



DISCRIMINACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO ESPAÑOL EN EL MARCO DEL RCDE (EU ETS) Y EL PLAN DE DESCARBONIZACIÓN

Abril 2026

El pasado noviembre de 2025, el consejo de ministros del gobierno de España aprobó el *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo*, concebido como una primera fase y dotado con un importe de 250 millones de euros para el periodo 2026-2030. Si bien esta inversión inicial se nutre de los ingresos del *Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE)*, la arquitectura legal que la sustenta es técnica y jurídicamente deficiente, y el importe insuficiente.

Actualmente, España incurre en una transposición defectuosa e incompleta de la *Directiva (UE) 2023/959*. A pesar de haber vencido el plazo en 2023, el Estado aún no ha integrado plenamente en su ordenamiento la obligación de destinar el 100% de los ingresos generados por las subastas del *RCDE* (conocido internacionalmente como *EU ETS*) a acciones climáticas. Al no haber culminado la reforma de la Ley 1/2005 y mantener un marco normativo fragmentado, el Gobierno da lugar a una “*inseguridad jurídica*” con la que elude el compromiso de reinversión sectorial que exige la normativa europea, dificultando el seguimiento y trazabilidad del conjunto de fondos.

Más allá de la obligación legal de destinar el 100% de los ingresos del *EU ETS* a fines climáticos, existe la necesidad estratégica de que la totalidad de lo recaudado en el sector marítimo revierta en este mismo sector para garantizar soberanía logística y competitividad. Objetivo, y necesidad, que se aleja de la propuesta inicial del *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo*. La actual transposición parcial se traduce en una dotación presupuestaria que apenas representa entre el 5% y el 25% de los ingresos generados por la propia actividad marítima.

La previsión oficial de 1.004 millones de euros para el periodo 2026-2030 parece carecer de realismo técnico. Atendiendo a la recaudación real de 2025 y a las métricas, en orden de magnitud, manejadas por *Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)*, el potencial recaudatorio del sistema es significativamente mayor. De confirmarse estas proyecciones sectoriales, los 250 millones de euros del Plan representarían una reinversión efectiva inferior al 5% de lo aportado por el sector marítimo.

Esta situación no es un mero retraso administrativo; es una postergación normativa que impacta directamente en la competitividad estratégica del sector marítimo. Perjudica de forma sistémica a los ingenieros navales y oceánicos al frenar la innovación tecnológica y la creación de nuevos puestos de trabajo. Además, castiga con especial dureza a los territorios insulares y ultraperiféricos.

Aunque actualmente existen exenciones para ciertos tráficos, la falta de incentivos para la modernización de la flota de suministro diario y el efecto logístico de la doble insularidad generan un agravio comparativo en regiones que carecen de medios alternativos de abastecimiento. En el caso de las Illes Balears y las islas Canarias, el efecto es crítico. Como archipiélagos cautivos de rutas marítimas esenciales, la falta de una transposición ambiciosa supone un riesgo para su economía turística y de suministro; especialmente ante un marco con algunas exenciones actuales suprimibles.

Los planes actuales excluyen sistemáticamente gran parte de la flota de tráfico interinsular (compuesta también por unidades de arqueo inferior a 5.000 GT) así como a las embarcaciones de pasaje y excursiones marítimas. Además, se ignora así la necesidad de ayudas específicas para los buques de cabotaje que conectan la Península con los archipiélagos, en un sistema que ya ha provocado en Illes Balears un aumento estructural del coste de la insularidad sin ofrecer alternativas.



1. EVOLUCIÓN NORMATIVA

(De un marco inicial al 50% a la obligación del 100%)

Bajo la versión previa de la *Directiva 2003/87/CE*, los Estados miembros estaban únicamente “instados” (*encouraged*) a destinar al menos el 50% de sus ingresos por subasta de derechos de emisión a acciones climáticas. Se trataba de una recomendación política, no de una obligación jurídica vinculante, lo que permitía una gran discrecionalidad en el uso de los fondos; siendo ese el marco regulatorio anterior (Pre-2023).

En el marco regulatorio actual (Post-2023) la *Directiva (UE) 2023/959*, que reforma el sistema *EU ETS*, transformó esta recomendación en un mandato imperativo:

“Los Estados miembros deberán utilizar el 100% de los ingresos generados por las subastas [...] para uno o más de los fines enumerados en el apartado 3 [acciones climáticas y transformación energética].”

