

Projeto de parecer sobre a transição energética

1. Contexto geral

A Comissão lançou uma iniciativa sobre a transição energética nos setores das pescas e da aquicultura em fevereiro de 2023, com o objetivo de acelerar a transição dos setores para a **neutralidade carbono**. A fim de cumprir os objetivos de redução estabelecidos pelo Pacto Verde da UE lançado em 2019, esta iniciativa define as aspirações da Comissão para descarbonizar todos os setores das pescas e da aquicultura da UE até 2050.

O CC SUL está empenhado em colaborar com a Comissão nesta matéria e pretende, por sua vez, e através do presente parecer, fornecer os primeiros elementos de reflexão sobre o que é necessário fazer para que esta transição se torne realidade.

A transição energética do setor das pescas da UE tem potencial para melhorar a sustentabilidade, a rentabilidade económica e a resiliência do setor das pescas europeu a médio e longo prazo, mas, atualmente, e apesar do bom desempenho dos produtos da pesca, enfrenta uma série de condicionalismos e obstáculos que impedem a sua concretização.

2. A transição do setor para fontes de energia limpas e renováveis depende do levantamento das restrições

É necessária uma primeira abordagem para salientar a diversidade das frotas presentes nas águas do CC SUL e, por conseguinte, as soluções e a impossibilidade de substituir os navios pequenos por navios maiores e vice-versa. É igualmente essencial ter em conta o número de navios em causa e o volume de renovação a efetuar. Isso levanta questões sobre o calendário: onde encontrar estaleiros? mas também sobre o volume de investimento necessário: onde ir buscar o dinheiro?

2.1. A frota de pesca do CC SUL: uma diversidade de tamanhos de navios, profissões exercidas e zonas frequentadas

Em 2020, as frotas dos 7 Estados-Membros a operar nas Águas Ocidentais Sul contavam coletivamente com mais de 10 460 navios, embora Espanha, Portugal e França representassem 99,9 % do total. A frota espanhola era a mais numerosa (5 528 navios ativos na região), seguida de Portugal (3 546) e da França (1 375). A frota da pequena pesca representava 61% do número de navios e 52% dos dias no mar, enquanto a frota da pesca longínqua gerava, de longe, o maior peso desembarcado, com 88% do total e 76% do valor em 2020.¹ A idade média dos navios é de cerca de trinta anos, o que reflete a baixa taxa de

¹ Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF) - The 2022 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet (STECF 22-06), Prellezo, R., Sabatella, E., Virtanen, J. and Guillen

renovação da frota. De um modo mais geral, o número de navios de pesca a operar sob o pavilhão de um dos Estados-Membros da UE em 2020 era de 56 111.² O grande número de navios registados na UE e, por conseguinte, afetados pela necessidade de descarbonização adicional, sugere a dificuldade de a concluir num prazo limitado.

De facto, a natureza compósita da frota de pesca europeia sugere que as soluções tecnológicas que poderiam ser aplicadas a algumas frotas não serão capazes de satisfazer as necessidades e os condicionalismos de todas. Além disso, as atividades (e as produções) das diferentes frotas do CC SUL, como de resto de toda a Europa, não são permutáveis em matéria de soberania alimentar e de emprego.

Assim, à escala europeia, se esta descarbonização fosse ou pudesse ser aplicada de forma linear para atingir a neutralidade carbónica até 2050, seria necessário renovar ou adaptar quase 1500 navios de pesca por ano. Atualmente, não existem na Europa estaleiros suficientes para adaptar ou construir 1 500 navios de pesca por ano.

2.2. Quadro de capacidade

A utilidade e o impacto deste quadro dividem os membros do CC SUL

Os membros do setor argumentam que o quadro de capacidade dos navios impede, por conseguinte, qualquer possibilidade de evolução intermédia para novas arquiteturas de navios concebidas para aumentar a sua eficácia. Mesmo assim este quadro foi inicialmente concebido para fornecer um quadro global para a alteração de capacidades, que deveria refletir a capacidade de pesca e não as emissões de GEE dos navios de pesca. Com efeito, as soluções atualmente disponíveis para descarbonizar ocupam todas mais espaço a bordo dos navios de pesca, o que tem um impacto direto na capacidade real de armazenamento disponível a bordo, pondo em causa a exploração e a rentabilidade dos navios. Dada a tendência favorável dos níveis de exploração das unidades populacionais geridas pela UE, é conveniente, segundo os membros do setor questionar a pertinência de manter este quadro de capacidade.

