

Boluda pide que los ingresos del EU ETS reviertan en el transporte marítimo y que Europa avance hacia una normativa global en la OMI

- El presidente de ANAVE pide que la revisión del EU ETS prepare la convergencia con el futuro marco internacional de la Organización Marítima Internacional.
- En relación con la crisis de Ormuz, reclama mayor acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática, e información actualizada para proteger a los marinos y facilitar una solución.
- Boluda recuerda, en el Día Internacional del Marino, que *“el comercio mundial lo transportan los buques, pero los riesgos los asumen las personas”*.

MADRID, 25 DE JUNIO – Vicente Boluda Fos, presidente de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, ha pedido este jueves, durante el acto público posterior a la Asamblea General de la asociación, que los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión se destinen a financiar su descarbonización.

Esta cuestión es una de las prioridades del sector ante la próxima revisión del ETS marítimo, prevista por la Comisión Europea para mediados de julio. España debe acudir a ese debate con una posición clara: **“Los ingresos del ETS marítimo deben volver al sector marítimo”** tal y como recomiendan las conclusiones recientemente aprobadas por el Consejo de Transportes sobre la Estrategia Industrial Marítima Europea, que **“animan a los Estados miembros a utilizar los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el ETS para apoyar la transición energética del propio sector”**.

Según los datos de la Comisión, en el primer ejercicio de aplicación del sistema, las navieras sujetas a la Administración española entregaron más de cinco millones de derechos de emisión, con un valor aproximado de 380 millones de euros (M€). Las proyecciones apuntan a más de 5.000 M€ acumulados hasta 2030. Frente a estas cifras, el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo prevé 250 M€ entre 2026 y 2030. **“El desequilibrio es evidente”**, ha señalado Vicente Boluda.

Boluda ha defendido que estos recursos deben financiar **“la renovación de buques, la adaptación de unidades existentes, la eficiencia energética, los combustibles renovables, los sistemas OPS y la reducción del diferencial de coste de las alternativas bajas en emisiones”**. También ha pedido que las ayudas se articulen con bases reguladoras ágiles, tecnológicamente neutras y adaptadas a la realidad de la flota, tanto para buques de nueva construcción como para la adaptación de buques ya en servicio.

La revisión del ETS europeo también debería dirigirse a preparar una futura convergencia con el marco internacional de la OMI, y **“no a consolidar un sistema regional permanente que se solape con el marco internacional”**. Es fundamental evitar una fragmentación regulatoria. **“El transporte marítimo necesita reglas globales”**, ha afirmado.

El régimen europeo de comercio de derechos de emisión y el Reglamento FuelEU Marítimo cubren solo una parte limitada de las emisiones mundiales del transporte marítimo. **“Si Europa actúa sola, puede encarecer sus cadenas logísticas, desviar escalas, alterar tráfico y perjudicar a sus empresas sin conseguir una reducción global de las emisiones”**, ha advertido. Por ello, ha defendido que **“no podemos aceptar como solución estable dos sistemas de carbono distintos, con metodologías distintas, costes y obligaciones distintas”**.

ANAVE también ha pedido mantener y ampliar las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas. El presidente de ANAVE ha subrayado que Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla seguirán dependiendo del

transporte marítimo para su conectividad y abastecimiento más allá de 2030. Penalizar estos servicios, ha dicho, **“aporta una ventaja climática muy limitada y encarece la vida de sus residentes”**. Asimismo, ha reclamado que la revisión del ETS evite el trasvase de cargas desde el mar a la carretera, porque **“si una norma ambiental encarece el modo más eficiente y desplaza tráficos hacia soluciones con mayores emisiones, el resultado es contraproducente”**.

Día Internacional del Marino

La Asamblea de ANAVE ha coincidido este año con el Día Internacional del Marino, cuya labor a bordo ha querido reconocer el presidente. **“El transporte marítimo depende de los buques, pero sobre todo depende de las personas que los operan”**, ha recordado Boluda. **“Sin ellas no hay comercio marítimo, conectividad insular, abastecimiento regular, industria, crecimiento económico ni transición energética posible”**.

Desde finales de febrero, ha señalado, una de las rutas energéticas más importantes del mundo permanece sometida a restricciones, amenazas y riesgos operativos elevados. Sus efectos, ha añadido, **“no se miden solo en fletes o en precios del combustible”**, sino también en operativas más complejas, seguros más caros, rutas alteradas y tripulaciones expuestas.

“La seguridad de las tripulaciones debe estar por delante de cualquier otra consideración”, ha afirmado. En este sentido, ha pedido acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática, información actualizada y todos los cauces posibles abiertos cuando un buque y su tripulación quedan atrapados por una crisis geopolítica. **“La libertad de navegación y la protección de los marinos no son asuntos sectoriales. Son asuntos de Estado”**, ha subrayado.

Respecto a los efectos económicos de la crisis, Vicente Boluda ha recordado que **“hay que evitar que una subida excepcional del precio de los combustibles, repentina y ajena al funcionamiento ordinario del mercado altere el equilibrio del sistema de transporte, debilite rutas marítimas necesarias o reduzca la resiliencia de las cadenas de suministro”**.