Sin embargo, nos encontramos con la realidad de que España aún no ha transpuesto al ordenamiento jurídico nacional la totalidad de la referida *Directiva (UE) 2023/959*. De este modo, el Estado emplea esta falta de integración normativa para incumplir la obligación de destinar el 100% de los ingresos a fines relacionados con el clima, un compromiso que permanece pendiente de establecerse y publicarse formalmente en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*.

La normativa permite una excepción específica: los Estados pueden usar parte de los ingresos para compensar a industrias terrestres con un consumo intensivo de electricidad (como el acero o el aluminio) por los costes indirectos de carbono (el aumento del precio de la luz debido al CO₂).

Este mecanismo pone de relieve una profunda asimetría: mientras el Estado puede devolver fondos a una fundición por el sobrecoste de su factura eléctrica, no existe un mecanismo equivalente para el transporte marítimo. Una naviera que opera rutas con las Illes Balears o Canarias, o entre islas, deberá asumir el 100% de sus costes directos por emisiones, o de las cuantiosas inversiones en mejoras para la reducción de emisiones, sin que el ordenamiento español haya previsto una compensación o retorno proporcional. Esto ocurre a pesar de ser un sector estratégico para la cohesión territorial y afecta incluso a los tráficos actualmente exentos por población, ya que dicha excepcionalidad tiene una fecha de caducidad confirmada, o la revisable para regiones ultraperiféricas. Planificar inversiones navales requiere una seguridad jurídica que hoy no existe.

Conforme a la Directiva revisada y sus anexos, los ingresos deben destinarse exclusivamente a fines climáticos, tales como:

- Descarbonización industrial y transformación energética.
- Desarrollo de tecnologías limpias y adaptación al cambio climático.
- Descarbonización del sector del transporte (donde se incluye, de forma genérica, el marítimo).
- Acciones para una transición justa.

El vacío de la “*especificidad sectorial*” es un punto crítico porque la Directiva no impone la vinculación sectorial estricta. Es decir, permite que los ingresos recaudados del sector marítimo se diluyan en proyectos de otros sectores (transversalidad), siempre que el fin sea climático. Es precisamente aquí donde la falta de una transposición ambiciosa en España está permitiendo que el transporte marítimo financie la descarbonización de otros ámbitos, en lugar de revertir esos recursos en la modernización de su propia flota e infraestructuras, en una discriminación hacia este sector estratégico y en especial hacia los ciudadanos de ciertas regiones.



2. SITUACIÓN ESPAÑOLA

España no ha transpuesto íntegramente la *Directiva (UE) 2023/959* al ordenamiento jurídico nacional. A fecha de abril de 2026, habiendo transcurrido más de dos años desde el plazo oficial (31 de diciembre de 2023), España se encuentra bajo el procedimiento de infracción *INFR(2024)0051* abierto por la Comisión Europea. Además, la falta de transposición impide que los ciudadanos y empresas tengan una “herramienta” para exigir una total y correcta aplicación de dichos fondos.

Esta carencia de “herramienta” normativa se traduce en hechos concretos que ya se han mencionado en el documento:

- Al no haber un acto de transposición en el *BOE*, no existe una obligación interna que obligue al Estado a destinar el 100% de los ingresos a fines climáticos en sus presupuestos.
- Los ingresos generados por el sector marítimo pueden terminar integrándose en la “*caja común*” del Estado, diluyéndose entre los gastos generales en lugar de catalizar la inversión sectorial.
- Actualmente, el Estado solo está trabajando para destinar entre el 5% y el 25% de lo recaudado a través del *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización*, muy lejos de lo necesario y deseable para el sector naval, marítimo y pesquero.

Este retraso no es un hecho aislado. Según el informe anual de la *Oficina del Parlamento Europeo en España*, presentado en enero de 2026, España lidera actualmente el ranking de incumplimiento de directivas europeas con 92 expedientes de infracción abiertos por la *Comisión Europea* (dato de enero de 2026, dos más que a cierre de 2024), la mayoría por incumplimiento de plazos de transposición. De estos, solo dos han derivado en sanciones económicas hasta la fecha.

Resulta jurídicamente anómalo que el *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo* (250M€) y la *Orden TMA* (en consulta pública hasta el 15/04/2026) pretendan regular la gestión de los ingresos del *EU ETS* marítimo sin haber transpuesto la norma matriz que establece la obligación imperativa de gasto del 100%, con una mejor dotación al sector marítimo, naval y pesquero.

