



CONSEIL CONSULTATIF POUR
LES EAUX OCCIDENTALES
SEPTENTRIONALES

**NORTH WESTERN
WATERS**
ADVISORY COUNCIL

CONSEJO CONSULTIVO PARA
LAS AGUAS
NOROCCIDENTALES

**Sobre la Comunicación de la
Comisión "Sobre la transición
energética del sector pesquero
y acuícola de la UE"
COM(2023) 100 final**

28 de noviembre de 2023



**Co-funded by
the European Union**

Registro de Transparencia de la UE
Id. Nº: 8900132344-29

1. Fondo

El 21 de febrero de 2023, la Comisión Europea publicó su [Comunicación sobre la transición energética del sector pesquero y acuícola de la UE](#) como parte de un paquete de políticas pesqueras-el paquete PPC- en el que se exponen medidas para mejorar la sostenibilidad y la resistencia del sector pesquero y acuícola de la UE. Este paquete también incluía un [Plan de acción para proteger y restaurar los ecosistemas marinos para una pesca sostenible y resistente](#); una [Comunicación sobre la Política Pesquera Común hoy y mañana](#) y un [Informe sobre la Organización Común de Mercados para los productos de la pesca y la acuicultura](#).

La Comisión debía informar legalmente sobre el funcionamiento de la Política Pesquera Común y la Organización Común de Mercados para finales de 2022, mientras que el Plan de Acción estaba previsto en la Estrategia de Biodiversidad de la UE 2030 para 2021. Dado que la crisis energética y la invasión de Ucrania por Rusia llevaron a la UE a replantearse su consumo de energía y su dependencia energética, la Comisión propuso también una Iniciativa sobre la transición energética del sector de la pesca y la acuicultura. Dada la coincidencia de estos elementos, la Comisión Europea decidió publicarlos en un paquete.

A raíz de la publicación de este paquete, el Grupo Temático sobre Cambio Climático y Medio Ambiente del Consejo Consultivo para las Aguas Noroccidentales (CC-ANOC) revisó los elementos incluidos en la [Comunicación sobre la transición energética del sector pesquero y acuícola de la UE](#) (en lo sucesivo, "la Comunicación").

El CC-ANOC desea recordar las contribuciones anteriores que guardan relación con el contenido de la presente Comunicación, concretamente:

- Taller del CC-ANOC sobre el impacto del cambio climático en la pesca en las aguas noroccidentales: examen de la política, la investigación y las posibles estrategias de mitigación y adaptación, 26 de noviembre de 2020 ([enlace](#)) incluido informe aparte ([enlace](#))
- Dictamen del CC-ANOC sobre las repercusiones del cambio climático en la pesca en las aguas noroccidentales, 12 de mayo de 2021 ([enlace](#))
- Comentarios del CC-ANOC sobre la iniciativa "Emisiones de CO2 de los motores- metodología para su reducción", 06 agosto 2021 ([enlace](#))
- Respuesta del CC-ANOC a la consulta pública sobre la Asociación para la transición energética de la pesca y la acuicultura de la UE, 15 de septiembre de 2023 ([enlace](#))

2. Observaciones generales

Antes de abordar los apartados y las acciones correspondientes de la Comunicación sobre la transición energética, el CC-ANOC desea hacer algunas observaciones generales.

- El CC-ANOC acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión sobre la transición energética del sector de la pesca y la acuicultura y el establecimiento de la Asociación para la Transición Energética como una forma de trabajar con las partes interesadas hacia la descarbonización.