Por ello, el presidente de ANAVE ha agradecido la respuesta del Gobierno mediante los reales decretos-ley 7/2026 y 9/2026, que reconocen la importancia de los servicios marítimos regulares insulares y de los servicios de carga pura esenciales para el abastecimiento de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Boluda ha pedido que estas ayudas se mantengan mientras persistan los efectos de la crisis, dentro del plazo autorizado por la Comisión Europea.

Boluda ha valorado positivamente la aprobación de la Estrategia Marítima de España 2025-2050, aunque ha advertido de que **“ahora toca ejecutar”**. En su opinión, la Estrategia debe convertirse en una herramienta útil de trabajo, con calendario, responsables, presupuesto y seguimiento. Para ello, ha propuesto poner en marcha cuanto antes el Comité Asesor Marítimo, COMMAR, como órgano de gobernanza de la Estrategia.

En este contexto, ha situado entre las prioridades la competitividad de la marina mercante española y, dentro de ella, la situación del Registro Especial de Canarias. A 1 de enero de 2026, la flota controlada por navieras españolas estaba integrada por 202 buques y 4,8 millones de GT, pero el tonelaje bajo pabellón nacional ha caído por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas. **“La flota bajo pabellón español está en su nivel más bajo en 25 años”**, ha advertido Boluda.

El presidente de ANAVE también ha reclamado la aprobación cuanto antes de la convocatoria de ayudas al embarque de alumnos en prácticas para 2026. En la última convocatoria participaron 107 buques

españoles, se realizaron 677 embarques y se superaron los 90.000 días de formación a bordo. Además, los costes justificados por las empresas superaron los 4,6 millones de euros, casi cinco veces la dotación presupuestaria, y la ayuda efectiva quedó en unos 315 euros por alumno y mes.

Boluda ha concluido su intervención recordando que el transporte marítimo español ha mantenido servicios, adaptado rutas, seguido invirtiendo, formado alumnos y sostenido la conectividad de territorios sin alternativa equivalente. Para que esa capacidad se mantenga, ha señalado, hacen falta **“reglas internacionales para competir en igualdad, recursos del ETS destinados a la descarbonización del propio transporte marítimo, un entorno empresarial capaz de atraer inversión marítima, una Administración ágil y una Estrategia Marítima que pase del papel a la gestión diaria”**.

“Hoy, Día del Marino, recordamos que el comercio mundial lo transportan los buques, pero los riesgos los asumen las personas. A esas personas les debemos seguridad, formación y respeto profesional”, ha concluido.

Intervención del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo

En su intervención, el secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, se refirió a varios de los asuntos a los que previamente había hecho referencia Boluda.

Sobre las ayudas a los combustibles para los servicios marítimos regulares insulares, Núñez señaló que confía en que **“una posible prórroga de estas ayudas tenga lugar en los próximos días”**.

En materia de descarbonización, defendió la conveniencia de avanzar hacia soluciones internacionales. **“Es siempre preferible, en un sector plenamente internacional como es el transporte marítimo, una regulación global, unas mismas reglas del juego, cuando toca afrontar un problema”**, afirmó.

En relación con la próxima revisión de la Directiva ETS, el secretario general señaló que, aunque el marco europeo **“no sea una solución óptima”**, debe trabajarse para que sus efectos negativos no se traduzcan en una pérdida de competitividad de los sectores marítimos europeos. En particular, consideró esencial que los territorios insulares y las regiones ultraperiféricas **“tengan un trato distinto, porque sus condiciones son distintas y es de justicia que sea así atendido”**. Núñez también coincidió en la necesidad de evitar que la aplicación del ETS provoque un trasvase modal contrario a los objetivos ambientales de la norma. **“Un trasvase modal que pueda suponer una fuga de carbono no es lo ideal y no es el objetivo con el que la inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de derechos de emisiones se ha concebido”**, señaló. Asimismo, afirmó que el esfuerzo económico que realiza el sector mediante la adquisición de derechos de emisión **“debe tener un retorno al propio sector”**.

En cuanto a la Estrategia Marítima Nacional, anunció que **“la semana que viene lanzaremos la consulta pública sobre la creación del Comité Asesor Marítimo para ir avanzando ya en pasos concretos”**.

Respecto al Registro Especial de Canarias, Núñez defendió que debe mantener una doble vocación: **“proveer empleos para la gente de mar en España y fomentar la actividad vinculada al negocio del transporte marítimo en nuestro país”**. Para ello, apeló a la necesidad de buscar puntos de encuentro que permitan al sector trasladar posiciones comunes a las administraciones competentes, especialmente en relación con el régimen laboral y las posibilidades de contratación de marinos.

El secretario general concluyó trasladando al sector su **“mejor voluntad de diálogo, de escucha y de colaboración”**.

Acto de clausura y entrega del CARUS Award

El acto de clausura, celebrado en el Hotel Wellington de Madrid, contó con la presencia del secretario general de Transportes Marítimo y Aéreo, Benito Núñez; la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, acompañada por numerosos técnicos de su Dirección General; representantes de Puertos del Estado; diputados y otros profesionales y autoridades del ámbito marítimo.

Durante el mismo tuvo lugar la entrega del **CARUS Excellence Award 2026**, concedido este año a Ana Núñez, directora general de la Marina Mercante.

El evento concluyó con un almuerzo **patrocinado por CARUS, DNV y Vulkan**.

ANAVE entregó a los asistentes su anuario estadístico 'Marina Mercante y Transporte Marítimo 2026', disponible en [español](#) y en [inglés](#) en su página web.