

Dictamen 171 sobre la transición energética.

1. Contexto general

En febrero de 2023 la Comisión puso en marcha una iniciativa sobre la transición energética en los sectores de la pesca y la acuicultura, con el objetivo de acelerar la transición de estos sectores hacia la neutralidad carbono. Para cumplir los objetivos de reducción fijados por el Pacto Verde de la UE lanzado en 2019, esta iniciativa establece las aspiraciones de la Comisión de descarbonizar todos los sectores de la pesca y la acuicultura de la UE antes del año 2050.

El CC SUR se compromete a colaborar con la Comisión en esta cuestión y desea, a su vez y a través del presente dictamen, aportar los primeros elementos de debate sobre lo que debe hacerse para que esta transición sea una realidad.

La transición energética del sector pesquero de la UE tiene el potencial de mejorar la sostenibilidad, la rentabilidad económica y la resiliencia de la industria pesquera europea a medio y largo plazo, pero en la actualidad y a pesar del buen rendimiento de los productos pesqueros, se enfrenta a una serie de limitaciones y obstáculos que dificultan su realización.

2. La transición del sector hacia fuentes de energía limpias y renovables depende de la supresión de las restricciones

Es necesario un enfoque preliminar para hacer hincapié en la diversidad de flotas presentes en las aguas del CC SUR y, por tanto, en las soluciones, y en la imposibilidad de sustituir las embarcaciones pequeñas por otras más grandes, y viceversa. También es esencial recordar el número de embarcaciones afectadas y el volumen de renovaciones que hay que realizar. Esto plantea interrogantes tanto sobre el calendario (¿dónde encontrar astilleros?) como sobre el volumen de inversión necesario (¿de dónde saldrá el dinero?)

2.1. La flota pesquera del CC SUR: diversidad de tamaños de embarcaciones, oficios practicados y zonas frecuentadas

En 2020 las flotas de los 7 Estados Miembros que faenaban en aguas suroccidentales sumaban en conjunto más de 10.460 embarcaciones, aunque España, Portugal y Francia representaban el 99,9% del total. La flota española es la más numerosa (5.528 embarcaciones activas en la región), seguida de la portuguesa (3.546) y la francesa (1.375). La flota de pesca a pequeña escala representó el 61% del número de embarcaciones y el 52% de los días de mar, mientras que la flota de larga distancia generó con diferencia el mayor peso desembarcado, con el 88%

del total y el 76% del valor en 2020¹. La edad media de las embarcaciones ronda los treinta años, lo que refleja el bajo índice de renovación de la flota. En términos más generales, el número de embarcaciones de pesca que faenaban con bandera de uno de los Estados Miembros de la UE en 2020 era de 56.111². El elevado número de embarcaciones matriculadas en la UE y, por tanto, afectadas por la necesidad de una mayor descarbonización, sugiere la dificultad de llevarla a cabo en un plazo limitado.

De hecho, la naturaleza mixta de la flota pesquera europea sugiere que las soluciones tecnológicas que podrían aplicarse a algunas flotas no podrán satisfacer las necesidades y limitaciones de todas. Por otra parte, las actividades (y producciones) de las distintas flotas del CC SUR, como en el resto de Europa, no son intercambiables en lo que respecta a las cuestiones de soberanía alimentaria y empleo.

A escala europea, si esta descarbonización se aplicase o pudiese aplicarse de forma lineal para alcanzar la neutralidad de carbono en 2050, habría que renovar o adaptar casi 1.500 embarcaciones de pesca al año. Actualmente no hay suficientes astilleros en Europa para adaptar o construir 1.500 embarcaciones de pesca al año.

2.2. Marco de capacidad

La utilidad y el impacto de este marco divide a los miembros del CC SUR.

Los miembros del sector argumentan que el marco de la capacidad de las embarcaciones impide toda posibilidad de evolución intermedia hacia nuevas arquitecturas de buques, concebidas para hacerlo más eficiente. Mientras este marco se ha concebido originalmente para proporcionar un marco general para los cambios en la capacidad, que debía reflejar la capacidad pesquera en lugar de las emisiones de GEI de las embarcaciones de pesca. En efecto, todas las soluciones disponibles actualmente para descarbonizar ocupan más espacio a bordo de las embarcaciones de pesca, lo que repercute directamente en la capacidad real de almacenamiento disponible a bordo, cuestionando el funcionamiento y la rentabilidad de las embarcaciones. Dada la tendencia favorable de los niveles de explotación de las poblaciones gestionadas por la UE, según los miembros del sector ha llegado el momento de cuestionarse la pertinencia de mantener este marco por capacidad.

