



Comité Económico  
e Social Europeu

# PARECER

Comité Económico e Social Europeu

## Descarbonização da frota de pesca

Descarbonização da frota de pesca

[parecer exploratório a pedido da Presidência espanhola]

NAT/895

Relator: **Javier Garat Pérez**

[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

PT

Consulta	Carta da Presidência espanhola do Conselho, 30/01/2023
Base jurídica	Artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente
Adoção em secção	28/06/2023
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	38/6/1
Adoção em plenária	12/07/2023
Reunião plenária n.º	580
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	155/0/0

## 1. Conclusões e recomendações

- 1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) congratula-se com a estratégia relativa à transição energética do setor das pescas e da aquicultura da União Europeia (UE)<sup>1</sup>. O CESE reconhece a necessidade de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e apoia plenamente que se procurem alternativas energéticas sustentáveis, renováveis e comercialmente viáveis e se reduza a dependência energética em relação a países terceiros. Exorta os cidadãos, as empresas e, em particular, o setor das pescas a contribuírem para alcançar a neutralidade climática até 2050.
- 1.2 O CESE recorda que o setor das pescas é parte da solução para atenuar os efeitos das alterações climáticas: os pescadores proporcionam uma das proteínas animais mais saudáveis com uma das pegadas de carbono mais baixas. Com efeito, segundo dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, em 2023, as emissões do setor representam entre 0,1% e 0,5% do total mundial. A frota da UE, em particular, reduziu as suas emissões em 50% desde 1990<sup>2</sup>. Por conseguinte, este é um setor estratégico fundamental para a nossa sociedade e essencial para abastecer a população e promover uma alimentação saudável. No entanto, o CESE solicita que sejam envidados mais esforços para aumentar a eficiência energética e reduzir as emissões.
- 1.3 O CESE apela para um calendário de descarbonização adequado e realista, em que a evolução tecnológica, logística e legislativa se complemente. Caso contrário, poderão ocorrer aumentos desproporcionados dos custos (que não poderão ser repercutidos nos preços de venda do peixe, sob pena de o tornar um artigo de luxo), bem como prejuízos comerciais, precariedade e desemprego. O custo da transição não deve ser incomportável para os empregadores e os trabalhadores dos diferentes setores marítimos, nem deixar ninguém para trás.
- 1.4 O CESE reconhece que o desenvolvimento e a disponibilidade mundial de tecnologias verdes alternativas e inovadoras, de novos combustíveis e de fontes de energia neutras em carbono constituem o maior desafio que o setor das pescas enfrenta. O desenvolvimento desses combustíveis e das infraestruturas necessárias é fundamental para concretizar a descarbonização. O CESE considera que a hibridação é uma solução intermédia, mesmo que não implique o abandono imediato dos combustíveis fósseis.
- 1.5 O CESE salienta que as administrações europeias e nacionais podem utilizar um cabaz de soluções energéticas para enfrentar os desafios climáticos. Atualmente, 100% dos navios de pesca precisam de gasóleo para se movimentar. Na opinião dos especialistas, os combustíveis renováveis de baixo carbono não produzidos a partir de matérias vegetais afiguram-se a alternativa mais viável a curto prazo para o setor das pescas se afastar dos combustíveis fósseis, embora os seus preços atuais sejam quase duas vezes superiores aos do gasóleo e a sua disponibilidade seja ainda muito reduzida. Tendo em conta que o setor da aviação segue uma trajetória separada com o desenvolvimento de combustíveis de aviação sustentável, e uma vez

---

<sup>1</sup> [COM\(2023\) 100 final](#).

<sup>2</sup> Ver os [dados](#) relativos às emissões anuais enviados anualmente pela Comissão Europeia à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (Protocolo de Quioto), em conformidade com as orientações definidas pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas, que identificam a evolução das emissões entre 1990 e 2020 em toneladas de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O para o setor das pescas da UE (quadros 1.A(a)s4, 3s1 e 3s2, 1.A(a)s3, 1.D).

que outras tecnologias como o hidrogénio e a eletricidade são mais adaptadas a setores como, respetivamente, o transporte marítimo e o transporte rodoviário do que aos navios de pesca, o CESE apela para que se envie um sinal político claro que conceda aos navios de pesca prioridade na utilização desses combustíveis de substituição em detrimento dos outros setores. O CESE salienta que, enquanto não se desenvolverem estes combustíveis alternativos, não será possível alcançar os ambiciosos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e do pacote Objetivo 55<sup>3</sup>.

