Los autobuses no presentan un cambio apreciable, si bien hay que tener en cuenta un cambio metodológico que afecta a la contabilización del tráfico de autobuses y transporte público desde 2017.

Figure 8: Modal split of inland passenger traffic



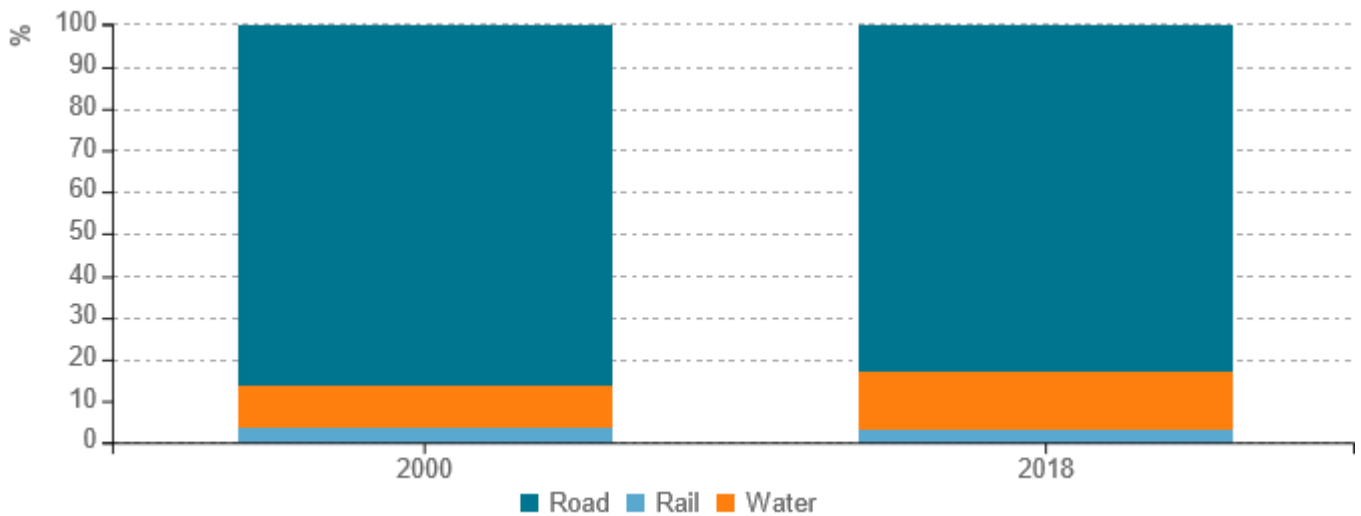
Source: ODYSSEE





La carretera representa en 2018 el 83% del tráfico de mercancías, 3 puntos porcentuales menos que en 2000, diferencia que prácticamente ha ganado el transporte marítimo con el 13,8% del tráfico total. El transporte ferroviario de mercancías (3,1%) ha perdido representatividad. Tras el estancamiento de la crisis, el tráfico de mercancías ha aumentado un 4,4%/año desde 2014. Esta recuperación se aprecia en todos los modos, especialmente el marítimo (+4,7%/año) y la carretera (+4,5%/año).

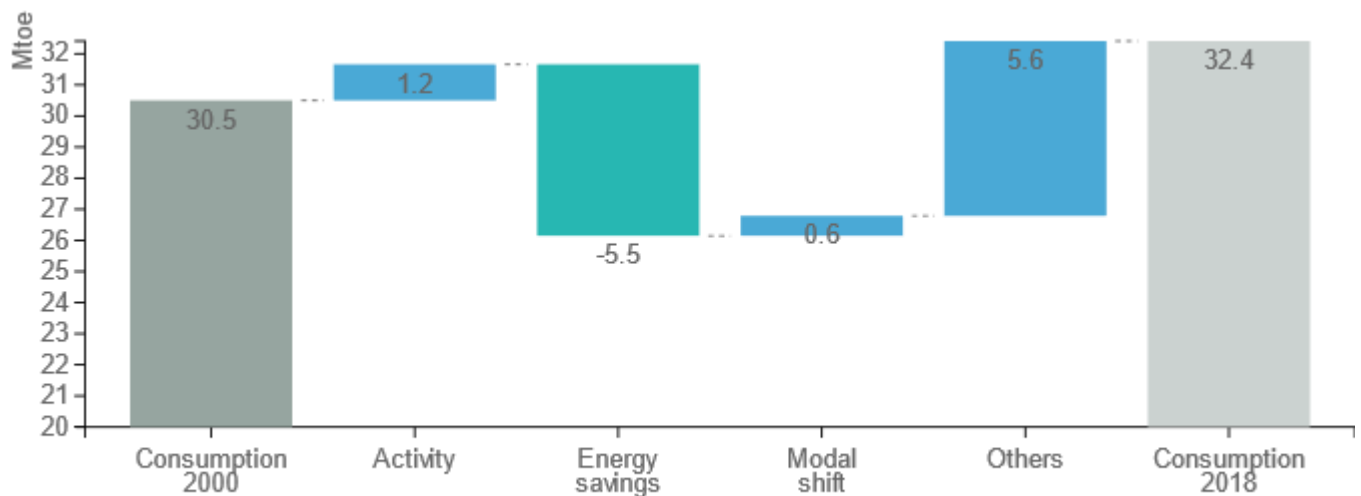
Figure 9: Modal split of inland freight traffic