Al contrario, **los miembros de las ONGs** ambientales consideran que este marco no excluye la posibilidad de pasar a concepciones de buques más eficientes y con emisiones de carbono

¹ Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP) - Informe económico anual 2022 sobre la flota pesquera de la UE (CCTEP 22-06), Prellezo, R., Sabatella, E., Virtanen, J. y Guillen.

² Fuente : « 2.022 AER » – CCTEP 22-06

débiles, dentro de los límites de capacidad existentes, en particular gracias a la capacidad no utilizada actualmente.

2.3. Adaptación de la formación profesional

También tenemos que examinar la cuestión de los títulos, especialmente los de los mecánicos. Si la sustitución tecnológica se traduce en un aumento de potencia, será necesario que los marineros cursen títulos superiores. Por otra parte, incluso más allá del cambio de potencia, la adición o sustitución de tecnologías de propulsión conllevará necesariamente adaptaciones de los sistemas de referencia de la formación y, por tanto, la necesidad de una formación adicional, que puede ser larga y costosa para los marineros en prácticas.

2.4. Falta de tecnología madura

A diferencia de la flota mercante, no existe actualmente ninguna tecnología puntera adaptada al tamaño y la diversidad de las embarcaciones de pesca. Sin una I+D específica, el sector pesquero solo puede depender de las tecnologías que se desarrollan para la flota mercante. Los cambios en los sistemas de propulsión de las embarcaciones de pesca también repercutirán en el equipamiento y la logística de los puertos pesqueros, y plantearán dudas sobre su compatibilidad con algunas actividades portuarias. Hoy en día, por ejemplo, la propulsión por gas es una tecnología que en principio se domina bien, pero los obstáculos para su instalación a bordo de las embarcaciones pesqueras radican en que las embarcaciones no son lo bastante grandes para recibir esta energía a bordo (lo que nos remite de nuevo a la cuestión de la capacidad) y en que los puertos pesqueros aún no están equipados con instalaciones de almacenamiento adecuadas.

2.5. La cuestión financiera

2.5.1. Costes de inversión actuales:

El coste actual de construcción de las nuevas embarcaciones puede utilizarse por lo tanto como una primera indicación de la inversión necesaria para descarbonizar estas flotas; al menos como mínimo, ya que los costes conocidos actualmente no corresponden a la implantación de tecnologías revolucionarias de propulsión.

Los costes actuales de inversión en la construcción de una embarcación nueva varían mucho según la mayor o menor complejidad de la embarcación. Los costes actuales oscilan entre los 100.000 y los 160.000 euros por metro de longitud. Se puede afirmar que el coste de renovar toda la flota pesquera europea de embarcaciones de más de 12 metros ascendería ya como mínimo a entre 22.000 y 36.000 millones de euros.



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

Este esfuerzo de inversión que debe realizarse de aquí a 2050 para lograr la neutralidad en las emisiones de carbono, es decir, en 30 años, debe compararse (cifras de 2019) con las ventas anuales de las embarcaciones afectadas, que rondan los 5.400 millones de euros, y con los índices de EBITDA de entre 550 millones y 1.000 millones de euros (entre el 10% y el 20%). Hay que señalar que estas simples proyecciones no tienen en cuenta el coste de aplicación de las nuevas tecnologías ni el riesgo asumido sobre el valor de mercado a medio plazo de las primeras embarcaciones construidas.

El primer paso para orientar las inversiones hacia la descarbonización de las actividades pesqueras europeas es cifrar el esfuerzo de inversión global que ello supondrá. Sin embargo, este ejercicio parece no haberse realizado nunca, a pesar de que la Comisión Europea suele indicar los costes y el calendario de aplicación de las iniciativas que propone.