Por outro lado, os membros das ONG ambientais consideram que este quadro não exclui a possibilidade de se avançar para projetos de navios mais eficientes e com baixas emissões de carbono dentro dos limites de capacidade existentes em particular através da utilização de capacidades atualmente não utilizadas.

² Fonte: "2022 AER" - STECF 22-06 "

2.3. Formação profissional a adaptar

Temos também de analisar a questão das patentes, especialmente as patentes de mecânica. Se a substituição tecnológica resultar num aumento da potência, então será necessário que os pescadores passem para patentes superiores. Por outro lado, mesmo para além da alteração da potência, a adição ou a substituição de tecnologias de propulsão conduzirá necessariamente a adaptações dos sistemas de referência de formação e, por conseguinte, à necessidade de uma formação suplementar, que pode ser longa e onerosa para os pescadores em exercício.

2.4. Falta de tecnologia madura

Ao contrário da frota mercante, não existe atualmente nenhuma tecnologia inovadora adaptada à dimensão e diversidade dos navios de pesca. Sem uma I&D específica, o setor das pescas só pode depender das tecnologias que estão a ser desenvolvidas para a frota mercante. As alterações dos sistemas de propulsão dos navios de pesca terão igualmente um impacto no equipamento e na logística dos portos de pesca e suscitarão questões quanto à sua compatibilidade com determinadas actividades portuárias. Hoje em dia, por exemplo, a propulsão a gás é uma tecnologia que, em princípio, está bem dominada, mas os obstáculos à sua instalação a bordo dos navios de pesca residem no facto de estes não terem dimensão suficiente para receber esta energia a bordo (o que remete para a questão da arqueação) e de os portos de pesca não estarem ainda equipados com instalações de armazenamento adequadas.

2.5. Questão financeira

2.5.1. Custos atuais de investimento

O custo atual da construção de novos navios pode, portanto, ser utilizado como uma primeira indicação do investimento necessário para descarbonizar estas frotas; no mínimo, porque os custos atualmente conhecidos não correspondem à aplicação de tecnologias de propulsão inovadoras.

Os custos atuais de investimento na construção de um novo navio variam muito em função da maior ou menor complexidade dos navios, oscilando entre os 100 000 € e os 160 000 € por metro de comprimento, em euros atuais. Pode adiantar que o custo da renovação de toda a frota de pesca europeia de navios com mais de 12 m já seria de, pelo menos, 22 a 36 mil milhões de euros.

Este esforço de investimento a realizar até 2050 para atingir a neutralidade carbónica, ou seja, ao longo de 30 anos, deve ser comparado (valores de 2019) com um volume de negócios anual dos navios em causa de cerca de 5,4 mil milhões de euros e taxas de EBITDA entre 550 e mil milhões de euros (entre 10 e 20%). De registar que estas projeções simples não têm em conta

o custo da aplicação das novas tecnologias, nem o risco assumido sobre o valor de mercado a médio prazo dos primeiros navios construídos.

O primeiro passo para orientar o investimento para a descarbonização das atividades de pesca europeias consiste em quantificar o esforço global de investimento que tal implicará. No entanto, este exercício parece nunca ter sido efetuado, embora a Comissão Europeia indique habitualmente os custos e o calendário de execução das iniciativas que propõe.

2.5.2. Alavancagem financeira insuficiente:

A atual conjuntura económica difícil faz com que as empresas de pesca não possam investir na renovação das suas instalações de produção. Além disso, esta capacidade de investimento é dificultada pelo facto de qualquer nova tecnologia ser mais cara do que a atual e apresentar novos riscos, cujos custos seriam cobertos exclusivamente pelo armamento. No entanto, não existe atualmente qualquer incentivo financeiro para cobrir estes custos e os riscos associados.