- A este respecto, el CC-ANOC agradecería más aclaraciones sobre el trabajo de la Asociación para la Transición Energética y, especialmente, sobre la pertenencia al CC-ANOC y la forma en que el CC puede contribuir a su labor.
- El CC-ANOC reitera que, como sector primario, el sector pesquero proporciona alimentos sostenibles a los ciudadanos de la UE con la huella de carbono más baja de todas las fuentes de proteínas sanas y nutritivas, tal como se reconoce en la Estrategia de la UE "De la granja a la mesa" ([enlace](#)). La cadena de suministro de productos del mar también desempeña un papel vital en la seguridad alimentaria de la UE, y el CC-ANOC pide a la Comisión que destaque la importancia de promover los productos del mar como parte de un consumo de alimentos sostenible y neutro desde el punto de vista climático.
- El CC-ANOC comprende la importancia de la transición energética del sector pesquero, pero desea recordar a la Comisión que siguen existiendo limitaciones tecnológicas, especialmente en lo que respecta a los combustibles alternativos. Incluso cuando existen tecnologías, la mayoría de las veces son demasiado costosas y no están adaptadas a los barcos de pesca. No obstante, el CC-ANOC también desea señalar que el sector pesquero ya ha realizado esfuerzos para mejorar la eficiencia energética de los buques pesqueros, contribuyendo así a la transición energética del sector.
- El CC-ANOC recuerda que sigue habiendo limitaciones normativas y tecnológicas a la transición energética de los buques pesqueros de la UE. La Política Pesquera Común impone limitaciones al tonelaje y la potencia de los buques de la UE (límite de capacidad). Los profesionales de la pesca comparten la opinión de que el tonelaje de los buques no se adapta bien al reto de la transición energética, especialmente en lo que se refiere a la instalación de tecnologías que minimicen la huella medioambiental del sector.
- El CC-ANOC también señala la necesidad de ofrecer visibilidad normativa al sector pesquero. En efecto, dado que la descarbonización requiere inversiones, es importante garantizar en la medida de lo posible un clima económico estable para los posibles inversores, por lo que la claridad y la visibilidad de la normativa son esenciales.
- El CC-ANOC también pide que cualquier medida respete y aplique el principio de regionalización. Las estrategias específicas para las flotas deben priorizarse y desarrollarse con la participación de las partes interesadas locales para garantizar que las medidas propuestas sean útiles y eficaces.
- El CC-ANOC desea recordar a la DG MARE y a los Estados miembros que varias cuestiones de la presente Comunicación ya han sido abordadas por el CC en anteriores dictámenes, tal como se ha indicado. Es probable que lo mismo ocurra con otros CC. El CC-ANOC agradecería saber si estas cuestiones han quedado reflejadas en la Comunicación y de qué manera, y está dispuesto

a compartir de nuevo sus recomendaciones anteriores con la Comisión y los Estados miembros cuando sea necesario para seguir debatiéndolas.

- Para concluir, el CC-ANOC señala que la puesta en marcha de instrumentos financieros y de financiación es fundamental para apoyar la aplicación del ambicioso conjunto de acciones previstas y garantizar la resiliencia del sector pesquero. Sin embargo, el Plan carece de posibilidades claras de financiación y de provisión de recursos financieros muy importantes, que son especialmente necesarios para garantizar una transición justa para el sector pesquero. Las inversiones en términos de financiación e investigación y desarrollo son fundamentales, así como una mayor flexibilidad en los mecanismos de financiación existentes, para asignar la financiación entre los Estados miembros de manera más eficiente.

3. Mejorar el marco de gobernanza y la coordinación y cooperación entre las partes interesadas

El CC-ANOC está deseando participar en la conferencia sobre la transición energética en el sector de la pesca y la acuicultura de la UE, que reunirá a todas las partes interesadas, como "pistoletazo de salida" oficial de un esfuerzo y una cooperación renovados sobre la transición energética en el sector, prevista para el 28 de noviembre de 2023. Para futuros eventos, el CC desea **hacer un llamamiento a la Comisión** para que los detalles relativos al orden del día, la ubicación y el número de participantes por CC estén disponibles lo antes posible para permitir una preparación adecuada dentro del CC.

El CC también ha expresado su interés por unirse a la Asociación para la Transición *Energética* y contribuir a "una declaración para unir fuerzas en la aplicación de la transición energética y conseguir la neutralidad climática para 2050". En el momento de redactar este documento, el CC está a la espera de una confirmación positiva. Ser miembro de la Asociación permitirá al CC contribuir a la acción, estipulada en la Comunicación de la siguiente manera: "La Comisión empezará a consultar en 2023 a las partes interesadas que participan en la PTE para: (i) seguir recopilando las opiniones de las partes interesadas y las mejores prácticas; y (ii) seguir identificando los obstáculos a la transición y las formas de avanzar, que puedan contribuir a la preparación de la declaración y la hoja de ruta de la PTE", tal y como se señala en la Comunicación. Parte de este trabajo incluirá "la formulación de propuestas concretas, prácticas y sostenibles sobre soluciones para acelerar la transición energética en el sector de la pesca y la acuicultura de la UE".

