



Comité Económico
y Social Europeo

DICTAMEN

Comité Económico y Social Europeo

Descarbonización de la flota pesquera

Descarbonización de la flota pesquera

(Dictamen exploratorio solicitado por la Presidencia española)

NAT/895

Ponente: **Javier GARAT PÉREZ**

www.eesc.europa.eu

ES

Consulta	Carta de la Presidencia española del Consejo, 30/01/2023
Base jurídica	Artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente
Aprobado en sección	28/06/2023
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	38/6/1
Aprobado en el pleno	12/07/2023
Pleno n.º	580
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	155/0/0

1. Conclusiones y recomendaciones

- 1.1 El CESE da la bienvenida a la estrategia sobre la transición energética en el sector de la pesca y la acuicultura de la UE¹. El CESE reconoce la necesidad de reducir las emisiones de CO₂ y apoya plenamente la búsqueda de alternativas energéticas sostenibles, renovables y comercialmente viables, así como la disminución de la dependencia energética de terceros países. El CESE hace un llamamiento a la sociedad, a las empresas y en particular al sector pesquero para que contribuyan a conseguir la neutralidad climática antes de 2050.
- 1.2 El CESE recuerda que la industria pesquera es parte de la solución para mitigar los efectos del cambio climático: los pescadores proporcionan una de las proteínas animales más saludables con una de las menores huellas de carbono. De hecho, según datos de la UNCTAD, las emisiones del sector representarían en 2023 entre el 0,1 % y el 0,5 % del total mundial. El parque europeo en particular ha reducido sus emisiones en un 50 % desde 1990². Por ello, es un sector estratégico clave para nuestra sociedad e imprescindible para abastecer a la población y favorecer una dieta saludable. Dicho lo anterior, el CESE llama a seguir realizando esfuerzos para aumentar la eficiencia energética y reducir emisiones.
- 1.3 El CESE pide un calendario de descarbonización adecuado y realista en que los avances tecnológicos, logísticos y legislativos vayan de la mano. Lo contrario resultará en un incremento desproporcionado de costes (que no podrán repercutirse en los precios de venta del pescado ya que lo convertirían en un artículo de lujo), en pérdidas empresariales, en precariedad y en desempleo. El coste de la transición no debe ser insoportable para los empresarios y trabajadores de los diferentes sectores marítimos ni dejar a nadie atrás.
- 1.4 El CESE reconoce que el desarrollo y la disponibilidad global de tecnologías verdes alternativas e innovadoras, nuevos combustibles y fuentes de energía neutras en carbono es el mayor desafío que enfrenta el sector pesquero. El desarrollo de tales combustibles y de la infraestructura necesaria es fundamental para hacer realidad la descarbonización. El CESE considera la hibridación como solución intermedia, aunque no implique un abandono inmediato de los combustibles fósiles.
- 1.5 El CESE destaca que, para afrontar los retos climáticos, las administraciones europeas y nacionales pueden valerse de una cesta de soluciones energéticas. Hoy por hoy, el 100 % de los barcos pesqueros se mueven gracias al diésel. Según los especialistas, los combustibles hipocarbónicos renovables de origen no vegetal se posicionan como la alternativa más viable a corto plazo para que el sector pesquero pueda dejar atrás los combustibles fósiles, si bien los precios prácticamente duplican hoy en día a los del diésel y su disponibilidad sigue siendo muy baja. Teniendo en cuenta que el transporte aéreo sigue una senda separada con el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF), y dado que otras tecnologías como el hidrógeno y la electricidad se adaptan mejor a sectores como el transporte marítimo y el transporte por carretera,

¹ [COM\(2023\) 100 final](#)

² Ver [datos](#) de emisiones anuales que envía anualmente la Comisión Europea a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Protocolo de Kyoto) de acuerdo con las directrices definidas por el IPCC, que identifican la evolución de las emisiones entre 1990 y 2020 en toneladas de CO₂, CH₄ y N₂O para el sector pesquero de la UE (cf. tablas 1.A(a)s4, 3s1 y 3s2, 1.A(a)s3, 1.D).

respectivamente, que a los buques pesqueros, el CESE pide una señal política clara que asigne prioritariamente estos combustibles de sustitución a la flota pesquera en vez de a los otros sectores. El CESE enfatiza que, mientras no se desarrollen estos combustibles alternativos, no podrán alcanzarse los ambiciosos objetivos fijados tanto en el Pacto Verde Europeo como en el paquete de medidas «Objetivo 55»³.