Source: ODYSSEE

El consumo energético del transporte ha aumentado un 1,9 Mtep en el periodo 2000-2018. Esto se explica debido al efecto asociado al comportamiento y uso de los vehículos (+5,6 Mtep), y en menor medida por la actividad (+1,2 Mtep) y la contribución negativa del cambio modal con escasa participación de los modos más eficientes del transporte (+0,6 Mtep). Estos efectos han sido parcialmente compensados por mejoras de eficiencia (-5,5 Mtep) asociadas a desarrollos tecnológicos en motores y diseños de vehículos.

Figure 10: Main drivers of the energy consumption variation in transport



Source: ODYSSEE



Las medidas de eficiencia del transporte responden a tres tipologías: mejora de la eficiencia del parque automovilístico mediante la renovación de las flotas; promoción del cambio modal hacia modos menos consumidores de energía; y uso eficiente de los medios de transporte. Del primer tipo destacan los Programas de ayudas a la adquisición de vehículos (MOVES, MOVES Singulares, etc.) y del segundo, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). Respecto al tercero, el sistema de enseñanza incluye actualmente técnicas de conducción para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismo e industriales. Asimismo, se incentiva el uso de los vehículos limpios mediante imposición a la matriculación según emisiones y la clasificación de vehículos según potencial contaminador. En el marco del PNIEC se destaca el transporte, con 4 medidas, y mayor contribución al objetivo de ahorro (Art.7 DEE). Se apuesta por el cambio modal, la reducción de los tráficos, el transporte público colectivo, la movilidad sostenible y la electrificación del transporte.

**Table 3: Sample of policies and measures implemented in the transport sector**

Measures	Description	Expected savings, impact evaluation	More information available
Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES)	El Programa MOVES, dotado de un presupuesto de 45 M€, tiene por objeto financiar actuaciones de apoyo a la movilidad basada en criterios de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso a energías alternativas, incluida la disposición de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Se consideran subvencionables la adquisición de vehículos de energías alternativas, siendo obligatorio el achatarramiento de un vehículo M1 de más de 10 años o de un vehículo N1 de más de 7 años para las adquisiciones de vehículos nuevos M1 o N1, la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y la implantación de medidas relativas a planes de transporte al trabajo.	Alto	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3903">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3903</a>
Programa ayudas a proyectos singulares en materia de movilidad sostenible (Programa MOVES Proyectos Singulares)	El Programa MOVES Proyectos Singulares, dotado con 15 M€, se dirige a la selección y concesión de ayudas a proyectos singulares de gestión integrada de la movilidad ubicados en ciudades Patrimonio de la Humanidad, municipios con alto índice de contaminación o proyectos ubicados en islas, y proyectos innovadores llevados a cabo en el territorio nacional, relacionados con el vehículo eléctrico. Los proyectos singulares a incentivar deberán tener una inversión mínima de 100.000 €	Medio	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3918">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/3918</a>