4. Colmar las lagunas tecnológicas y de conocimientos mediante la R&D

Comprender la eficiencia en el consumo de combustible y la eficiencia en la producción de alimentos de nuestras pesquerías es un aspecto clave para encontrar soluciones. En el caso de la pesca de captura salvaje, la eficiencia real de producción de alimentos, en términos de toneladas desembarcadas por unidad de combustible consumido para capturar ese alimento, se compara muy favorablemente con otras formas de producción de alimentos. Por ejemplo, "las emisiones totales de carbono del sector irlandés de productos del mar son de 396.207 toneladas de CO2 eq. Esta cifra total abarca tanto la pesca de captura como la acuicultura. Esto representa el 1,76% de las emisiones en comparación con las

emisiones de la agricultura irlandesa (promedio 2017-2019).¹ Sin embargo, esta no es una imagen uniforme y depende del tipo de pesquería. Disponer de **información más detallada sobre la eficiencia en los diferentes medidores de la flota** realmente ayudaría a los gobiernos a orientar los incentivos financieros y las inversiones para mejorar los sectores particularmente problemáticos de la flota para ayudarles a cumplir con la agenda de cero emisiones de carbono.

En este sentido, es esencial **llevar a cabo un análisis completo de los esfuerzos y logros de las distintas flotas** en relación con los esfuerzos realizados y los logros alcanzados en el aumento de la eficiencia del combustible en los últimos años. Por ejemplo, la flota pesquera europea, que ha logrado reducir el consumo de combustible en un 50% desde 1990². En el sitio web de la CMNUCC puede consultarse una evaluación comunitaria de este tipo, en la que figuran tanto los volúmenes anuales de combustible suministrados a los buques pesqueros (expresados en TJ) como los volúmenes de emisiones de GEI que entran en el ámbito de aplicación de la Convención sobre el Clima (CO₂, CH₄, N₂O) de cada país declarante. La Comisión **debería evaluar mejor estos datos existentes** para tenerlos en cuenta a la hora de fijar objetivos para una transición justa y equitativa en todos los sectores.

El mayor reto al que se enfrenta el sector pesquero es el desarrollo y la disponibilidad global de tecnologías ecológicas alternativas e innovadoras y de combustibles y fuentes de energía neutros en carbono. Las propuestas para intensificar los esfuerzos en la producción y despliegue de tales combustibles y de la infraestructura necesaria son muy bien recibidas por el sector pesquero. Sin embargo, la transición a nuevas tecnologías de propulsión requiere un mayor espacio a bordo y las actuales limitaciones de capacidad de los buques pesqueros establecidas en la PPC dificultan estos avances.

El sector pesquero ha trabajado en la mejora del diseño de los buques y las artes de pesca para reducir los efectos directos sobre el fondo marino. Aliviar el contacto físico entre el arte y el fondo marino reducirá sin duda el consumo de combustible. **Deben apoyarse nuevas iniciativas de mejora**. Este es otro ámbito en el que el programa de financiación 2021-2027 puede desempeñar un papel crucial en el desarrollo continuo de un sector pesquero de la UE realmente capacitado para seguir contribuyendo a los esfuerzos de mitigación del cambio climático.

El **CC-ANOC sugiere** que el trabajo realizado en los Estados miembros sobre las cuestiones mencionadas se incluya en la plataforma en línea propuesta que creará la Comisión "*para el intercambio de conocimientos, que comenzará con la entrega en 2023 de un compendio en línea de buenas prácticas y estudios de casos actualizados periódicamente sobre la transición energética y las sinergias por diseño entre sectores*".