Al operar sobre este vacío, el Estado español elude la vinculación legal estricta, lo que implica que:

- Mientras no se publique en el *BOE* la transposición, no existe una obligación coercitiva interna para destinar el 100% de los ingresos a fines climáticos, ya que las directivas requieren de un acto de transposición para ser plenamente exigibles a la administración nacional en sus presupuestos.
- Los ingresos del sector marítimo están integrándose en la caja común del Estado sin la trazabilidad ni la afectación finalista que exige la *Unión Europea*.



España aún no está aprovechando el potencial de los ingresos del *EU ETS* para catalizar la inversión privada en la “*fabricación de tecnologías limpias*” (*cleantech manufacturing*). Según los datos de *BBVA Research*, en 2023 España destinó apenas un tercio de lo recaudado (1.117M€) a acciones climáticas y energéticas reales. Los restantes 2.200 millones (el 67%) permanecen, según el informe, como fondos “*reservados para gastos futuros y fines de notificación*”, lo que evidencia un margen fiscal desaprovechado que no se está revirtiendo en la descarbonización. Esta falta de asignación efectiva implica que, en la práctica presupuestaria actual, dichos recursos se integran en la caja común del Estado sin la trazabilidad sectorial exigida, diluyéndose entre los gastos generales en lugar de catalizar la inversión en sectores estratégicos.

Sin la transposición de la *Directiva 2023/959*, España perpetúa este modelo: utiliza los ingresos generados por el sector naval y marítimo como una herramienta de recaudación fiscal general, contraviniendo tres pilares fundamentales:

1. Directiva 2023/959
Obligación del 100% de reinversión climática (eludida por falta de transposición).
2. Expediente INFR(2024)0051
El requerimiento formal de la Comisión por el retraso legislativo.
3. Principio de Transición Justa
El mandato europeo de apoyar a los sectores gravados por el carbono para evitar su pérdida de competitividad, y no utilizarlos como fuente de financiación para gasto corriente.



3. IMPORTES INSUFICIENTES Y EXCLUSIÓN DE LOS BUQUES MENORES

Como señalan auditorías del *Tribunal de Cuentas Europeo* y estudios de organizaciones como *WWF* y *Transport & Environment*, existe una brecha crítica entre la recaudación de los derechos de emisión y su impacto real en la descarbonización. En España, la falta de transparencia y la práctica de usar estos fondos para compensar costes preexistentes del sistema eléctrico (sustituibilidad de fondos) contraviene la necesidad de adicionalidad. Esto permite que los ingresos del sector marítimo se conviertan de facto en una herramienta de recaudación para gasto general, en lugar de en el motor de innovación que la *Directiva (UE) 2023/959* exige para nuestra ingeniería e industria naval.

España está reteniendo entre el 75% y el 95% de los ingresos generados por el sector marítimo para destinarlos a otros sectores y/o gasto general del Estado, mientras el sector afronta costes de cumplimiento multimillonarios y la necesidad urgente de descarbonizarse para cumplir el *FuelEU Maritime*.

Resulta inadmisibles que España se sitúe a la zaga de la *Unión Europea* en el apoyo a su industria naval. La falta de retorno de los cientos de millones de euros recaudados a través del *EU ETS* marítimo constituye una discriminación sistemática que compromete la supervivencia de la flota abanderada en España. Es urgente revertir esta tendencia para evitar un declive irreversible en un sector que requiere de una acción institucional decidida, y no de una mayor presión fiscal sin contrapartidas.

Del mismo modo que es básico entender y atender la flota comercial actualmente existente con bandera española, donde vamos a encontrar también un número importante en cantidad de buques con arqueos por debajo de los 5.000 GT, muchos de ellos por debajo de los 400 GT dedicados a tráficos costeros, o interiores, muy cercanos a las poblaciones.

Estos buques menores son los que necesitan más apoyo para descarbonizarse porque tienen menos capacidad de inversión propia (PYMES vs. grandes armadores); y operan rutas en áreas próximas a poblaciones, mayormente dedicados al transporte de pasajeros, e incluso zonas de especial grado de protección medioambiental.

La exclusión inicial de las unidades de menor arqueo de pasaje, carga y trabajo marítimo del *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización* supone una discriminación y una pérdida de oportunidad estratégica. Las ayudas no deben limitarse exclusivamente a quienes ya están sujetos al pago del *EU ETS*.