- 1.6 El CESE considera que el enorme coste de descarbonizar un sector difícilmente electrificable como el pesquero va mucho más allá del ámbito de financiación europea. El reto va a ser cómo mantener vivo el sector pesquero y su contribución a la seguridad alimentaria. Es fundamental disponer de un apoyo institucional y de medidas de financiación y crediticias específicas que lleguen a todos los Estados miembros y a sus flotas. En este sentido, el CESE muestra su preocupación por las actuales limitaciones del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) que, como ha reconocido la propia Comisión, no sirve para llevar a cabo esta transición. Adicionalmente, para poder afrontar estos costes, el CESE hace un llamamiento a explorar otras fuentes de financiación como el Banco Europeo de Inversiones, a utilizar las recaudaciones de los aranceles para el ajuste de carbono en frontera y movilizar recursos relacionados con la fiscalidad de la energía reasignándolos al sector pesquero. El CESE recuerda que en Europa la flota tiene una edad media de 31,5 años⁴ y pide a la Comisión Europea que proponga crear un fondo de emergencia que acelere la descarbonización. El Comité pide asimismo una mayor complementariedad entre las políticas existentes y los fondos de cohesión y desarrollo regional para ayudar a canalizar los fondos y evitar la competencia entre regiones.
- 1.7 El CESE señala que cualquier cambio de fuente energética requerirá nuevos buques de diseño inédito y con mayor capacidad a bordo («tonelaje bruto») para dar cabida a la nueva maquinaria. Sin embargo, la definición y límites de la capacidad pesquera establecidos en la Política Pesquera Común dificultan dicho progreso. Por ello, el CESE pide a la Comisión Europea que revise la definición de capacidad de pesca para poder implementar nuevas tecnologías relacionadas con una transición energética.
- 1.8 El Comité pide que, hasta que las nuevas tecnologías de propulsión estén disponibles comercialmente y el marco legislativo permita la modernización, instalación y uso de dichas tecnologías, la UE no introduzca impuestos sobre el combustible (diésel) utilizado para las operaciones de pesca.
- 1.9 El CESE felicita a la Comisión por la propuesta de creación de la nueva Asociación multilateral para una Transición Energética. El CESE considera fundamental consultar no solo al sector de la pesca sino también a los sindicatos de trabajadores, los especialistas técnicos, los astilleros, los ingenieros y los puertos para encontrar soluciones concretas, prácticas y sostenibles. El CESE pide un plan global para reforzar la capacidad europea de construir buques pesqueros respetuosos con el medio ambiente. Dicho plan debería prever un trato fiscal especialmente favorable para los astilleros.

³ [DOC 152 de 6.4.2022, p. 145.](#)

⁴ https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet_en

- 1.10 En particular, el CESE solicita la promoción de proyectos piloto en nuevas fuentes de energía, la creación de cadenas de valor mar-industria innovadoras, el acercamiento de nuevas tecnologías desconocidas a los usuarios, la generación de empleo sostenible gracias al desarrollo de una nueva actividad industrial y la potenciación de la economía circular. El CESE pide además que se destinen recursos para la capacitación de las tripulaciones a fin de manejar las nuevas tecnologías a bordo de modo seguro y eficaz. La única manera de soportar equitativamente los impactos de la transición es evitar que recaigan de manera desproporcionada sobre los trabajadores o sobre las empresas.
- 1.11 El CESE desea aprovechar la oportunidad de este Dictamen exploratorio para inserir el problema de la descarbonización en un marco estratégico más amplio. El capítulo final delinea una visión para el futuro de un sector pesquero sostenible en la UE que deberá servir de guía para los futuros trabajos del Comité.

2. Contexto general

- 2.1 El 21 de febrero de 2023, la Comisión Europea publicó la estrategia para la transición energética del sector de la pesca y la acuicultura de la UE. La estrategia pone de manifiesto la necesidad de reducir la dependencia de los combustibles fósiles y pasar, lo antes posible, a fuentes de energía renovables e hipocarbónicas, en consonancia con las ambiciones del Pacto Verde Europeo de alcanzar la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050.
- 2.2 La Comisión señala que la energía es uno de los principales componentes de los costes de explotación del sector de la pesca y la acuicultura de la UE. La subida de los precios de la energía tuvo como consecuencia que los precios del gasóleo marítimo aumentaran más del doble en 2022 con respecto a los precios medios de 2021, lo que sometió la viabilidad económica de la flota y las actividades acuícolas de la UE a una enorme presión. En este contexto, alrededor del 40 % de la flota de bajura, el 66 % de la flota de altura y el 87 % de la flota de larga distancia no eran rentables para los precios de la energía de 2022. Por consiguiente, para continuar operando, gran parte del sector de la pesca y la acuicultura tuvo que recurrir al apoyo financiero de los Estados miembros y de los instrumentos financieros de la UE disponibles.
- 2.3 La Comisión Europea destaca en este sentido la vulnerabilidad estructural del sector de la pesca y la acuicultura de la UE. Para cambiar esta situación, la Comunicación propone varias líneas de actuación:
- - tecnologías y prácticas innovadoras para la transición energética;
 - - un marco regulador y financiero de la pesca adecuado para la transición energética;
 - - identificar y solventar los retos y barreras de la transición energética;
 - - facilitar la transición energética en el sector de la pesca: creación de plataformas y estudios.