Es importante que el **sector pesquero reciba suficiente atención en el programa de financiación 2021-2027** para garantizar que se examinan sus necesidades en el desarrollo de nuevas tecnologías. La Comisión Europea ha estado invirtiendo en la investigación de la tecnología del hidrógeno y ha financiado 108 proyectos relacionados con ella en el marco del programa Horizonte 2020. Sin embargo, sólo unos pocos estaban relacionados con el sector marítimo y aún menos con el sector pesquero. A

¹ Bord Iascaigh Mhara 2023: Huella de carbono del sector pesquero irlandés ([enlace](#))

² Common Reporting Format tables (Convention) 2022 (table 1.A(a)s4), Party-authored reports: European Union, UNFCCC 2022 ([enlace](#))

este respecto, el CC-ANOC considera que el llamamiento de la Comisión "a las regiones y los Estados miembros para que exploren la creación de proyectos regionales 'faro' en el marco de la Misión Océanos y Agua y promuevan proyectos sobre transición energética a partir de 2024" es crucial para identificar soluciones específicas y adecuadas para el sector pesquero.

En caso de cambio hacia combustibles alternativos, hay que **tener en cuenta varias cuestiones logísticas** relacionadas con la comercialización, el equipamiento de los puertos (estaciones de aprovisionamiento y recarga, almacenamiento de combustibles alternativos, etc.), el mantenimiento y la formación de la tripulación. Las empresas pesqueras de la UE no dejan de idear y aplicar soluciones creativas para ahorrar energía. Sin embargo, las tecnologías actuales aún no son una alternativa directa a los combustibles fósiles y, aunque el sector pesquero intenta reducir su impacto ambiental mejorando la eficiencia de los motores y los aparejos, **es necesario conocer mejor las posibilidades tecnológicas**.

El marco de las capacidades de los buques pesqueros previsto por el Reglamento 1380/2013 ya no se adapta a los retos técnicos y económicos actuales, puesto que congela la estructura de los buques a criterios técnicos que no se ajustan a las exigencias de adaptaciones estructurales a las problemáticas actuales. Por lo tanto, **es necesario revisar y posiblemente modificar el marco reglamentario** que permite la mejora de las nuevas tecnologías energéticas: Hibridación, metanol, amoníaco, H₂, seguridad y estabilidad de los buques, renovación de las flotas, atractivo del sector y relevo generacional y, por último, seguridad/soberanía alimentaria e impactos medioambientales. Todas las soluciones que se están evaluando para lograr la descarbonización del sector pesquero ocupan más espacio a bordo de los buques pesqueros. Como se mencionó durante la consulta sobre la evaluación de la PPC, **deberían tenerse más en cuenta aspectos sociales y económicos como el espacio para la tripulación, la seguridad y la capacidad de almacenamiento**.

5. Desarrollar competencias y una mano de obra formada y preparada para la transición energética

El CC-ANOC está de acuerdo con la Comisión en que la transición energética del sector pesquero requerirá nuevas competencias y cualificaciones dado el nuevo tipo de artes y tecnologías en juego. Esto debe relacionarse con la necesidad **de desarrollar una estrategia que garantice la renovación generacional del sector pesquero**.

Para ello, el CC-ANOC se remite a las recomendaciones formuladas en su dictamen conjunto CC-ANOC/NSAC sobre los aspectos sociales en la pesca a partir del 20 de diciembre de 2022 ([enlace](#)), y específicamente el apoyo expresado a la resolución del Parlamento Europeo de 16 de septiembre de 2021 sobre "Pescadores para el futuro: Atraer a una nueva generación de trabajadores a la industria pesquera y generar empleo en las comunidades costeras" ([2019/2161\(INI\)](#)). El **CC pide a la Comisión que proporcione una actualización** sobre si se está abordando esta resolución y cómo, especialmente en lo que respecta a "Mejorar la formación y garantizar que la formación se reconozca a nivel de la UE".