- 1.6 O CESE considera que o enorme custo da descarbonização de um setor difícil de eletrificar, como o das pescas, vai muito além do âmbito do financiamento europeu. O desafio consistirá em manter vivo o setor das pescas e fazer perdurar o seu contributo para a segurança alimentar. É essencial dispor de apoio institucional e de medidas específicas de financiamento e crédito que cheguem a todos os Estados-Membros e às respetivas frotas. Neste contexto, o CESE está preocupado com as atuais limitações do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA), que, tal como reconhecido pela própria Comissão, não é adequado para concretizar esta transição. Além disso, para fazer face a estes custos, o CESE solicita que se aproveitem outras fontes de financiamento, como o Banco Europeu de Investimento, se utilizem as receitas dos direitos aduaneiros para o ajustamento carbónico fronteiriço e se mobilizem recursos relacionados com a tributação da energia, reafetando-os ao setor das pescas. O CESE salienta que a frota europeia tem uma idade média de 31,5 anos<sup>4</sup> e insta a Comissão Europeia a propor a criação de um fundo de emergência que acelere a descarbonização. O Comité apela igualmente a uma maior complementaridade entre as políticas existentes e os fundos no âmbito da política de coesão e de desenvolvimento regional, a fim de contribuir para a canalização dos fundos e evitar a concorrência entre regiões.
- 1.7 O CESE observa que qualquer mudança de fonte de energia exigirá novos navios concebidos de forma inovadora e com maior capacidade de carga («arqueação bruta») para acolher novas máquinas. No entanto, a definição e os limites da capacidade de pesca estabelecidos na política comum das pescas dificultam esses progressos. Por conseguinte, o CESE insta a Comissão Europeia a rever a definição de capacidade de pesca, a fim de permitir a aplicação de novas tecnologias relacionadas com a transição energética.
- 1.8 O CESE solicita à UE que não crie impostos sobre o combustível (gasóleo) utilizado nas operações de pesca enquanto não estiverem disponíveis no mercado as novas tecnologias de propulsão e o quadro legislativo não permitir a modernização, a instalação e a utilização dessas tecnologias.
- 1.9 O CESE felicita a Comissão pela proposta de criação da nova parceria multilateral para a transição energética. Considera essencial consultar não apenas o setor das pescas, mas também os sindicatos de trabalhadores, os técnicos especializados, os estaleiros navais, os engenheiros e os portos, a fim de encontrar soluções concretas, práticas e sustentáveis. Solicita a elaboração de um plano abrangente para reforçar a capacidade europeia de construção de navios de pesca respeitadores do ambiente, que deve prever um tratamento fiscal particularmente favorável para os estaleiros navais.

---

<sup>3</sup> [JO C 152 de 6.4.2022, p. 145.](#)

<sup>4</sup> [https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet\\_en](https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet_en).

- 1.10 Em particular, o CESE solicita a promoção de projetos-piloto relativos a novas fontes de energia, a criação de cadeias de valor mar-indústria inovadoras, a aproximação de novas tecnologias desconhecidas aos utilizadores, a criação de empregos sustentáveis através do desenvolvimento de uma nova atividade industrial e o reforço da economia circular. O CESE solicita igualmente que se dediquem recursos à formação das tripulações, a fim de lhes permitir utilizar as novas tecnologias a bordo de forma segura e eficaz. A única forma de absorver de forma justa os impactos da transição é evitar encargos desproporcionados para os trabalhadores ou as empresas.
- 1.11 O CESE gostaria de aproveitar a oportunidade oferecida pelo presente parecer exploratório para inserir o problema da descarbonização num quadro estratégico mais amplo. O último capítulo apresenta uma visão para o futuro de um setor das pescas da UE sustentável, que deverá orientar os trabalhos futuros do Comité.

## 2. Contexto

- 2.1 Em 21 de fevereiro de 2023, a Comissão Europeia publicou a estratégia relativa à transição energética do setor das pescas e da aquicultura da UE, que salienta a necessidade de reduzir a dependência dos combustíveis fósseis e de transitar para fontes de energia renováveis e hipocarbónicas o mais rapidamente possível, em consonância com a ambição do Pacto Ecológico Europeu de alcançar a neutralidade climática na UE até 2050.
- 2.2 A Comissão observa que a energia é uma das principais componentes dos custos de exploração do setor das pescas e da aquicultura da UE. A escalada dos preços da energia levou, em 2022, a um aumento do preço do gasóleo marítimo superior ao dobro, em comparação com os preços médios de 2021, o que colocou a viabilidade económica da frota e das atividades aquícolas da UE sob enorme pressão. Neste contexto, com os preços da energia aos níveis de 2022, cerca de 40% da frota costeira, 66% da frota de pesca em profundidade e 87% da frota de pesca longínqua não eram rentáveis. Consequentemente, grande parte do setor das pescas e da aquicultura teve de recorrer ao apoio financeiro dos Estados-Membros e aos instrumentos financeiros disponibilizados a nível da UE para prosseguir as suas operações.
- 2.3 A este respeito, a Comissão Europeia salienta a vulnerabilidade estrutural do setor das pescas e da aquicultura da UE. Para alterar esta situação, a comunicação propõe várias linhas de ação:
- tecnologias e práticas inovadoras para a transição energética;
  - um quadro regulamentar e financeiro para as pescas adequado à transição energética;
  - identificação e resposta aos desafios e obstáculos da transição energética;
  - facilitação da transição energética no setor das pescas: desenvolvimento de plataformas e estudos.