Ignorar a los buques de menos de 5.000 GT es comprometer su viabilidad futura, máxime cuando la *Comisión Europea* tiene previsto evaluar a finales de 2026 la inclusión en el sistema de buques desde los 400 GT. Excluir a esta flota (que representa una parte destacada del pabellón español) del actual marco de ayudas (2026-2030) es condenar a los armadores a asumir costes mañana sin haber facilitado la necesaria adaptación tecnológica hoy. La inversión naval, siempre de largo plazo, requiere una seguridad jurídica que hoy no existe ante estas cuestiones; además esta reinversión debiera ser una prioridad en un país como España tan vinculado y dependiente de la economía azul.



4. EFECTO NEGATIVO SOBRE LA INGENIERÍA NAVAL

El *Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo* contempla una dotación de apenas 250 millones de euros para los próximos cinco años. Esta cifra resulta insignificante frente a los más de 5.000 millones de euros que, en una estimación conservadora acumulada hasta 2030 según informaba la *Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)* en su nota de prensa de noviembre de 2025¹, se recaudarán del sector en España a través del *EU ETS* en el mismo periodo. Esta desproporción (una ejecución de apenas el 5% de lo recaudado) supone una subinversión estructural que tendrá un impacto devastador sobre el empleo cualificado y la competitividad del sector.

La falta de retorno de estos fondos se traduce en una pérdida de oportunidades tangibles. Se estima que, por cada 5 millones de euros anuales que el Estado deja de reinvertir en descarbonización naval, se pierde la oportunidad de crear aproximadamente 2-3 puestos directos de ingeniería naval y un mínimo de 14 empleos directos en la cadena de valor industrial.

Bajo el esquema actual, España renuncia a la creación de más de 500 puestos de ingeniería naval y oceánica y de unos 7.500 empleos totales nuevos. Para dimensionar esta pérdida, cabe recordar que el *Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos* cuenta actualmente con unos 2.150 colegiados y que la facturación anual del sector de la construcción naval privada en España ronda los 3.000 millones de euros. Estamos, por tanto, ante una amenaza directa a la línea de flotación económica del sector. No se trata solo de una cuestión económica, sino de la aniquilación de la oportunidad de alcanzar España la capacidad tecnológica para integrarse en el grupo líder en transición energética marítima. Sin financiación pública que mitigue el riesgo tecnológico, muchos proyectos de innovación en propulsión alternativa y diseño sostenible quedarán relegados a los cajones de los despachos.

Esta situación condena a una generación de ingenieros formados en universidades de excelencia a la emigración forzosa. Mientras los proyectos nacionales se estancan por falta de apoyo institucional, países como Noruega, Dinamarca, Alemania o los Países Bajos captan este talento mediante programas de financiación robustos y condiciones retributivas superiores, financiadas en gran medida por la reinversión eficiente de sus propios fondos de carbono.

1. El Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo destinará 250 M€ del ETS a la transición energética hasta 2030 (<https://anave.es/el-plan-de-descarbonizacion-del-transporte-maritimo-destinara-250-me-del-ets-a-la-transicion-energetica-hasta-2030/>)



Es imperativo que el *Plan de Acción* y la “*Estrategia Marítima de España 2025-2050*” introduzcan criterios de eficiencia logística y solvencia técnica que fortalezcan el ecosistema marítimo nacional. España se enfrenta al riesgo de ver erosionada su soberanía logística, pasando de ser una potencia marítima a un polo de servicios para flotas extranjeras si no se corrige la asimetría actual en la recepción de ayudas.

Para que la transición energética sea un motor de conocimiento y empleo cualificado, el fortalecimiento de la soberanía técnica debe alinearse de forma transversal con el ámbito académico y profesional mediante las siguientes medidas:

- Obligar a que los proyectos de transformación financiados, con independencia de su bandera, cumplan también estándares de seguridad equivalentes a la normativa española y sean supervisados por técnicos competentes colegiados en España. Esto garantiza que la inversión pública revierte directamente en la excelencia de la ingeniería naval nacional.
- Los planes de estudio de ingeniería naval y oceánica deben incorporar formaciones actualizadas sobre nuevos combustibles (amoníaco, hidrógeno, metanol), sistemas de propulsión eléctrica e hibridaciones, así como tecnología OPS (Onshore Power Supply).
- Incentivar que las obras de modernización se realicen en entornos cercanos a la operación del buque, evitando que el traslado a astilleros remotos aumente innecesariamente la huella de carbono del propio buque.