3. Observaciones generales

Emisiones

- 3.1 El CESE se suma al compromiso de tener una huella de carbono neutra en 2050 y destaca la necesidad de acelerar la transición energética y la descarbonización del sector pesquero. Esta

transición debe ser equilibrada para que las cargas de la adaptación sean repartidas entre todos los operadores de una forma tal que no distorsione la operatividad. Además, debe ser asumible y atender a las especificidades de la flota (en especial al tamaño y operativa del buque), de modo que la estructura productiva pueda ser capaz de asumir nuevas tecnologías para implantar nuevas fórmulas de propulsión.

- 3.2 Mientras que las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo aumentaron a nivel mundial en los últimos años, las emisiones de la flota pesquera de la UE han disminuido hasta un 50 %⁵ gracias a la mejora de la eficiencia energética (ver ejemplos en los puntos 4.11 y 4.12) y a la reducción del tamaño de la flota. Respecto a este último punto, a pesar de las ampliaciones de la UE, el número de buques de la UE en 2020 fue de 73 716⁶ frente a los 103 834 de 1996, lo que supone 30 000 buques pesqueros menos en 25 años, con solo 56 111 en activo (el 75 % por debajo de los 12 metros). Las cifras europeas empuñan aún más ante las cifras globales, ya que el mundo contaba en 2020⁷ con una flota estimada de 4,1 millones de embarcaciones de pesca. Se estima que, con 564 000 embarcaciones, China posee la mayor flota pesquera del mundo. En cuanto a producción pesquera, China representó casi el 15 % de las capturas mundiales en 2020, mientras que la UE representa el 4 % de las capturas globales. Por todo lo anterior, es vital mantener una flota pesquera europea moderna y competitiva.
- 3.3 Para evaluar el progreso en las reducciones de CO₂ de la flota, el CESE cree fundamental definir un año base de referencia que no penalice al sector, reconozca sus esfuerzos y lo siga impulsando hacia la neutralidad. El CESE reconoce el progreso de la flota de la UE en el camino hacia la neutralidad climática desde 1990. Por ello, considera que el establecimiento de 2005 o 2008 como año de referencia para la reducción de emisiones por parte del sector pesquero simplemente no reconocería el progreso realizado y penalizaría a la industria dadas las especificidades y limitaciones asociadas a la industria pesquera.

Pasar a fuentes de energía renovables y con emisiones de carbono bajas o nulas

- 3.4 El sector pesquero es plenamente dependiente de combustibles fósiles, lo que supone que cualquier solución tiene que considerarse a medio-largo plazo. Pero, dada la necesidad de luchar contra el cambio climático y aprovechando el avance tecnológico en otros sectores, la búsqueda de soluciones para el sector pesquero tiene que ponerse en marcha urgentemente, apoyada por un fondo de emergencia para acelerar la descarbonización.
- 3.5 El CESE destaca, como medidas más realistas a corto plazo, soluciones mixtas como la introducción de motores híbridos, tecnologías renovables existentes de manera complementaria o auxiliar (solar, eólica, eléctrica), así como la utilización de combustibles alternativos avanzados (no producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros).

⁵ <https://ebcd.org/wp-content/uploads/2021/11/Je%CC%81ro%CC%82me-UAPF.pptx>

⁶ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bba413d1-484c-11ed-92ed-01aa75ed71a1>

⁷ <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>

- 3.6 El CESE destaca los combustibles hipocarbónicos renovables por su compatibilidad con los motores de combustión convencionales y con los sistemas de suministro vigentes y su producción. Además, su distribución se puede llevar a cabo utilizando instalaciones industriales ya existentes como las refinerías. Igualmente, aumentan la independencia energética de Europa ya que para producirlos se usan materias primas autóctonas, a diferencia del petróleo o los minerales que se requieren para la fabricación de baterías. Estos combustibles también generan grandes oportunidades de creación de empleo y riqueza industrial y su papel puede ser crucial para el impulso económico de Europa. No obstante, hay que tener en cuenta que los combustibles hipocarbónicos renovables son hoy en día más caros que el gasoil y su disponibilidad sigue siendo muy baja.
- 3.7 El CESE enfatiza que alguna de las nuevas fuentes de propulsión alternativas, como la electricidad, se encarecieron antes de la invasión no provocada de Ucrania por Rusia. Por ello, la UE debe tener presente que el cambio de combustibles fósiles a otras fuentes de energía renovables no siempre va a llevar aparejada una bajada de costes.