### 3. Observações na generalidade

#### Emissões

- 3.1 O CESE associa-se ao compromisso de alcançar uma pegada de carbono neutra até 2050 e salienta a necessidade de acelerar a transição energética e a descarbonização do setor das pescas. Essa transição deve ser equilibrada, repartindo os custos da adaptação por todos os operadores de forma a não distorcer a operacionalidade. Além disso, deve ter custos comportáveis e ter em conta as características específicas da frota (nomeadamente a dimensão e o funcionamento dos navios), de modo a permitir que a estrutura de produção adote novas tecnologias para aplicar novos métodos de propulsão.
- 3.2 Embora as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) do setor dos transportes marítimos tenham aumentado a nível mundial nos últimos anos, as emissões da frota de pesca da UE diminuíram até 50%<sup>5</sup> graças à melhoria da eficiência energética (ver exemplos nos pontos 4.11 e 4.12) e à redução da dimensão da frota. Quanto a este último aspeto, apesar dos alargamentos da UE, o número de navios da União desceu para 73 716<sup>6</sup> em 2020, em comparação com 103 834 em 1996, o que significa menos 30 000 navios de pesca em 25 anos, encontrando-se apenas 56 111 navios ativos (75% abaixo dos 12 metros). Os números europeus revelam-se ainda mais baixos face aos números mundiais, uma vez que, segundo as estimativas, existia em 2020 uma frota de 4,1 milhões de navios de pesca a nível mundial<sup>7</sup>. Estima-se que, com 564 000 embarcações, a China tenha a maior frota de pesca do mundo. No que diz respeito à produção da pesca, a China foi responsável por quase 15% das capturas mundiais em 2020, enquanto a UE representa 4% das capturas à escala mundial. Tendo em conta o que precede, é essencial manter uma frota de pesca europeia moderna e competitiva.
- 3.3 Para avaliar os progressos na redução das emissões de CO<sub>2</sub> da frota, o CESE considera essencial definir um ano de referência que não penalize o setor, reconheça os seus esforços e continue a orientá-lo para a neutralidade. O CESE reconhece a evolução da frota da UE rumo à neutralidade climática desde 1990. Por conseguinte, considera que a fixação de 2005 ou 2008 como ano de referência para a redução das emissões pelo setor das pescas simplesmente não reconheceria os progressos realizados e penalizaria o setor, tendo em conta as suas características específicas e limitações.

#### Transição para fontes de energia renováveis e com emissões de carbono baixas ou nulas

- 3.4 O setor das pescas está totalmente dependente dos combustíveis fósseis, o que significa que qualquer solução tem de ser considerada a médio e longo prazo. No entanto, dada a necessidade de combater as alterações climáticas, e tirando partido do progresso tecnológico noutros setores, importa começar a procurar com urgência soluções para o setor das pescas, com a ajuda de um fundo de emergência para acelerar a descarbonização.

---

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/cc0461es/online/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>.

- 3.5 O CESE destaca, como medidas mais realistas a curto prazo, soluções mistas, como a introdução de motores híbridos, a utilização das tecnologias renováveis existentes de forma complementar ou auxiliar (solar, eólica, elétrica), bem como a utilização de combustíveis alternativos avançados (que não sejam produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano ou animal).
- 3.6 O CESE destaca os combustíveis renováveis de baixo carbono pela sua compatibilidade com os motores de combustão convencionais e com os sistemas de abastecimento existentes e a sua produção. Além disso, é possível efetuar a sua distribuição utilizando instalações industriais existentes, como as refinarias. Esses combustíveis também aumentam a independência energética da Europa, uma vez que se utilizam matérias-primas endógenas para os produzir, ao contrário do petróleo ou dos minerais necessários para o fabrico de baterias. Estes combustíveis também dão origem a grandes oportunidades de criação de emprego e riqueza industrial, podendo desempenhar um papel crucial na dinamização económica da Europa. No entanto, importa ter em conta que os combustíveis renováveis de baixo carbono são hoje mais caros do que o gasóleo e a sua disponibilidade ainda é muito reduzida.
- 3.7 O CESE salienta que o preço de algumas das novas fontes de propulsão alternativas, como a eletricidade, aumentou antes da invasão não provocada da Ucrânia pela Rússia. Por conseguinte, a UE deve ter em conta que a transição dos combustíveis fósseis para outras fontes de energia renováveis nem sempre conduzirá a uma diminuição dos custos.