De no corregirse este trato discriminatorio hacia un sector estratégico, las consecuencias serán irreversibles:

- Declive terminal del pabellón español, incapaz de competir en costes y apoyo tecnológico.
- Mayor deslocalización de armadores hacia registros abiertos con menor carga administrativa y acceso idéntico al mercado de la UE.
- Pérdida de soberanía operativa y de control real sobre las emisiones de la flota que opera en puertos españoles.

La propuesta de gestión de los fondos del *EU ETS* no es solo una oportunidad perdida; es una desviación de recursos hacia sectores ajenos a la ingeniería naval y oceánica española. Esta política deja fuera de una gran oportunidad de empleabilidad a ingenieros navales y oceánicos colegiados, tanto actuales como futuros, y condena a España a ser un mero espectador en la revolución tecnológica marítima del siglo XXI.



5. CONCLUSIONES

5.1 Sobre el incumplimiento normativo

España mantiene un expediente de infracción abierto por retraso en la transposición de la *Directiva (UE) 2023/959*. La obligación jurídica vinculante (destinar el 100% de los ingresos *EU ETS* a acciones climáticas) permanece sin implementar en el ordenamiento nacional, lo que genera incertidumbre jurídica y retrasa el acceso a recursos críticos para la descarbonización del transporte marítimo.

Se requiere la inmediata publicación en el *BOE* de la reforma de la *Ley 1/2005* para garantizar la transparencia y trazabilidad de cada euro recaudado, evitando su dilución en el presupuesto general del Estado. La opacidad actual en la gestión de fondos *EU ETS* impide verificar si los ingresos del sector marítimo revierten efectivamente en acciones climáticas o quedan absorbidos por partidas presupuestarias ajenas a su finalidad.

5.2 Sobre la asimetría sectorial

El legislador español creó un mecanismo de compensación de costes indirectos de carbono para industrias electrointensivas (acero, aluminio, fundición), que no están sujetas directamente al *EU ETS*. Sin embargo, no ha establecido mecanismo equivalente para el transporte marítimo, que sí está sujeto directamente al *EU ETS* y que además asume costes de cumplimiento del *FuelEU Maritime*. Esta omisión selectiva vulnera el principio de igualdad de trato) y el deber de coherencia legislativa en la transición energética. No exigimos un trato privilegiado, sino que llamamos la atención sobre la extensión de una lógica compensatoria que el legislador ya ha admitido para otros sectores estratégicos.

Esta discriminación resulta especialmente grave para las Islas Baleares y Canarias, así como Ceuta y Melilla, donde la dependencia del transporte marítimo es absoluta para la cohesión territorial, el abastecimiento básico y la conectividad de la ciudadanía. La asimetría en la compensación de costes de transición energética, donde se atienden los indirectos del acero pero no los directos del marítimo, agrava una situación de vulnerabilidad estructural que puede calificarse de riesgo de dependencia y soberanía logística.

5.3 Sobre la insuficiencia del Plan de Acción Nacional

El Plan de 250 M€, aun configurado como fase inicial, resulta desproporcionado e insuficiente frente a la recaudación proyectada del sector marítimo en el *EU ETS* y a las necesidades de modernización de la flota española. La ausencia de compromiso de dotaciones adicionales ni calendario de revisión genera incertidumbre sobre la continuidad del apoyo público, dificultando la planificación de inversiones en descarbonización por parte de armadores y astilleros.

5.4 Sobre la transversalidad y la necesidad de vinculación estratégica

La transversalidad de la Directiva no exime al Estado de la obligación de coherencia interna. Si el legislador español ha optado por crear mecanismos compensatorios sectoriales (electrointensivas), el principio de igualdad exige que la selección de beneficiarios no sea arbitraria. La exclusión de la industria naval y del transporte marítimo (sector estratégico para la cohesión territorial y sujeto a costes directos de carbono) no tiene justificación objetiva y constituye discriminación de hecho.



Resulta estratégicamente imperativo que España establezca, mediante decisión política soberana, mecanismos de vinculación sectorial que garanticen la reinversión proporcional de ingresos *EU ETS* marítimos en modernización de flota e infraestructuras portuarias. Esta medida no deriva de obligación jurídica europea (que no existe), sino de la responsabilidad del Estado de corregir desequilibrios históricos que amenazan la viabilidad del sector, el mantenimiento de la bandera española y la soberanía logística nacional.