<p>Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024</p>	<p>El Plan PITVI plantea un nuevo marco de planificación estratégica de las infraestructuras del transporte. El PITVI tiene, entre sus objetivos, potenciar el uso del ferrocarril en el transporte de viajeros (contribución de las redes de cercanías en grandes núcleos urbanos) y de mercancías. Asimismo, promueve, nuevos desarrollos tecnológicos innovadores en cuanto a gestión de los sistemas de transporte. El 90% de las inversiones previstas por el PITVI (138.255 €) se destinará a actuaciones en infraestructuras y transporte, priorizando el modo ferroviario, con el 44% de la inversión total, dirigida fundamentalmente al fomento del transporte ferroviario de mercancías y a la terminación de los grandes ejes de alta velocidad.</p>	<p>Medio</p>	<p><a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4098">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4098</a></p>
<p>Clasificación etiquetado de turismos y furgonetas según su potencial contaminador</p>	<p>Mediante la Instrucción 15/V-110 de 7 de abril de 2015, se presentó la etiqueta «cero emisiones» que ostentarán los vehículos eléctricos (de batería (BEV), de autonomía extendida (REEV), híbridos enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 km en modo eléctrico, con célula de combustible (FCEV) o de hidrógeno (HICEV). Mediante Resolución de 13 de abril de 2016, de la Dirección General de Tráfico se han aprobado las etiquetas «cero», «ECO», «C» y «B», que clasifican al 50% del parque en función de su potencial contaminador. Esta medida contribuirá a una mayor penetración de vehículos más eficientes y menos contaminantes.</p>	<p>Alto</p>	<p><a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/2459">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/2459</a></p>

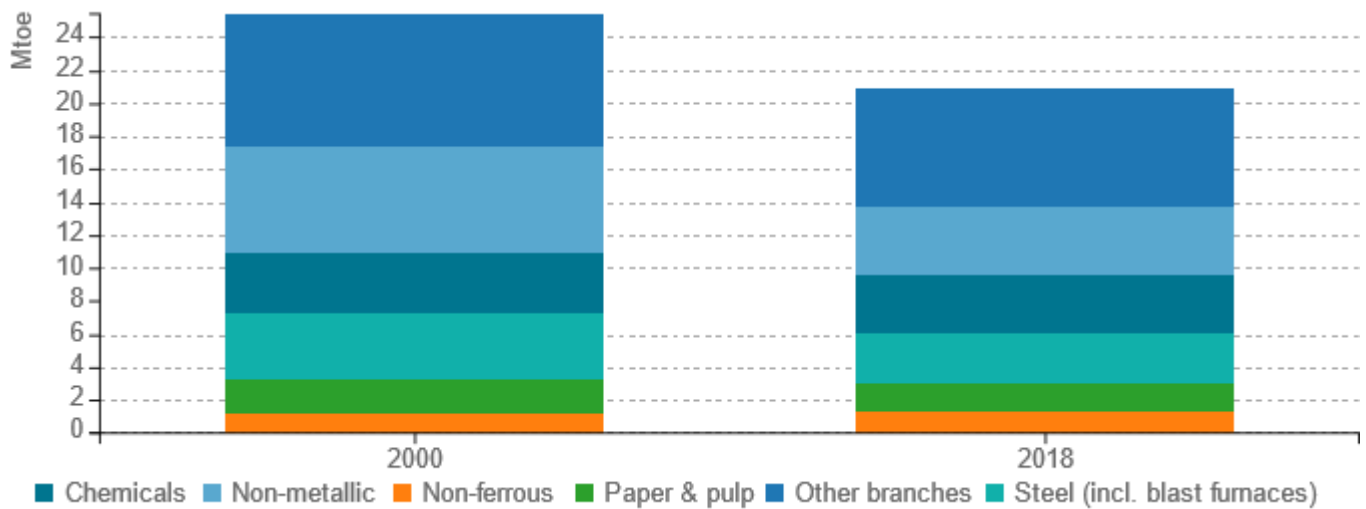
Source: MURE



**Industry**

El consumo energético de la industria en 2018 es un 18% inferior al del 2000. Tras una caída superior al 4%/año en el periodo marcado por la crisis, el consumo tiende a recuperarse (+3,1%/año) desde 2015 bajo el impulso de la reactivación económica. El 76,9% del consumo se concentra en cinco ramas -metalurgia (20,4%), minerales no metálicos (19,8%), química (16,9%), alimentación (11,4%) y pasta y papel (8,4%)- que determinan el carácter intensivo de la industria.