Necesidad de renovación de flota y mecanismos de financiación adecuados

- 3.8 Además de ser necesario cerrar brechas de conocimiento tecnológico e innovación, existe un factor limitante intrínseco a la actual flota pesquera europea: los barcos acumulan medias de edad superiores a los treinta años. Esto impide a las empresas armadoras plantearse la mayor parte de las posibles inversiones de modernización. El CESE considera que el mero cambio de motor no es suficiente ni factible en embarcaciones tan antiguas. Esto hace imprescindible abordar un plan de renovación de flota de la Unión, que permita completar el proceso de una pesca sostenible con buques modernos, del siglo XXI. Esta estrategia ayudaría además a mejorar las perspectivas socioeconómicas de la flota.
- 3.9 El CESE saluda la propuesta de la Comisión de elaborar una guía y una base de datos específicas sobre la financiación y los instrumentos de financiación de la UE para la transición energética. Sin embargo, actualmente el programa Horizonte Europa de la UE no tiene una convocatoria específica para la pesca. Además, existen fuertes limitaciones de financiación en el marco del nuevo FEMPA, ya que solo otorga porcentajes bajos de ayuda para inversiones en flotas y los subsidios están condicionados por el tamaño de las embarcaciones (por ejemplo, las medidas de financiación de reemplazo de motores están limitadas a embarcaciones <24 m). Además, la financiación está fuertemente condicionada a factores como el equilibrio de la flota, la ausencia de infracciones graves y la capacidad pesquera, que lamentablemente sigue estando mal medida. Por todo lo anterior, el CESE considera esencial establecer un fondo específico y líneas de crédito para la modernización y renovación de la flota.

Barreras a la transición energética

- 3.10 Por regla general, las fuentes de energía alternativas requieren más espacio y constituyen un peligro adicional para la seguridad a bordo. Sin embargo, a diferencia de la industria naviera, el sector pesquero tiene que soportar restricciones de capacidad en la UE en términos de tonelaje bruto (espacio), lo que dificulta aún más que los buques instalen nuevas tecnologías y realicen

inversiones. En este sentido, cabe señalar que la aplicación de algunas tecnologías de descarbonización a los barcos de pesca artesanal es aún más difícil.

- 3.11 El CESE destaca que la inadecuada definición de capacidad pesquera en la Política Pesquera Común (PPC) no solo dificulta en general la modernización de la flota para instalar nuevas tecnologías sino también mejoras sociales y de seguridad. El espacio a bordo destinado a la cocina, camarotes, aseos o áreas de recreo, que nada tiene que ver con la capacidad para capturar o almacenar pescado, es hoy día computado a efectos de capacidad pesquera. La PPC está en clara contradicción con los requisitos establecidos en la legislación social⁸, como el Convenio sobre el trabajo en la pesca C188 de la OIT.
- 3.12 El CESE opina que la estrategia para la transición energética debería tener en cuenta estos factores y proponer en consecuencia una revisión de las medidas de capacidad para permitir la introducción de nuevas tecnologías y la modernización de la flota. Las nuevas medidas que podrían utilizarse son el «tonelaje neto» o las fórmulas utilizadas en Noruega e Islandia, que excluyen del cálculo las áreas destinadas al ocio y descanso de los trabajadores en función de factores como la cuota asignada o el tamaño del buque. Esta revisión facilitaría además incluir mejoras de habitabilidad necesarias para hacer el sector más atractivo a la mano de obra joven, abordar la brecha generacional y facilitar la incorporación de la mujer al sector de la pesca.

Fiscalidad de combustibles tradicionales

- 3.13 Dado que afrontar una nueva construcción será un ejercicio de riesgo económico para los armadores de la UE, el CESE solicita la adopción de políticas que aporten seguridad jurídica a las empresas armadoras. Por ello es importante congelar la introducción de nuevos impuestos al combustible pesquero tradicional (diésel) en tanto que las nuevas tecnologías de propulsión y combustible no estén comercialmente disponibles y que los marcos de legislación para abordar las necesarias renovaciones queden perfectamente establecidos; lo contrario solo penalizaría al sector.

Asociación para una Transición Energética en la Pesca y la Acuicultura de la UE

- 3.14 El sector no dispone de líneas directrices, ni de los proveedores de tecnología ni de los responsables políticos, sobre qué dirección deben tomar para la descarbonización. Por ello, el CESE saluda la iniciativa de la Comisión de establecer un grupo de expertos para brindar asesoramiento sobre las diferentes alternativas disponibles, avances futuros, mercado, etcétera. Particularmente relevante sería identificar las tecnologías que funcionen mejor para cada segmento de flota y región, pudiendo ser necesario combinar diferentes fuentes de energía. Además, resultará útil llevar a cabo campañas de información y sensibilización de la cadena mar-industria para incentivar la descarbonización.