#### **Necessidade de renovação da frota e de mecanismos de financiamento adequados**

- 3.8 Para além da necessidade de colmatar as lacunas no conhecimento tecnológico e na inovação, existe uma limitação intrínseca à atual frota de pesca europeia: os navios apresentam idades médias superiores a 30 anos, o que torna a maior parte dos potenciais investimentos na modernização inacessíveis para as empresas marítimas. O CESE considera que a simples mudança de motor não é suficiente nem viável em embarcações tão antigas. Por conseguinte, é essencial criar um plano de renovação da frota da União, que permita concluir o processo de adaptação a uma pesca sustentável com navios modernos, do século XXI. Essa estratégia contribuiria também para melhorar as perspetivas socioeconómicas da frota.
- 3.9 O CESE congratula-se com a proposta da Comissão de elaborar um guia e uma base de dados específicos sobre os fundos e os instrumentos de financiamento da UE para a transição energética. No entanto, o programa Horizonte Europa da UE não dispõe atualmente de um convite específico à apresentação de propostas para as pescas. Além disso, existem fortes restrições de financiamento no âmbito do novo FEAMPA, uma vez que este apenas prevê taxas de apoio baixas para os investimentos nas frotas e que os subsídios estão dependentes da dimensão das embarcações (por exemplo, as medidas de financiamento de substituição de motores estão limitadas a embarcações com menos de 24 metros). Além disso, o financiamento é fortemente condicionado por fatores como o equilíbrio da frota, a ausência de infrações graves e a capacidade de pesca, que, infelizmente, continua a ser mal medida. Neste contexto, o CESE considera essencial criar um fundo específico e linhas de crédito para a modernização e renovação da frota.

### **Obstáculos à transição energética**

- 3.10 Regra geral, as fontes de energia alternativas exigem mais espaço e constituem um perigo acrescido para a segurança a bordo. No entanto, ao contrário do setor dos transportes marítimos, o setor das pescas na UE tem de respeitar limites de capacidade, em termos de arqueação bruta (espaço), o que torna ainda mais difícil instalar novas tecnologias e realizar investimentos nos navios. A este respeito, importa salientar que é ainda mais difícil aplicar algumas tecnologias de descarbonização nas embarcações de pequena pesca.
- 3.11 O CESE salienta que a definição inadequada da capacidade de pesca na política comum das pescas dificulta, em geral, não só a modernização da frota para a instalação de novas tecnologias, mas também a melhoria das condições sociais e de segurança. Atualmente, é contabilizado para efeitos de capacidade de pesca o espaço a bordo destinado a cozinhas, camarotes, casas de banho ou áreas de lazer, que nada tem que ver com a capacidade de capturar ou armazenar peixe. A política comum das pescas está em clara contradição com os requisitos estabelecidos na legislação social<sup>8</sup>, nomeadamente a Convenção n.º 188 da OIT sobre o trabalho no setor das pescas.
- 3.12 O CESE considera que a estratégia para a transição energética deve ter em conta estes fatores e, por conseguinte, propor uma revisão das medidas em matéria de capacidade para permitir a introdução de novas tecnologias e a modernização da frota. As novas medidas que podem ser utilizadas são a «arqueação líquida» ou as fórmulas utilizadas na Noruega e na Islândia, que excluem do cálculo as áreas destinadas ao lazer e ao descanso dos trabalhadores com base em fatores como a quota atribuída ou a dimensão do navio. Esta revisão facilitaria igualmente a inclusão de melhorias na habitabilidade, que são necessárias para tornar o setor mais atrativo para a mão de obra jovem, colmatar o fosso geracional e facilitar a inclusão das mulheres no setor das pescas.

### **Tributação dos combustíveis tradicionais**

- 3.13 Tendo em conta que a reconstrução será um exercício de risco económico para os armadores da UE, o CESE solicita a adoção de políticas que proporcionem segurança jurídica às empresas marítimas. Assim, é importante congelar a introdução de novos impostos sobre o combustível tradicionalmente utilizado nas pescas (gasóleo), enquanto não estiverem disponíveis no mercado as novas tecnologias de propulsão e de combustível e não estiverem plenamente em vigor os quadros legislativos para fazer face às renovações necessárias; qualquer medida em contrário só penalizaria o setor.

### **Parceria para a transição energética do setor das pescas e da aquicultura da UE**

- 3.14 O setor carece de orientações, tanto dos fornecedores de tecnologia como dos decisores políticos, sobre o caminho a seguir rumo à descarbonização. Por conseguinte, o CESE

---

<sup>8</sup> [Estudo](#) de impacto social sobre as limitações da arqueação bruta e da potência propulsora e possíveis alternativas, realizado no âmbito de um projeto de diálogo social.



congratula-se com a iniciativa da Comissão de criar um grupo de peritos para prestar aconselhamento sobre as diferentes alternativas disponíveis, a evolução futura, o mercado, etc. Seria particularmente importante identificar as tecnologias que funcionam melhor para cada segmento de frota e cada região, podendo ser necessário combinar diferentes fontes de energia. Além disso, será útil realizar campanhas de informação e sensibilização para a cadeia mar-indústria, a fim de incentivar a descarbonização.