*Figure 11: Final energy consumption of industry by branch*

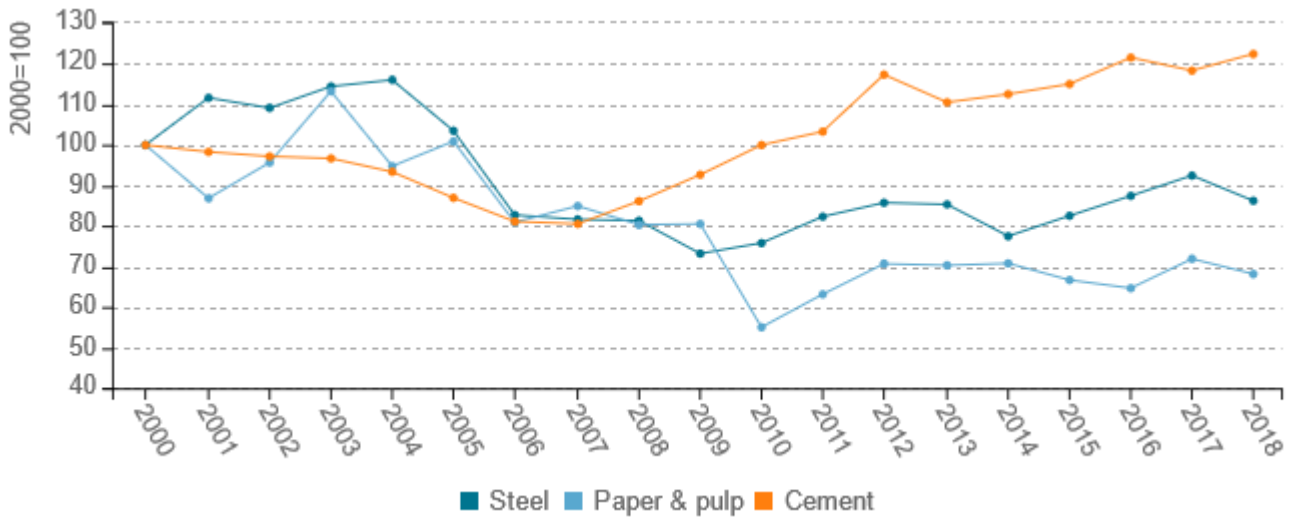


Source: ODYSSEE

El periodo 2008-2012 supone una ruptura en la tendencia a la mejora de los consumos unitarios del acero y especialmente el cemento con empeoramientos respectivos del 1,3%/año y del 8,0%/año debido al impacto de la crisis en el rendimiento de equipos y procesos. Posteriormente, aunque los indicadores no han recuperado la tendencia anterior, si muestran una desaceleración de sus incrementos, entre 0,1%/año (cemento) y 0,7%/año (acero). Esto se asocia a un mejor aprovechamiento de las capacidades productivas al aumentar la actividad con el cambio de coyuntura económica. La industria papelera muestra una tendencia a la baja desde 2003 (-3,8%/año), lo que se relaciona con altas tasas de reciclaje, variaciones en la producción de pasta y mejoras de eficiencia en general.