El CC-ANOC acoge con satisfacción el compromiso de la Comisión de "promover mejor las subvenciones en el marco del EMFAF y la convocatoria de "carreras azules" para el desarrollo de la próxima generación de competencias azules. También ofrecerá oportunidades para carreras marítimas atractivas y

sostenibles en la economía azul que formen a los trabajadores para los empleos necesarios durante la transición energética". Sin embargo, los recursos de los Estados miembros para apoyar esta transición pueden no estar fácilmente disponibles, especialmente desde el punto de vista de los recursos humanos. Para ayudar a la formación de una mano de obra en expansión que cubra los aspectos más amplios de la economía azul, se necesitan instructores cualificados, así como una ampliación de las escuelas marítimas.

6. Mejorar el entorno empresarial y dar a conocer las oportunidades de financiación

El CC-ANOC acoge con satisfacción las acciones específicas identificadas en la Comunicación y los pasos previstos por la Comisión en relación con las oportunidades de financiación, en particular, su llamamiento "a los Estados miembros para que presenten enfoques estratégicos y ambiciosos para las inversiones en eficiencia energética en sus sectores nacionales de la pesca y la acuicultura, tanto de los programas EMFAF como de otras herramientas financieras disponibles de la UE".

El Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema "La dimensión social de la pesca" (dictamen exploratorio) ([2020/C 14/09](#)) señala que "la edad media en años de los buques de la flota europea es de 23 años, con casos extremos como el de España, que todavía cuenta con más de 2 500 buques de más de 40 años". El carácter compuesto de la flota pesquera europea sugiere, en particular, que las soluciones tecnológicas que podrían aplicarse a algunas flotas no podrán responder a las necesidades y limitaciones de todas. Además, las actividades (y la producción) de las distintas flotas europeas no son intercambiables en lo que respecta a las cuestiones de soberanía alimentaria y empleo. Las limitaciones relativas a la adaptación a las nuevas fuentes de combustible también se aplican a cualquier plan de renovación y modernización de la flota para garantizar la seguridad a bordo, mejores condiciones de vida y las mejores condiciones de trabajo posibles para las tripulaciones.

Basándose en esto, el llamamiento de la Comisión "a los Estados miembros para que utilicen la flexibilidad dentro de sus límites máximos de capacidad pesquera, en cooperación con el sector, para facilitar la reasignación de la capacidad allí donde sea necesaria para permitir la adopción de tecnologías para la transición energética en los buques" puede **tener que ser revisado y adaptado** para permitir la aplicación de nuevas soluciones, ya que el CC-ANOC cree que no hay suficiente flexibilidad en el marco de la PPC para abordar esta cuestión de una manera práctica y orientada a la solución.

A escala europea, si esta descarbonización se aplicara o pudiera aplicarse de forma lineal para alcanzar la neutralidad de carbono en 2050, habría que renovar o adaptar casi 1.500 buques pesqueros al año. Sin embargo, actualmente no hay suficientes astilleros en Europa para adaptar o construir 1.500 buques pesqueros al año.

Es vital que cualquier objetivo de descarbonización de la flota de la UE **tenga plenamente en cuenta las limitaciones actuales** y garantice que cualquier oportunidad de negocio y financiación se adapte a la superación de las barreras existentes. Es necesario establecer instrumentos financieros para permitir la adaptación y modernización de la flota europea, posiblemente con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) facilitando el acceso a la financiación para las empresas pesqueras, así como la asistencia en el marco del EMFAF.

Para comprender plenamente cómo puede orientarse la inversión hacia la descarbonización de la flota pesquera europea es esencial **cifrar el esfuerzo global de inversión** 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.

El coste actual de construcción de nuevos buques puede utilizarse como una primera indicación del esfuerzo de inversión necesario para descarbonizar estas flotas; sin embargo, los costes tal y como se conocen actualmente no se corresponden con la aplicación de tecnologías de propulsión rompedoras. Los costes de inversión actuales para la construcción de un buque nuevo varían mucho en función de la complejidad del buque. Los costes suelen oscilar entre los 100.000 euros por metro de eslora y los 160.000 euros, en euros de hoy (teniendo en cuenta que, en el caso de los buques grandes o complejos -especialmente los que procesan y/o congelan pescado a bordo-, estos costes suelen elevarse hasta los 500.000 euros por metro, o incluso más).