## **Economia azul**

- 3.15 A economia azul abrange todas as atividades económicas que dependem do mar. Os vários setores que compõem a economia azul são interdependentes (pescas, biotecnologia, navegação, transportes marítimos, aquicultura, estaleiros navais, cadeia de abastecimento, logística e transportes), uma vez que se baseiam em competências comuns e infraestruturas partilhadas (portos, redes logísticas e redes de distribuição elétrica) e na utilização sustentável dos recursos marinhos. O CESE salienta a necessidade de aplicar uma estratégia holística de descarbonização, que estabeleça sinergias entre os diferentes elos da cadeia. Além disso, considera que devem existir recursos humanos e competências adequados para conceber, construir e operar navios modernos. É indispensável atrair mão de obra especializada.

## **4. Observações na especialidade**

### **Combustíveis avançados**

- 4.1 O CESE salienta o potencial dos combustíveis avançados não produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano ou animal, nos domínios da economia circular, da luta contra o despovoamento rural costeiro e, naturalmente, do reforço da independência energética da UE. Com efeito, tendo em vista os objetivos de neutralidade carbónica fixados pela UE, as emissões líquidas de CO<sub>2</sub> desses combustíveis alternativos, aquando da combustão nos motores, podem chegar a ser nulas se os combustíveis forem produzidos com eletricidade renovável.
- 4.2 Por variadíssimas razões, a Comissão Europeia limita a utilização de biocombustíveis produzidos a partir de matérias vegetais, facto que o CESE acolheu favoravelmente em diversos pareceres. No entanto, não há uma estratégia clara para o desenvolvimento e a introdução de combustíveis alternativos, a qual seria importante não só para o setor das pescas como também para outras indústrias. Há igualmente uma falta de definição de prioridades sobre quais os setores difíceis de descarbonizar (nos quais se incluem as pescas) que deverão ter acesso prioritário a esses combustíveis. Esta situação complica os esforços do setor das pescas para fazer avançar a descarbonização o mais rapidamente possível. O CESE salienta que os combustíveis renováveis de baixo carbono são uma opção de senso comum nesta via de descarbonização de setores difíceis de eletrificar, como as pescas. Os combustíveis alternativos avançados não produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano ou animal serão mais caros, devido à sua escassez e ao facto de serem tecnologicamente mais exigentes. Por conseguinte, como o CESE já sublinhou<sup>9</sup>, é necessário eliminar a diferença de preços entre os combustíveis fósseis e os combustíveis alternativos, devendo os combustíveis menos poluentes ser mais acessíveis e estar amplamente disponíveis.

---

<sup>9</sup> [JO C 152 de 6.4.2022, p. 145.](#)

- 4.3 O CESE salienta que os biogásóleos atualmente existentes provêm de culturas (óleo de palma, colza, soja e girassol) que não permitiriam uma descarbonização total e não proporcionam matéria-prima suficiente. A solução (ainda não disponível) consistiria em misturar o gásóleo atual com quantidades crescentes de «eletrogásóleo», um combustível sintético fabricado com hidrogénio eletrolítico verde e CO<sub>2</sub> capturado. Estes eletrocombustíveis são produzidos a partir de dióxido de carbono previamente capturado da atmosfera ou de processos industriais que produzem CO<sub>2</sub>, antes de este ser libertado.
- 4.4 Em princípio, os combustíveis avançados sustentáveis não serão produzidos em quantidades suficientes para satisfazer a procura do setor das pescas. Estima-se que sejam produzidos 50 milhões de toneladas a nível mundial em 2050 (os transportes marítimos consomem atualmente cerca de 300 milhões de toneladas e os transportes pesados rodoviários cerca de 900 milhões de toneladas). Contudo, espera-se que os camiões estejam eletrificados até essa data, pelo que toda a produção poderá ser utilizada nos transportes marítimos. Em 2020, o setor das pescas na Europa consumiu cerca de 1 900 milhões de litros de gásóleo marítimo. São necessárias decisões políticas para garantir que essa definição de prioridades se concretizará.
- 4.5 Por conseguinte, o CESE solicita que se acelere o desenvolvimento e a produção de combustíveis avançados não produzidos a partir de culturas alimentares para consumo humano ou animal<sup>10</sup> e se tome uma decisão política clara que conceda aos navios de pesca acesso prioritário a esses combustíveis avançados a um preço acessível.