Las ayudas deben diseñarse con cobertura transversal de todos los segmentos de flota, pero con atención diferenciada a buques menores de 5.000 GT dedicados a tráficos interinsulares y de cabotaje próximos a poblaciones y áreas de especial interés medioambiental. La creación de líneas específicas para este tipo de buques resulta indispensable para una transición justa.

5.5 Sobre los tráficos vinculados con la cohesión territorial

Resulta imperativo establecer importes mínimos de ayudas para buques vinculados a tráficos entre islas y de la península con archipiélagos, Ceuta y Melilla, con intensificadores de incentivo que compensen los mayores costes operativos derivados de la insularidad.

Esta medida se alinea con el principio de cohesión territorial (*Art. 174 TFUE*), que obliga a la Unión a “prestar especial atención a las regiones insulares” y a compensar las desventajas estructurales que dificultan su desarrollo. La aplicación del *EU ETS* al transporte marítimo sin mecanismos compensatorios específicos para estos tráficos (que no son competencia comercial ordinaria sino servicio público esencial) contraviene el espíritu de este mandato. El archipiélago Balear, como el Canario, como territorios de especial sensibilidad medioambiental y dependencia absoluta del transporte marítimo, constituyen caso paradigmático de la necesidad de actuaciones específicas que equilibren la descarbonización con la viabilidad económica de las conexiones vitales para su población.

5.6 Sobre el riesgo de declive sistémico

La acumulación de desventajas comparativas (falta de compensación por costes indirectos, insuficiencia de fondos dedicados e incertidumbre regulatoria) está provocando un declive acelerado del sector naval español, con la consecuente pérdida de capacidad industrial y el deterioro de la profesión de ingeniería naval. Dado que la totalidad de los flujos económicos dependen, directa o indirectamente, del transporte marítimo, esta dinámica constituye una amenaza estructural para la competitividad nacional y, especialmente, para la resiliencia de los territorios insulares y ultraperiféricos.

La subinversión tiene una correlación directa con la pérdida de creación de empleo de alta cualificación. Se estima que, por cada 5 millones de euros no reinvertidos, se destruye la oportunidad de generar entre 2 y 3 puestos directos nuevos de ingeniería naval y oceánica y hasta 14 empleos en la cadena de valor industrial. Esta falta de recursos fomenta una fuga de talento de ingenieros formados en universidades españolas de excelencia hacia países del norte de Europa que sí cuentan con programas de financiación robustos. Asimismo, esta situación excluye de las oportunidades de futuro a las oficinas técnicas españolas, cediendo el liderazgo del diseño tecnológico a competidores de otros países de la *Unión Europea*. Finalmente, resulta imperativo aprovechar una parte de estos recursos para potenciar la formación de los actuales y futuros ingenieros, garantizando así el liderazgo técnico en la transición hacia la descarbonización; algo que no incluye el *Plan de Acción*.



SOBRE EL OBSERVATORIO DE LA INGENIERÍA NAVAL Y OCEÁNICA EN ESPAÑA

La ingeniería naval y oceánica se encuentra en un proceso de transformación sin precedentes, impulsada por la transición energética, los nuevos retos en defensa, la digitalización de procesos, las energías renovables marinas y la irrupción de la inteligencia artificial.

En este contexto, el *Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos* identifica la necesidad imperativa de dotarse de herramientas de análisis para una toma de decisiones basada en la evidencia. Así nace el “*OBSERVATORIO DE LA INGENIERÍA NAVAL Y OCEÁNICA EN ESPAÑA*”, con el objetivo de dotar al sector de indicadores sistemáticos que reflejen la situación real de la profesión.

La creación de este Observatorio y de su Comisión se fundamenta en tres pilares:

- Obtención de datos fidedignos sobre ejercicio profesional, competencias y empleo;
- Identificación temprana de cambios en los sectores naval, náutico, pesquero y energético; y
- Evaluación de amenazas a las competencias profesionales y detección de nuevos nichos de mercado e innovación.

A tal efecto, la *Junta de Gobierno*, en su sesión del 12 de febrero de 2026, acordó la creación del Observatorio y su correspondiente Comisión de Trabajo. Esta se constituye como el órgano técnico y ejecutivo encargado de velar por el rigor de los datos, garantizando que el Observatorio actúe como un motor dinámico de generación de valor para los colegiados, la industria y las administraciones pública.