⁸

[Estudio](#) de impacto social de las limitaciones de tonelaje bruto y potencia propulsora y posibles alternativas realizado en el marco de un proyecto de diálogo social.

Economía azul

3.15 La economía azul abarca todas las actividades económicas que dependen del mar. Los diferentes sectores que componen la economía azul son interdependientes (pesca, biotecnología, navegación, transporte marítimo, acuicultura, astilleros, cadena de suministro, logística y transporte) ya que se basan en competencias comunes y en infraestructuras compartidas (puertos, redes de logística y distribución eléctrica) y en la utilización sostenible de los recursos marinos. El CESE destaca la necesidad de aplicar una estrategia de descarbonización holística y que trate de encontrar sinergias entre los diferentes eslabones de la cadena. Además, el CESE llama a disponer de unos recursos humanos y cualificaciones adecuados para diseñar, construir y manejar buques modernos. La atracción de mano de obra especializada es indispensable.

4. Observaciones particulares

Combustibles avanzados

4.1 El CESE destaca el potencial que los combustibles avanzados no producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros suponen en el campo de la economía circular, la lucha contra la despoblación rural costera y, por supuesto, la potenciación de la independencia energética de la UE. De hecho, en línea con los objetivos de neutralidad en emisiones de CO₂ que la UE tiene fijados, las emisiones netas de CO₂ de estos combustibles alternativos al entrar en combustión dentro de los motores pueden llegar a ser nulas si se producen con electricidad renovable.

4.2 Por diversas razones, la Comisión limita el uso de biocombustibles de origen vegetal, algo que el CESE ha valorado positivamente en varios dictámenes. Sin embargo, no existe una estrategia clara para el desarrollo y la introducción de combustibles alternativos, que sería importante no solo para el sector pesquero, sino también para otros sectores industriales. Tampoco se establece un orden de prioridad sobre cuáles de los sectores difíciles de descarbonizar (entre los que se encuentra el pesquero) deberían tener acceso prioritario a estos combustibles. Esto complica los esfuerzos del sector pesquero por avanzar hacia la descarbonización lo más rápidamente posible. El CESE señala que los combustibles hipocarbónicos renovables son una opción de sentido común en este camino hacia la descarbonización de sectores difícilmente electrificables, como el pesquero. Los combustibles alternativos avanzados que no se producen a partir de cultivos alimentarios y forrajeros serán más caros, por escasez y por tecnología más exigente. Por ello, como destacó el CESE⁹ anteriormente, es necesario reducir la diferencia de precios entre los combustibles fósiles y los alternativos y garantizar una mayor asequibilidad y disponibilidad de los combustibles más limpios.

⁹

[DO C 152 de 6.4.2022, p. 145.](#)

- 4.3 El CESE destaca que los biodiésel actualmente existentes provienen de cosechas (aceite de palma, colza, soja y girasol) que no valdrían para una descarbonización plena; además, no hay suficiente materia prima. La solución (todavía no disponible) sería mezclar el gasoil actual con cantidades crecientes de electro-diésel, un combustible sintético fabricado con hidrógeno electrolítico verde y CO₂ capturado. Estos electrocombustibles se producen a partir de dióxido de carbono previamente capturado de la atmósfera o de procesos industriales que producen CO₂, antes de que llegue a liberarse.
- 4.4 En principio los combustibles avanzados sostenibles no se producirán en cantidades suficientes para satisfacer la demanda del sector pesquero. Se estiman 50 millones de toneladas en todo el mundo en 2050 (el transporte marítimo consume hoy unos 300 Mt y el transporte rodado pesado unos 900 Mt). No obstante, para entonces, se espera que los camiones estén electrificados, por lo que podría esperarse que la totalidad se destine a uso marítimo. El sector pesquero en Europa consumió, en 2020, unos 1 900 millones de litros de gasóleo para uso marítimo. Es necesario tomar decisiones políticas para garantizar que se le otorgue esta prioridad.
- 4.5 Por ello, el CESE llama a acelerar el desarrollo y producción de combustibles avanzados que no se basen en cultivos alimentarios y forrajeros¹⁰ y a que se tome una decisión política clara que otorgue a los buques pesqueros acceso prioritario a estos combustibles avanzados a un precio asumible.