#### **Alternativas à descarbonização: sistemas de propulsão alternativos**

- 4.6 Foram levadas a cabo várias iniciativas no domínio da energia em todo o mundo, mas a maioria consiste em projetos-piloto que, por vários motivos, são difíceis de aplicar e executar no setor das pescas. Outro desafio a superar é a necessidade de desenvolver infraestruturas na Europa e em portos de pesca de países terceiros para carregar os navios de pesca, à semelhança dos veículos terrestres. A este respeito, o CESE congratula-se com os projetos-piloto lançados para o carregamento em alto mar utilizando boias ou parques eólicos marítimos<sup>11</sup>. Assim, um navio elétrico ou híbrido poderá carregar as suas baterias sem ter de se aproximar do porto.
- 4.7 O gás natural liquefeito (GNL) utilizado como combustível marítimo já é uma realidade, uma vez que já é produzido e dispõe de infraestruturas próprias, especialmente na Europa. No entanto, um estudo recente<sup>12</sup> mostra que, embora os motores a GNL emitam menos 25% de CO<sub>2</sub> do que o gásóleo por unidade de potência motriz, este gás é, em grande medida, constituído por metano, cujo efeito de estufa é muito superior ao CO<sub>2</sub>. O estudo estima que, ao longo de um período de 100 anos, os benefícios da utilização de GNL em termos de emissões de GEE seriam de apenas 15%. Por conseguinte, o GNL constitui um importante passo em frente, mas não pode ser considerado uma solução definitiva a longo prazo. Além disso, teria de ser misturado com

---

<sup>10</sup> JO C 228 de 29.6.2023, p. 126.

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

<sup>12</sup> [https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02\\_FINAL\\_20200416.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf).

biometano e metano sintético, que são combustíveis escassos e dispendiosos. Os tanques são três vezes maiores do que o normal e são instalados no convés, causando problemas de capacidade e de segurança.

- 4.8 O CESE reconhece a importância do amoníaco no processo de descarbonização, apesar de também não ser uma alternativa viável como meio de propulsão. O arrefecimento com amoníaco é amplamente utilizado em grandes navios de pesca, em especial os que congelam ou transformam as suas capturas a bordo. Esta fonte de energia é respeitadora do ambiente, uma vez que não tem efeitos conhecidos na camada de ozono. No entanto, tratando-se de um gás, é essencial reforçar a segurança dos navios de pesca e a prevenção de fugas.
- 4.9 O hidrogénio (H<sub>2</sub>) também não se afigura viável no setor das pescas e seria difícil de utilizar mesmo nos navios mercantes, sobretudo porque exigiria tanques de armazenamento quatro vezes maiores dos que os utilizados para os combustíveis fósseis. Contudo, os motores de pilhas de combustível de hidrogénio merecem uma menção especial. Trata-se de um dispositivo eletroquímico que converte diretamente energia química em energia elétrica. O seu processo eletroquímico é altamente eficiente e tem um impacto ambiental mínimo, especialmente se a eletrólise (que requer energia) for produzida por fontes solares ou eólicas. O CESE considera pertinente analisar as possibilidades de desenvolver esta tecnologia para os navios de pesca, incluindo a sua utilização como energia auxiliar a bordo.
- 4.10 No que diz respeito aos novos navios, o CESE incentiva a exploração e a implantação de soluções tecnológicas aplicáveis a navios mercantes. Por exemplo, afigura-se possível utilizar o metanol em motores duplos, eventualmente utilizando gasóleo e adicionando gradualmente uma mistura de metanol, à medida que aumente a disponibilidade de metanol verde. Outras tecnologias e melhoramentos que poderiam funcionar seriam os navios de pesca apoiados por velas, a hidrodinâmica melhorada, os sistemas energéticos melhorados, nomeadamente passando de mecanismos mecânicos e hidráulicos para mecanismos elétricos, uma construção leve e a utilização de materiais leves (por exemplo, portas de arrasto não metálicas).
- 4.11 Importa salientar igualmente que o setor das pescas trabalha em conjunto com a comunidade científica há décadas para melhorar a conceção e a eficiência das artes de pesca. Foram já alcançados bastantes progressos técnicos, com muitas técnicas de pesca inovadoras, em resultado do aumento da seletividade, da redução do contacto com o fundo do mar e/ou da resistência à navegação, bem como da redução da utilização de combustível<sup>13</sup>. Um exemplo de artes de pesca inovadoras são as portas de arrasto semipelágico, que podem eliminar o contacto com o fundo do mar operando a uma distância de dois a cinco metros do mesmo. Esta técnica tem um impacto significativamente menor nos ecossistemas bentónicos e reduz as capturas acessórias. Esta nova tecnologia também diminui o consumo de combustível e, conseqüentemente, a poluição e as emissões de GEE.
- 4.12 O CESE recorda que a redução da pegada ecológica das pescas não dependerá apenas de medidas relacionadas com os meios de propulsão. Para esse efeito, a UE deve investir em novas utilizações comerciais dos produtos do mar (produtos farmacêuticos, cosméticos, etc.) para tirar

---

13

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

o máximo partido do peixe capturado. Paralelamente, a UE deve também incentivar as empresas a adquirir materiais que possam ser reciclados, promover iniciativas de economia circular a bordo dos navios para reutilizar os resíduos e financiar programas de recolha de lixo marinho como o «Fishing for Litter» [pesca de lixo]<sup>14</sup>. A melhoria do estado das unidades populacionais de peixes conduziu igualmente a uma redução do esforço de pesca e, por conseguinte, do tempo de pesca, bem como do consumo de combustível. Do mesmo modo, é possível reduzir as emissões otimizando a gestão e a logística das frotas (redução de 5% a 50% das emissões de GEE) e as viagens (redução de 1% a 10% das emissões de GEE)<sup>15</sup>.