Puede estimarse que el coste de renovación de toda la flota pesquera europea de buques de más de 12 m se situaría como mínimo entre 22.000 y 36.000 millones de euros. Este esfuerzo de inversión a realizar de aquí a 2050 para alcanzar la neutralidad en carbono, es decir, en 30 años, debe compararse (cifras de 2019) con unas ventas anuales de los buques afectados de casi 5.400 millones de euros y unas tasas de EBITDA de entre 550 y 1.000 millones de euros. Señalemos también que estas proyecciones no tienen en cuenta el coste de la implantación de las nuevas tecnologías, ni el riesgo que ello implica sobre el valor de mercado a medio plazo de los primeros buques que se construyan.

El marco de las ayudas estatales que pueden concederse a las empresas pesqueras prohíbe toda ayuda pública a la construcción y modernización de buques. 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 (y no por buque), y estas ayudas de minimis no pueden ser ayudas a la inversión. También hay que señalar que, en el contexto actual, muchas empresas ya han "agotado" total o parcialmente estas ayudas.

El CC-ANOC considera que el FEMP no tiene el alcance necesario para incluir este objetivo, ya que sigue limitado a la repotenciación-sujeta a condiciones- de buques de menos de 24 metros. La mejora del motor de un buque pesquero puede reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al ahorrar combustible, sin embargo, no se considera eficaz ni eficiente si el propio buque no lo es en cuanto a sus demás componentes.

Por último, el CC-ANOC desea reiterar su **oposición a la inclusión de la pesca en el ámbito de aplicación de la directiva sobre fiscalidad de la energía**. Cualquier nueva imposición sobre los combustibles fósiles no conducirá a ninguna transición hacia la descarbonización. Lo único que hará será penalizar al sector, sobre todo teniendo en cuenta los precios actuales de los combustibles fósiles (pero también los de los combustibles sintéticos), sin posibilidad de repercutir los costes a los clientes. Las empresas pesqueras europeas no tienen actualmente capacidad para compartir sus costes con las empresas de la cadena de comercialización de sus productos, ni se benefician de la posibilidad de recibir un apoyo financiero importante para invertir e innovar, a diferencia de las empresas de otros sectores.

7. La transición energética en un contexto internacional

El CC-ANOC apoya el desarrollo sostenible de toda la cadena de producción pesquera, y sus miembros están muy interesados en los avances y mejoras relativos a una transición energética justa y práctica. Sin embargo, es vital **garantizar la competencia leal entre el sector pesquero de la UE y los productores de terceros países**. Aunque la Comisión pretende "*abogar por aumentar el nivel de ambición en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la estrategia de la OMI, en combinación con una norma mundial sobre combustibles de gases de efecto invernadero con una medida basada en el mercado para los combustibles renovables, de bajo y nulo nivel de gases de efecto invernadero*", así como "*promover el trabajo y los intercambios de mejores prácticas sobre la transición energética para el sector de la pesca y la acuicultura en las organizaciones internacionales (por ejemplo, la OCDE, la OMI, la FAO)*", se teme que el nivel de ambición de otros países para alcanzar objetivos similares en materia de transición energética en sus respectivos sectores de productos del mar no se corresponda con la ambición de la UE. Si el sector mundial no comparte por igual las elevadas normas medioambientales, sociales, de cualificación y laborales a las que está sujeto el sector pesquero de la UE, la competitividad de este último se verá socavada.

Los esfuerzos de la UE por promover una transición energética internacional deben formar parte del desarrollo y la **aplicación de una estrategia global** para mejorar la gobernanza mundial de los océanos y la pesca, basada en los tres pilares de la sostenibilidad y teniendo plenamente en cuenta los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La **igualdad de condiciones** en relación con la pesca sostenible desde el punto de vista medioambiental y las cadenas de valor socialmente responsables solo puede lograrse mediante un enfoque político holístico dentro del marco de gobernanza internacional existente, así como el compromiso de la UE con la coherencia política³ y un orden mundial basado en normas.⁴

- FIN -

³ https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/european-development-policy/policy-coherence-development_en

⁴ https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/en_strategy_on_strengthening_the_eus_contribution_to_rules-based_multilateralism.pdf