Alternativas a la descarbonización: sistemas de propulsión alternativos

- 4.6 Distintas iniciativas energéticas se han desarrollado en todo el mundo; sin embargo, la mayoría son proyectos piloto que vienen acompañados de una serie de retos para su instalación y utilización en el sector pesquero. Otro reto que hay que superar es la necesidad de desarrollar infraestructuras en Europa y en puertos pesqueros de terceros países para la recarga de barcos pesqueros, similar a lo que ocurre con los vehículos terrestres. En este sentido, el CESE da la bienvenida a proyectos piloto lanzados para la recarga en alta mar mediante el uso de boyas o parques eólicos marinos¹¹. De esa forma un barco eléctrico o híbrido podrá recargar sus baterías sin necesidad de tener que acercarse a puerto.
- 4.7 El gas natural licuado (GNL) como carburante marino es ya una realidad, puesto que se produce y tiene infraestructura, especialmente en Europa. Sin embargo, un estudio reciente¹² muestra que, si bien los motores de GNL emiten un 25 % menos de CO₂ que el gasóleo por unidad de potencia motriz, este gas está en gran parte constituido por metano, cuyo efecto invernadero es muy superior al del CO₂. El estudio estima que, a lo largo de un período de 100 años, los beneficios del uso del GNL solo serían una reducción del 15 % de las emisiones de GEI. Por ello, el GNL es un importante paso adelante, pero no puede considerarse una solución definitiva a largo plazo. Además, habría que mezclarlo con biometano y e-metano, combustibles escasos y caros. Los

¹⁰ DO C 228 de 29.6.2023, p. 126.

¹¹ <https://www.maersksupplyservice.com/2022/01/25/maersk-supply-service-launches-venture-company-stillstrom/>

¹² https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf

tanques son tres veces más grandes de lo normal y se instalan en cubierta, generando problemas de capacidad y seguridad.

- 4.8 Si bien tampoco es una alternativa viable como medio de propulsión, el CESE reconoce la importancia del amoníaco en el proceso de descarbonización. La refrigeración con amoníaco se utiliza de manera generalizada en grandes barcos de pesca, particularmente en aquellos que congelan o procesan sus capturas a bordo. Esta fuente de energía es respetuosa con el medio ambiente por no tener ningún efecto conocido sobre la capa de ozono. Sin embargo, se trata de un gas, por lo que es fundamental reforzar la seguridad de los buques pesqueros y la prevención de fugas.
- 4.9 El hidrógeno (H₂) tampoco parece viable en el sector pesquero e incluso difícil para buques mercantes. El motivo principal es que requeriría tanques de almacenamiento cuatro veces más amplios que para los combustibles fósiles. No obstante, merecen mención especial los motores de pila de combustible de hidrógeno. Se trata de un dispositivo electroquímico que transforma de forma directa la energía química en eléctrica. El proceso electroquímico que tiene lugar es de alta eficiencia y mínimo impacto ambiental, sobre todo si la electrólisis (que requiere energía) se produce por fuentes solares o eólicas. El CESE considera interesante analizar las posibilidades de desarrollar esta tecnología para barcos de pesca, inclusive su utilización como energía auxiliar a bordo.
- 4.10 En cuanto a los barcos de nueva construcción, el CESE anima a explorar e implantar soluciones tecnológicas aplicables a barcos mercantes. Por ejemplo, parece que cabría la posibilidad de utilizar el metanol en motores duales con la expectativa de usar gasóil e ir añadiendo mezcla de metanol, conforme vaya habiendo metanol verde. Otras tecnologías y áreas de mejora que podrían funcionar son los barcos de pesca asistidos por vela, la hidrodinámica mejorada, los sistemas de energía mejorados, como un cambio a mecanismos eléctricos de mecanismos mecánicos-hidráulicos, y construcción y materiales ligeros (por ejemplo, puertas de arrastre no metálicas).
- 4.11 Cabe destacar asimismo que la industria pesquera ha estado trabajando junto con la comunidad científica durante décadas para mejorar el diseño y la eficiencia de los artes de pesca. Ya se ha logrado un gran progreso técnico con muchas técnicas de pesca innovadoras como resultado de aumentar la selectividad, reducir el contacto con el lecho marino y/o la resistencia a la navegación, así como de reducción del uso de combustible¹³. Un ejemplo de artes innovadoras son las puertas de arrastre semipelágicas que pueden eliminar el contacto con el lecho marino operando a 2-5 metros del fondo. Esta técnica tiene un impacto significativamente menor en los ecosistemas bénticos y una menor captura incidental. Esta nueva tecnología reduce además el consumo de combustible, y por tanto la contaminación y las emisiones de GEI.
- 4.12 El CESE recuerda que la reducción de la huella ecológica de la pesca no solo dependerá de acciones relacionadas con la propulsión. A tal fin, la UE debería invertir en nuevos usos comerciales de los productos del mar (farmacéuticos, cosméticos, etc.) para utilizar al máximo el pescado capturado. La UE también debería de manera paralela incentivar a las empresas a adquirir materiales que puedan reciclarse, promover iniciativas de economía circular a bordo de los buques