4.13 O CESE observa que algumas novas tecnologias proporcionam uma autonomia limitada aos navios de pesca. Por exemplo, os atuais protótipos movidos a energia elétrica proporcionam uma autonomia de 5 a 6 horas, que seria insuficiente para um dia de pesca completo (que pode durar até 12 a 14 horas), para não falar de viagens de pesca de várias semanas. É igualmente importante melhorar a conceção e a eficiência dos navios.

## 5. «Amigos dos peixes e dos pescadores»: uma visão para o futuro de um setor das pescas da UE sustentável

5.1 Nos últimos anos, o Comité Económico e Social Europeu desenvolveu visões estratégicas em vários domínios: política alimentar global<sup>16</sup>, desenvolvimento sustentável das zonas rurais e urbanas<sup>17</sup> e economia do bem-estar<sup>18</sup>. Chegou o momento de o CESE desenvolver também uma visão abrangente a longo prazo para um setor das pescas sustentável na UE – uma visão que, juntamente com todos os esforços nos domínios da biodiversidade, da política alimentar sustentável, da saúde e do bem-estar, das boas condições de trabalho, do desenvolvimento sustentável das zonas rurais e urbanas e da autonomia estratégica, comprometa a UE com a descarbonização do setor, a fim de assegurar a viabilidade económica necessária para concretizar o Pacto Ecológico Europeu e executar a Agenda 2030. Em consonância com a estratégia da FAO para a transformação azul e no contexto do apelo mais amplo do CESE para um Pacto Azul Europeu, o Comité salienta a necessidade de assegurar e aumentar de forma sustentável o contributo dos sistemas alimentares aquáticos para regimes alimentares saudáveis, seguros, nutritivos e a preços acessíveis para todos, com o objetivo último de reduzir a dependência do mercado da UE das importações de peixe.

5.2 O CESE gostaria de aproveitar a oportunidade oferecida pelo presente parecer exploratório para inserir o problema da descarbonização num quadro estratégico mais amplo. Cabe aplicar uma abordagem global para um setor das pescas sustentável de acordo com os seis eixos seguintes:

---

14 <https://fishingforlitter.org/>.

15 [Parecer n.º 17-2122 do Conselho Consultivo para o Mar do Norte \(NSAC\)](#), «NSAC Advice on decarbonisation of fishing fleets» [Parecer sobre a descarbonização da frota de pesca].

16 [JO C 129 de 11.4.2018, p. 18](#).

17 [JO C 105 de 4.3.2022, p. 49](#).

18 [JO C 106 de 31.3.2020, p. 1](#).

### 5.2.1 *Biodiversidade*

Em consonância com o ODS 14 (Proteger a vida marinha) e com o acordo histórico da COP15 sobre a biodiversidade<sup>19</sup>, o CESE reitera o seu compromisso inabalável de manter as unidades populacionais de peixes saudáveis e produtivas, bem como de promover outros aspetos relacionados com a biodiversidade no setor das pescas. Todas as espécies exploradas comercialmente devem atingir níveis de rendimento máximo sustentável (RMS) ou níveis mais elevados, o mais rapidamente possível, compatíveis com a manutenção da viabilidade económica a longo prazo das diferentes frotas de pesca. Neste contexto, os cientistas que efetuam as avaliações do Conselho Internacional para o Estudo do Mar (CIEM) e do Comité Científico, Técnico e Económico das Pescas (CCTEP) devem dispor dos recursos necessários para poderem completar os dados em falta. Na ausência de dados científicos suficientes, cabe aplicar sistematicamente o princípio da precaução à gestão das unidades populacionais de peixes, incluindo a redução das capturas quando recomendada pelos cientistas. Sempre que necessário, os regimes de desmantelamento com recursos orçamentais adequados, para ajustar a dimensão da frota às possibilidades de pesca disponíveis, envolverão opções de requalificação para os membros da tripulação.

### 5.2.2 *Descarbonização*

O setor das pescas da UE deve comprometer-se a alcançar um equilíbrio neutro em termos de emissões de CO<sub>2</sub> em 2050, cumprindo os objetivos de transição energética estabelecidos pela União Europeia e apoiados pela inovação e pela tecnologia. Um estudo exaustivo sobre o estado da técnica e as tecnologias disponíveis constitui um primeiro passo para encontrar uma solução personalizada (em vez de um quadro único) para cada segmento da frota.