2.5.2. Apalancamiento financiero insuficiente:

La difícil coyuntura económica actual impide a las embarcaciones pesqueras invertir en la renovación de sus instalaciones de producción. Además, esta capacidad de inversión se complica por el hecho de que cualquier nueva tecnología será más cara que la actual, al tiempo que presentará nuevos riesgos, cuyos costes se cubrirían únicamente por parte de las embarcaciones. Sin embargo, actualmente no existe ningún incentivo financiero para cubrir estos costes y los riesgos asociados.

El marco de las ayudas estatales que pueden concederse a las empresas pesqueras prohíbe toda ayuda pública a la construcción y modernización de embarcaciones. El límite máximo de las ayudas de minimis que pueden concederse a las empresas pesqueras es de 30.000 euros durante 3 años por empresa (no por embarcación), y estas ayudas de minimis no pueden ser ayudas a la inversión. También hay que señalar que en la coyuntura actual muchas empresas ya han "agotado" estas ayudas total o parcialmente.

Además, según el reglamento actual de exención, las empresas pesqueras están excluidas de recibir ayudas a la innovación para promover la descarbonización al margen del uso de los fondos del FEMPA.

En cuanto al FEMPA, el CC SUR considera que no tiene el alcance necesario para incluir este objetivo, ya que se limita a la remotorización (sujeta a condiciones) de embarcaciones de menos de 24 metros. Remotorizar una embarcación de pesca puede reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al ahorrar combustible, pero no es acertado si los demás componentes de la embarcación no son eficientes.

Por último, las empresas pesqueras europeas no tienen actualmente la capacidad de compartir sus costes con las empresas implicadas en la comercialización de sus productos, ni se benefician de un apoyo financiero significativo para invertir e innovar, a diferencia de las empresas de otros sectores, aunque tendrán que encontrar una rentabilidad adicional antes



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

de invertir para garantizar una mayor descarbonización. Frente a la competencia de la producción de terceros países solo en el mercado de consumo europeo, la competencia leal entre los productos europeos y los importados ni siquiera está garantizada.

3. Recomendaciones del CC SUR

Ante estos retos, y para garantizar que su próxima hoja de ruta para la transición energética proporcione orientaciones claras con hitos sobre cómo los Estados Miembros pueden cumplir sus objetivos de reducción de emisiones antes del 2030 y del 2050, los miembros del CC SUR proponen los siguientes elementos para garantizar que pueda iniciarse una transición equitativa desde el punto de vista medioambiental, económico y social.

3.1. Desarrollar una estrategia mediante el diálogo con las partes interesadas

- Establecer un diálogo con las partes interesadas para determinar cómo podrían adaptarse los límites de capacidad de la PPC al objetivo de aumentar las alternativas sostenibles a bordo de las embarcaciones. El patrocinado para la transición energética, lanzado por la Comisión Europea y al cual suscribe el CC SUR, podría ser el foro si se respetan las condiciones necesarias para la participación: tiempo de palabra y interpretación.
- Desarrollar una visión más estratégica de la pesca europea y proporcionar una dirección real para apoyar al sector si se quiere que cumpla legítimamente otros objetivos de la UE, como la soberanía alimentaria, respetando la explotación sostenible de los stocks.
- Desarrollar una estrategia de la UE sobre la descarbonización de la pesca que esté integrada con otros sectores, como los puertos y la logística, y recomiende implicar a estos sectores en el desarrollo de nuevas tecnologías.

3.2. Mejorar los datos y conocimientos sobre emisiones y tecnologías actuales

- apoyar el desarrollo de un programa de control del combustible y de las emisiones, destinado a recopilar datos precisos y normalizados sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de las embarcaciones en todos los Estados Miembros.



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

- analizar en profundidad las consecuencias medioambientales y sociales de las soluciones tecnológicas y estratégicas destinadas a descarbonizar las embarcaciones pesqueras.
- financiar nuevas investigaciones que ayuden a respaldar el desarrollo de un sistema de apoyo a la toma de decisiones para la optimización de las rutas pesqueras (Fishing Route Optimization Decision Support System - FRODSS) por tipo de flota y, a continuación, orientar a los Estados Miembros sobre el modo en que las empresas pesqueras pueden aplicar estas optimizaciones de rutas en todas las flotas.
- llevar a cabo una evaluación completa del ciclo de vida de los gases de efecto invernadero (GEI) y un estudio comparativo de soluciones alternativas, incluida la viabilidad de transferir la tecnología a las embarcaciones de pesca, la seguridad a bordo para los pescadores y las consecuencias medioambientales (por ejemplo, en términos de toxicidad, ruido y biodiversidad).