13 <https://www.ices.dk/news-and-events/news-archive/news/Pages/InnovativeFishingGear.aspx>

para reutilizar residuos y financiar programas de recogida de basura marina como «Fishing for litter»¹⁴. La mejora del estado de las poblaciones de peces también ha provocado una reducción del esfuerzo pesquero y, por ende, del tiempo de pesca, así como del consumo de combustible. Del mismo modo, se puede lograr una reducción de emisiones mediante la optimización de la gestión y la logística de la flota (5-50 % de reducción de GEI) y la optimización del viaje (1-10 % de reducción de GEI)¹⁵.

4.13 El CESE toma nota de que algunas nuevas tecnologías ofrecen una autonomía limitada a los barcos pesqueros. Por ejemplo, los prototipos actuales de energía eléctrica ofrecen una autonomía de cinco a seis horas que sería insuficiente para un día completo de pesca (que podría durar hasta doce o catorce horas), sin mencionar las mareas de varias semanas. La mejora del diseño y la eficiencia del buque es igualmente importante.

5. «Amigos de los peces y de los pescadores»: una visión para el futuro de un sector pesquero sostenible en la UE

5.1 En los últimos años, el Comité Económico y Social Europeo ha desarrollado visiones estratégicas en varios ámbitos: política alimentaria integral¹⁶, desarrollo rural-urbano sostenible¹⁷ y economía del bienestar¹⁸. Ha llegado el momento de que el CESE desarrolle también una visión global a largo plazo para un sector pesquero sostenible en la UE, una visión que, junto con todos los esfuerzos realizados en los ámbitos de la biodiversidad, la política alimentaria sostenible, la salud y el bienestar, las buenas condiciones de trabajo, el desarrollo rural y urbano sostenible y la autonomía estratégica, debería comprometer a la UE a la descarbonización del sector a fin de garantizar la viabilidad económica necesaria para cumplir el Pacto Verde Europeo y la aplicación de la Agenda 2030. En consonancia con la estrategia de transformación azul de la FAO y en el contexto del llamamiento más amplio del CESE en favor de un acuerdo azul de la UE, el Comité subraya la necesidad de garantizar y aumentar de manera sostenible la contribución de los sistemas alimentarios acuáticos a dietas saludables seguras, nutritivas y asequibles para todos, con el objetivo final de reducir la dependencia del mercado de la UE de las importaciones de pescado.

5.2 El CESE desea aprovechar la oportunidad de este Dictamen exploratorio para inserir el problema de la descarbonización en un marco estratégico más amplio. Un enfoque global para un sector de la pesca sostenible debería aplicarse a lo largo de los seis ejes siguientes:

5.2.1 *Biodiversidad*

De conformidad con el ODS 14 sobre «vida bajo el agua» y vinculado al histórico acuerdo de la COP15 sobre biodiversidad¹⁹, el CESE reafirma su compromiso inquebrantable de mantener las

¹⁴ <https://fishingforlitter.org/>

¹⁵ [NSAC Advice Ref. 17-2122](#). NSAC Advice on decarbonisation of fishing fleet.

¹⁶ [DO C 129 de 11.4.2018, p. 18.](#)

¹⁷ [DO C 105 de 4.3.2022, p. 49.](#)

¹⁸ [DO C 106 de 31.3.2020, p. 1.](#)

¹⁹ [Decisión 15/4](#) Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal

poblaciones de peces sanas y productivas, así como de fomentar otros aspectos relacionados con la biodiversidad en el sector pesquero. Todas las especies explotadas comercialmente deben alcanzar niveles de rendimiento máximo sostenible (RMS) o superiores en los plazos más breves posibles compatibles con el mantenimiento de la viabilidad económica a largo plazo de las diferentes flotas pesqueras. En este sentido, los científicos que llevan a cabo las evaluaciones del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) y del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (CCTEP) deben estar equipados con los recursos necesarios para que puedan completar los datos que faltan. En ausencia de datos científicos suficientes, el principio de precaución se aplicará sistemáticamente a la gestión de las poblaciones de peces, incluida la reducción de las capturas cuando lo recomienden los científicos. Cuando sea necesario, los programas de desguace con recursos presupuestarios adecuados para ajustar el tamaño de la flota a las posibilidades de pesca disponibles implicarán opciones de reciclaje profesional para los miembros de la tripulación.

5.2.2 *Descarbonización*

El sector pesquero de la UE debe comprometerse a lograr un equilibrio neutro de CO₂ en 2050 mediante el cumplimiento de los objetivos para la transición energética establecidos por la Unión Europea y respaldados por la innovación y la tecnología. Un estudio exhaustivo sobre el estado de la técnica y las tecnologías disponibles es un primer paso para encontrar una solución a medida (en lugar de una talla única) para cada segmento de flota.