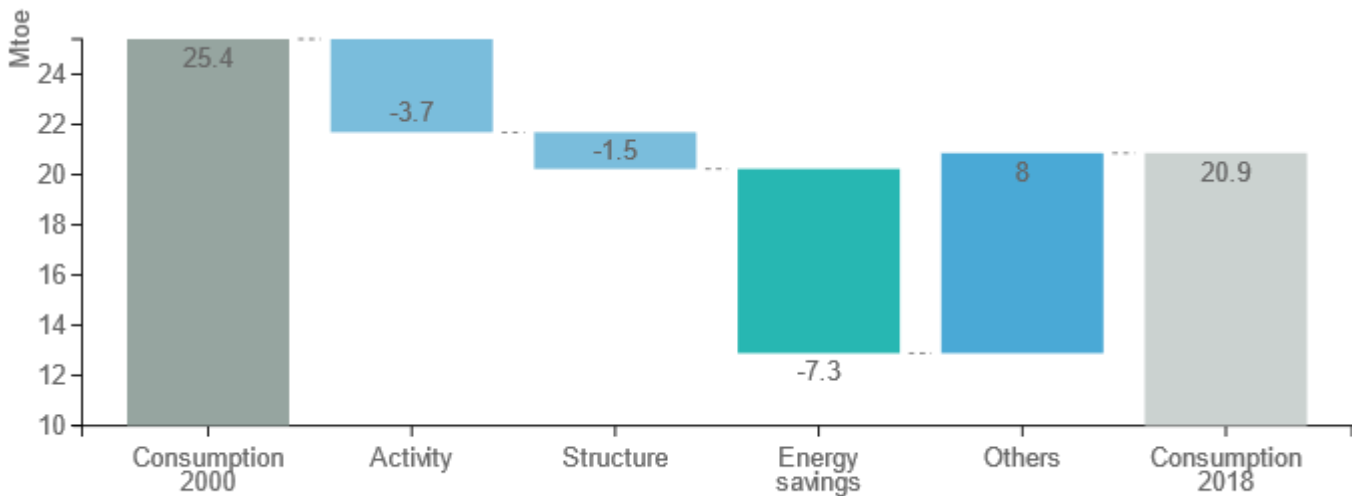
Figure 12: Unit consumption of energy-intensive products (toe/t)



Source: ODYSSEE

Entre 2000 y 2018 el consumo energético de la industria ha disminuido 4,5 Mtep como resultado principalmente de mejoras de eficiencia (-7,3 Mtep) y de la caída de la actividad (-3,7 Mtep) reforzada durante la crisis y en menor medida por cambios estructurales hacia ramas menos intensivas (-1,5 Mtep). Estos efectos han sido parcialmente compensados por ineficiencias operativas (+8,0 Mtep) ocurridas mayoritariamente bajo el impacto de la crisis.

Figure 13: Main drivers of the energy consumption variation in industry



Source: ODYSSEE



Las actuaciones de eficiencia energética del sector industrial, generalmente enmarcadas en los distintos planes de eficiencia, se dirigen a promover inversiones en proyectos de mejora de eficiencia y la realización de auditorías energéticas. Igualmente, en el marco de la política pública de fomento de la competitividad se cuenta con actuaciones de eficiencia a través del apoyo a la inversión industrial. Entre las medidas actuales destacan el Programa de ayudas a las PYMES y a la gran empresa, las auditorías energéticas obligatorias en grandes empresas y el Programa de Ayudas a proyectos de I+D+i en la industria manufacturera, donde se consideran aspectos de sostenibilidad y eficiencia.

**Table 4: Sample of policies and measures implemented in the industry sector**

Measures	Description	Expected savings	More information available
Programa de ayudas PYME y gran empresa sector industrial	Este Programa, dotado de un presupuesto de 591M€, se dirige a financiar actuaciones correspondientes a las siguientes tipologías: mejora de la tecnología en equipos y procesos industriales; e implantación de sistemas de gestión energética.	Alto	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/1352">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/1352</a>
Auditorías energéticas y sistemas de gestión	En cumplimiento del Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone el artículo 8 de la Directiva de Eficiencia Energética, se impone la obligación de realizar auditorías energéticas en las grandes empresas industriales (o grupos de sociedades que cumplan dicho requisito). Las auditorías deberán realizarse cada 4 años, cubriendo al menos el 85% del consumo de energía final del conjunto de las instalaciones ubicadas en el territorio nacional que formen parte de las actividades gestionadas por las empresas y grupos afectados.	Medio	<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/1353">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/1353</a>
Programas de ayudas a proyectos de I+D+i en el ámbito de la industria manufacturera	Convocatorias de ayudas (préstamos) del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo aprobadas en 2019 y 2020 para la realización de proyectos de I+D+i en el ámbito de la industria manufacturera por un importe total acumulado de 115 M€. Estas ayudas se dirigen a proyectos relacionados con la sostenibilidad, economía circular, descarbonización y eficiencia energética entre otras prioridades temáticas. Con respecto a la eficiencia energética y descarbonización, los proyectos deberán orientarse, entre otros fines, a la implementación y utilización de tecnologías y procesos productivos más eficientes, materias primas de menor impacto ambiental, tecnologías para la descarbonización o almacenamiento energético.		<a href="https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4257">https://www.measures.odyssee-mure.eu/energy-efficiency-policies-database.html#/measures/4257</a>

Source: MURE