O enquadramento dos auxílios estatais que podem ser concedidos às empresas de pesca proíbe qualquer auxílio público à construção e modernização de navios. O limite máximo dos auxílios de minimis que podem ser concedidos às empresas de pesca é de 30 000 euros durante 3 anos por empresa (e não por navio) e estes auxílios de minimis não podem ser auxílios ao investimento. É igualmente de salientar que, na conjuntura atual, muitas empresas já "esgotaram" a totalidade ou parte destes auxílios.

Além disso, ao abrigo do atual regulamento de isenção, as empresas de pesca estão excluídas do benefício de auxílios à inovação para promover a descarbonização fora da utilização dos fundos FEAMPA.

Quanto ao FEAMPA, o CC SUL considera que não tem o âmbito necessário para incluir este objetivo, na medida em que se limita à repotenciação - sujeita a condições - de navios com menos de 24 metros. O reequipamento de um navio de pesca pode reduzir as emissões de gases com efeito de estufa através da poupança de combustível, mas não é sensato fazê-lo se o próprio navio não for eficiente em termos dos seus outros componentes.

Por último, as empresas de pesca europeias não têm atualmente capacidade para partilhar os seus custos com as empresas envolvidas na comercialização dos seus produtos, nem beneficiam de um apoio financeiro significativo para investir e inovar, ao contrário das empresas de outros setores, embora tenham de encontrar uma rentabilidade adicional antes de investirem para assegurar uma maior descarbonização. Face à concorrência da produção de países terceiros apenas no mercado de consumo europeu, a concorrência leal entre produtos europeus e importados nem sequer está garantida.

3. Recomendações do CC SUL

Face a estes desafios, e para garantir que o seu próximo Roteiro para a Transição Energética fornece orientações claras com marcos sobre a forma como os Estados-Membros podem cumprir os seus objetivos de redução de emissões para 2030 e 2050, os membros do CC SUL propõem os seguintes elementos para garantir que uma transição equitativa do ponto de vista ambiental, económico e social possa começar.

3.1. Desenvolver uma estratégia através do diálogo com as partes interessadas

- Estabelecer um diálogo com as partes interessadas para identificar a forma como os limites de capacidade da PCP podem ser adaptados ao objetivo de aumentar as alternativas sustentáveis a bordo dos navios. **A parceria para a Transição Energética lançada pela Comissão Europeia e à qual o CC SUL adere, poderia ser o fórum para o efeito, desde que estejam reunidas as condições necessárias para a participação: tempo de palavra e interpretação.**
- Desenvolver uma visão mais estratégica das pescas europeias e fornecer uma verdadeira orientação para apoiar o setor, se se pretende que este cumpra legitimamente outros objetivos da UE, como a soberania alimentar **respeitando a exploração sustentável dos stocks.**
- Desenvolver uma estratégia da UE para a descarbonização das pescas que seja integrada com outros setores, como os portos e a logística, e recomendar a participação destes setores no desenvolvimento de novas tecnologias.

3.2. Melhorar os dados e conhecimentos sobre as emissões e as tecnologias atuais

- Apoiar o desenvolvimento de um programa de monitorização do combustível e das emissões destinado a recolher dados exatos e normalizados sobre o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos navios em todos os Estados-Membros.
- Efetuar uma análise aprofundada das consequências ambientais e sociais das soluções tecnológicas e estratégicas destinadas a descarbonizar os navios de pesca.
- Financiar outras investigações que ajudem a apoiar o desenvolvimento de um Sistema de Apoio à Decisão de Otimização das Rotas de Pesca (Fixing Route Optimization Decision Support System - FRODSS) por tipo de frota e, em seguida, fornecer orientações aos Estados-Membros sobre a forma como as empresas de pesca podem implementar estas otimizações de rotas em todas as frotas.