5.2.3 *Remuneración justa, seguridad y condiciones de trabajo*

Los pescadores recibirán las herramientas y orientaciones necesarias para centrarse en la transición que se avecina y debe ocurrir, pero deben recibir apoyo tanto durante los procesos de descarbonización como durante los procesos de transformación estructural más amplios. Es prioritario renovar los buques pesqueros para mejorar la habitabilidad, las condiciones de vida y la seguridad a bordo, haciendo que el sector sea más atractivo y permitiendo así la renovación generacional. Otras mejoras necesarias relacionadas con la descarbonización incluyen el cambio de los sistemas de propulsión y los sistemas auxiliares a otros más avanzados y eficientes y el uso de artes de pesca modernos, eficientes desde el punto de vista energético, selectivos y que no tengan un impacto negativo -o insignificante- en la salud y la biodiversidad del ecosistema en general. Esto requiere un estudio exhaustivo a escala de la UE sobre las tecnologías disponibles para la transición energética en el sector de la pesca y la acuicultura y sus costes y beneficios respectivos para cada segmento de la flota y especificidad nacional. El reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de la mano de obra son igualmente importantes para que los trabajadores de la industria marítima estén formados y preparados para la transición energética (en consonancia con la Agenda de Capacidades Europea para la competitividad sostenible, la equidad social y la resiliencia). Habida cuenta de la precaria situación económica de la industria pesquera en muchas partes de Europa y de la continua reducción de la flota, deben desarrollarse planes e instrumentos estratégicos para mejorar la competitividad del sector, apoyando su desarrollo e innovación para contribuir a un nivel de vida equitativo para quienes dependen de las actividades pesqueras.

5.2.4 *Zonas costeras rurales y remotas*

Aunque la diversificación y la conversión parcial a otros sectores de actividad, como la pesca recreativa u otros sectores del turismo sostenible, pueden introducirse cuando lo permita la ordenación territorial, es innegable que el sector pesquero sigue siendo la principal fuente de empleo e ingresos en muchas localidades y regiones costeras, no solo para el personal a bordo

sino para los trabajadores de todas las industrias y servicios relacionados. El abandono de la pesca significaría no solo el declive y la despoblación progresiva de estas regiones, sino también una pérdida irreparable del patrimonio cultural que define y determina la esencia misma de nuestras sociedades europeas. Todos los actores implicados deben trabajar de una manera que induzca una narrativa más positiva del sector pesquero. Además, la acuicultura interior puede ofrecer nuevas oportunidades económicas para las zonas rurales.

5.2.5 *Alimentación saludable y sostenible*

La pesca sostenible suministra proteínas animales no solo con la huella de carbono más baja, sino también con excelentes cualidades nutricionales. Si bien los patrones actuales de consumo de carne de los europeos deberían dar prioridad a la calidad sobre la cantidad, este no es el caso con la ingesta de pescado, que en la mayoría de los casos está por debajo de las recomendaciones dietéticas. Las autoridades públicas deben dar prioridad al fomento del consumo de pescado a precios asequibles para la población en su conjunto, por ejemplo promoviendo la apreciación de especies menos conocidas. Como piedra angular de una dieta sana y equilibrada²⁰, el pescado debe estar sujeto a un IVA reducido.

5.2.6 *Autonomía estratégica y papel de la acuicultura*

La Unión Europea importa tres cuartas partes del pescado que consume. Más allá del desequilibrio comercial, surge el problema de las garantías desiguales de seguridad sanitaria de estas importaciones, no sujetas a trazabilidad «de la red a la mesa». Para paliar esta deficiencia, la UE debe utilizar instrumentos comerciales bilaterales y multilaterales para importar únicamente productos del mar sostenibles producidos en terceros países cuyas normas sean equivalentes a las de la UE, garantizando una competencia leal en igualdad de condiciones. Del mismo modo, el sector de la acuicultura tiene un potencial innegable para satisfacer las demandas del mercado pesquero de la UE. Un crecimiento sostenible puede lograrse proporcionando espacio para nuevas operaciones mediante una planificación adecuada del espacio y racionalizando el proceso de concesión de licencias, que a menudo depende de varios departamentos o incluso de diversos niveles (nacionales, regionales, locales) de las administraciones públicas. Para que la UE garantice su soberanía alimentaria, deben aprovecharse todas las oportunidades de aumentar de manera sostenible la producción de pescado y marisco.

Bruselas, 12 de julio de 2023

Oliver Röpke
Presidente del Comité Económico y Social Europeo

²⁰ [DO C 190 de 5.6.2019, p. 9.](#)