3.3. Promover técnicas de pesca bajas en carbono y con menor impacto

- La CE y los Estados Miembros deben fomentar la adopción de soluciones innovadoras, estratégicas y eficientes en términos de consumo de combustible para las operaciones pesqueras, las embarcaciones y las artes de pesca (por ejemplo, mallas de grandes dimensiones, nuevos materiales de alta resistencia y alas rediseñadas, sistemas de planificación de rutas y dispositivos de control del combustible).
- Los representantes de las ONGS medioambientales animan a los Estados miembros a aprovechar al máximo las oportunidades ofrecidas por el artículo 17 de la PPC y a ofrecer incentivos a los buques de pesca que utilicen y inviertan en tecnologías y prácticas de pesca que tengan un menor impacto ambiental, como la reducción del consumo de energía, menos daño a los hábitats naturales, equipos de pesca innovadores más selectivos y nuevas tecnologías de propulsión renovable.
- La CE debe proporcionar más claridad y orientación a los Estados Miembros sobre cómo pueden utilizar su capacidad inactiva de pesca existente para invertir y adoptar nuevas tecnologías con fines de transición energética, mediante una gestión eficaz del sistema de entradas y salidas.
- **Los miembros del sector del CC SUR** animan también a la Comisión a reevaluar el marco actual de capacidad de la PPC, para una optimización de los rendimientos en el marco de la explotación sostenible de los recursos.



- Los Estados costeros de la UE deben estudiar la viabilidad de imponer la navegación lenta, en función del tamaño y el tipo de pesca, manteniendo al mismo tiempo condiciones de seguridad apropiadas, como condición sine qua non para que las embarcaciones de pesca entren en los puertos y durante los trayectos desde o hacia las zonas de pesca.
- La CE debe desarrollar programas de cualificación, educación y formación sobre la transición energética para los pescadores, con el fin de aumentar el conocimiento de los beneficios, las opciones disponibles y las habilidades necesarias, y proporcionar directrices de seguridad para que los pescadores cambien a nuevas medidas de eficiencia energética, combustibles ecológicos y tecnologías de propulsión. La CE debe proponer una hoja de ruta para apoyar la formación de los marinos, incluidos los que ya están en servicio.

3.4. Apoyar la transición a una pesca con bajas emisiones de carbono con fondos de la UE y garantizar un acceso justo y equitativo a la financiación para la pesca costera artesanal vulnerable.

- Cuantificar los costes estimados para los distintos segmentos de la flota pesquera y los sectores de la acuicultura con el fin de comprender mejor la magnitud de la financiación necesaria y fijar un calendario realista para la transición.
- El Consejo de la UE y los Estados Miembros deben garantizar fondos suficientes y un acceso justo a los fondos para todos los tipos de pescadores con el fin de apoyar su transición a una pesca con bajas emisiones de carbono.
- Maximizar la capacidad operativa del FEMPA actual, y de los futuros fondos para apoyar mejor la investigación y la innovación, y ayudar a los operadores a descarbonizar las flotas pesqueras.
- La CE debe aumentar y aclarar los fondos de la UE disponibles para apoyar la transición energética, incluidos los fondos no específicos para la pesca (por ejemplo, LIFE, Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas [FEIE], Fondo de Transición Justa, Horizonte Europa, RePowerEU) y proporcionar orientación sobre cómo acceder a los fondos en su próxima guía y su base de datos sobre oportunidades de financiación para apoyar la transición energética, cuya elaboración está prevista en 2023.
- La Comisión podrá exigir a las petroleras que produzcan combustibles más eficientes para la pesca, a precios asequibles para las empresas, reduciendo el consumo. La Comisión



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

podrá también fomentar la incorporación de combustibles no fósiles (por ejemplo, biocombustibles) a la combinación energética para la pesca.

- Para que esta transición se produzca de forma realista en un futuro previsible, el CC SUR insiste en la necesidad de adoptar un fondo comunitario específico, con una mayor flexibilidad en los mecanismos de financiación existentes.