### 5.2.3 *Remuneração justa, segurança e condições de trabalho*

Os pescadores receberão os instrumentos e orientações necessários para se concentrarem na transição que se avizinha, mas devem ser apoiados tanto durante os processos de descarbonização como durante os processos de transformação estrutural mais vastos. É prioritário renovar os navios de pesca, a fim de melhorar a habitabilidade, as condições de vida e a segurança a bordo, tornando o setor mais atrativo e permitindo assim a renovação geracional. Outras melhorias necessárias relacionadas com a descarbonização incluem a transição dos sistemas de propulsão e dos sistemas auxiliares para sistemas mais avançados e eficientes e a utilização de artes de pesca modernas, eficientes do ponto de vista energético e seletivas que não tenham um impacto negativo – ou cujo impacto seja insignificante – na saúde e na biodiversidade do ecossistema em geral. Tal requer um estudo exaustivo a nível da UE sobre as tecnologias disponíveis para a transição energética no setor das pescas e da aquicultura e sobre os respetivos custos e benefícios para cada segmento da frota e para as características específicas nacionais. A requalificação e a melhoria das competências da mão de obra são igualmente importantes para que os trabalhadores do setor marítimo sejam formados e preparados para a transição energética (em consonância com a Agenda de Competências para a Europa em prol da competitividade sustentável, da justiça social e da resiliência). Dada a situação económica precária do setor das pescas em muitas partes da Europa e a redução contínua da frota, devem ser estabelecidos planos e instrumentos estratégicos para melhorar a competitividade do setor, apoiando o seu desenvolvimento e inovação, a fim de contribuir para um nível de vida equitativo para quem depende das atividades de pesca.

---

<sup>19</sup> [Decisão 15/4](#) – Quadro Mundial para a Biodiversidade pós-2020 (Acordo de Kunming-Montreal).

#### 5.2.4 *Zonas costeiras rurais e remotas*

Embora a diversificação e a conversão parcial para outros setores de atividade, como a pesca recreativa ou outros setores do turismo sustentável, possam ser introduzidas quando o ordenamento do território o permita, é inegável que o setor das pescas continua a ser a principal fonte de emprego e rendimento em muitas localidades e regiões costeiras, não só para o pessoal de bordo, mas também para os trabalhadores de todas as indústrias e serviços conexos. O abandono da pesca significaria não só o declínio e o despovoamento progressivo dessas regiões, mas também uma perda irreparável do património cultural que define e determina a própria essência das nossas sociedades europeias. Todos os intervenientes devem trabalhar de uma forma que conduza a uma narrativa mais positiva do setor das pescas. Além disso, a aquicultura em águas interiores pode oferecer novas oportunidades económicas para as zonas rurais.

#### 5.2.5 *Regimes alimentares saudáveis e sustentáveis*

A pesca sustentável proporciona proteínas animais não só com a menor pegada de carbono, mas também com excelentes qualidades nutricionais. Embora os atuais padrões de consumo de carne dos europeus devam dar primazia à qualidade e não à quantidade, tal não é o caso do consumo de peixe, que, na maioria dos casos, é inferior às recomendações alimentares. Os poderes públicos devem dar prioridade à promoção do consumo de peixe a preços acessíveis para toda a população, por exemplo, promovendo a valorização de espécies menos conhecidas. Enquanto pilar de uma alimentação saudável e equilibrada<sup>20</sup>, o peixe deve ser sujeito a uma taxa de IVA baixa.

#### 5.2.6 *Autonomia estratégica e papel da aquicultura*

A União Europeia importa três quartos do peixe que consome. Para além do desequilíbrio comercial, surge o problema da desigualdade das garantias de segurança sanitária dessas importações, que não estão sujeitas à rastreabilidade «da rede ao prato». Para colmatar esta lacuna, a UE deve utilizar instrumentos comerciais bilaterais e multilaterais para importar exclusivamente produtos do mar sustentáveis produzidos em países terceiros cujas normas sejam equivalentes às da UE, assegurando uma concorrência leal em condições equitativas. Do mesmo modo, o setor da aquicultura tem um potencial inegável para satisfazer a procura do mercado das pescas da UE. O crescimento sustentável pode ser alcançado proporcionando espaço para novas operações através de um ordenamento adequado do espaço e da racionalização do processo de licenciamento, que, muitas vezes, depende de vários departamentos ou mesmo de diferentes níveis (nacional, regional, local) das administrações públicas. Para assegurar a sua soberania alimentar, a UE deve aproveitar todas as oportunidades para aumentar de forma sustentável a produção de peixe e marisco.

Bruxelas, 12 de julho de 2023

Oliver Röpke  
Presidente do Comité Económico e Social Europeu

---

<sup>20</sup> [JO C 190 de 5.6.2019, p. 9.](#)