- Efetuar uma avaliação completa do ciclo de vida dos GEE e um estudo comparativo de soluções alternativas, incluindo a viabilidade da transferência de tecnologia para os navios de pesca, a segurança a bordo para os pescadores e as consequências ambientais (por exemplo, em termos de toxicidade, ruído e biodiversidade).

3.3. Promover técnicas de pesca com baixo teor de carbono e menos impactantes

- A CE e os Estados-Membros devem promover a adoção de soluções inovadoras, estratégicas e eficientes em termos de combustível para as operações de pesca, os navios e as artes de pesca (por exemplo, malhagens grandes, novos materiais de alta resistência e asas redesenhadas, sistemas de planeamento de rotas e dispositivos de monitorização do combustível).
- **Os representantes das ONG ambientais estão a incentivar os Estados-Membros a tirar o máximo partido das oportunidades oferecidas pelo artigo 17º da PCP e a oferecer incentivos aos navios de pesca que utilizem e invistam em tecnologias e práticas de pesca com um menor impacto ambiental, tais como um menor consumo de energia, menos danos aos habitats naturais, equipamento de pesca inovador mais seletivo e novas tecnologias de propulsão renováveis.**
- A CE deve fornecer mais clareza e orientação aos Estados-Membros sobre a forma como podem utilizar a sua atual capacidade de pesca não utilizada para investir e adotar novas tecnologias para fins de transição energética, através de uma gestão eficaz do sistema de entradas e saídas.
- Os membros do setor do CC SUL incentivam **ademais** a Comissão a reavaliar o atual quadro de capacidade da PCP **para uma otimização dos rendimentos no âmbito da exploração sustentável dos recursos.**
- **Os Estados costeiros da UE devem estudar a viabilidade de impor a navegação lenta, em função da dimensão e do tipo de pesca, mantendo condições de segurança adequadas como condição sine qua non para a entrada dos navios de pesca nos portos e se deslocam de e para as zonas de pesca.**
- A CE deve desenvolver programas de qualificação, educação e formação sobre a transição energética destinada aos pescadores, a fim de aumentar o conhecimento dos benefícios, das opções disponíveis e das competências necessárias, e fornecer diretrizes de segurança para que os pescadores mudem para novas medidas de eficiência energética e para combustíveis e tecnologias de propulsão ecológicos. A CE deve propor um roteiro para acompanhara formação dos pescadores, incluindo os que já estão em atividade.

3.4. Apoiar a transição para pescarias com baixo teor de carbono com fundos da UE e garantir um acesso justo e equitativo ao financiamento para a pequena pesca costeira vulnerável.

- Quantificar os custos estimados para os vários segmentos da frota de pesca e setores da aquicultura, a fim de melhor compreender a escala do financiamento necessário e estabelecer um calendário realista para a transição.
- O Conselho da UE e os Estados-Membros devem garantir fundos suficientes e um acesso equitativo aos fundos para todos os tipos de pescadores, a fim de apoiar a sua transição para uma pesca com baixo teor de carbono.
- Maximizar a capacidade operacional do atual FEAMPA, e dos fundos futuros, a fim de apoiar melhor a investigação e a inovação e ajudar os operadores a descarbonizar as frotas de pesca.
- A CE deve aumentar e clarificar os fundos da UE disponíveis para apoiar a transição energética, incluindo fundos não específicos da pesca (por exemplo, LIFE, Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos [FEIE], Fundo para uma Transição Justa, Horizonte Europa, RePowerEU) e fornecer orientações sobre como aceder aos fundos no seu próximo guia e base de dados sobre oportunidades de financiamento para apoiar a transição energética, a desenvolver em 2023.
- A Comissão poderá exigir às companhias petrolíferas que produzam combustíveis mais eficientes para a pesca, a preços acessíveis para as empresas, reduzindo o consumo. A Comissão poderá também incentivar a incorporação de combustíveis não fósseis (por exemplo, biocombustíveis) no cabaz energético para a pesca.
- Para que esta transição se realize de forma realista num futuro próximo, o CC SUL sublinha a necessidade de adotar um fundo comunitário específico, com maior flexibilidade nos mecanismos de financiamento existentes.



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

PROJET

