DICTAMEN DEL CC-ANOC

Sobre la Asociación para la Transición Energética de la Pesca y la Acuicultura de la UE

19 de junio de 2025

Fondo

La Asociación para la Transición Energética (ETP) para el sector de la pesca y la acuicultura de la UE, dependiente de la Comisión Europea (DG MARE), organizó el 7 de abril de 2025 dos talleres híbridos titulados "Navegar por el futuro de la pesca de la UE a través de la transición energética". Los talleres se centraron en la transición energética y la descarbonización de la pesca a pequeña escala (SSCF), la pesca a gran escala (LSF) y la flota de aguas distantes (DWF), con la participación de representantes y partes interesadas de los tres sectores clave, incluida la Secretaría del Consejo Consultivo para las Aguas Noroccidentales (CC-ANOC).

Estos talleres tenían por objeto:

- Evaluar los progresos: Presentar el estado actual de los esfuerzos del Grupo de Trabajo (GT) sobre la hoja de ruta de la transición energética.
- Analizar los resultados iniciales: Debatir los resultados preliminares e identificar sinergias para perfeccionar las recomendaciones y desarrollar soluciones prácticas para el sector de la pesca y la acuicultura.
- Mostrar las innovaciones y las mejores prácticas: Destacar casos prácticos de éxito para inspirar su repetición y documentar futuras medidas para acelerar la transición energética de SSCF, LSF y DWF.

Las aportaciones y la participación activa de los asistentes fueron decisivas para el éxito del acto y para dar forma a un conjunto de recomendaciones preliminares. Tras la reunión, los representantes de la ETP invitaron a realizar más aportaciones para perfeccionar y ampliar estas recomendaciones, animando a los participantes a revisarlas y elaborarlas. Los representantes de la ETP hicieron hincapié en la importancia de enviar estos comentarios para garantizar que las voces de las partes interesadas queden reflejadas en la hoja de ruta y para ayudar a guiar la transición del sector hacia la neutralidad climática en 2050. También sugirieron que, a la hora de enviar sus comentarios, los participantes tuvieran en cuenta aspectos como los obstáculos, las necesidades, las principales partes interesadas y la escalabilidad.

El Consejo Consultivo para las las Aguas Noroccidentales ha preparado un único consejo siguiendo la estructura del cuestionario que publicaron en línea, con el fin de reflejar mejor la visión de sus miembros. Sin embargo, debido a lo ajustado del calendario, no es posible dar respuesta a cada una de las recomendaciones formuladas tras los talleres, por lo que el CC ha incluido recomendaciones en cada uno de los epígrafes propuestos por el ETP.

El CC-ANOC desea recordar las contribuciones anteriores que guardan relación con el contenido del presente asesoramiento, en concreto:

- 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)
- Dictamen del CC-ANOC sobre la Comunicación de la Comisión "Sobre la transición energética del sector pesquero y acuícola de la UE" (COM(2032) 100 final (enlace)

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.

Desde el inicio de la Alianza para la Transición Energética, el CC-ANOC ha participado en los trabajos realizados en toda la plataforma, y sus miembros agradecen la oportunidad de contribuir a dar forma a las recomendaciones para el desarrollo de la hoja de ruta.

Para los miembros del CC-ANOC, los ámbitos de las flotas de pequeña y gran escala revisten una gran importancia, y en los capítulos siguientes se abordan con más detalle los bloques de recomendaciones formuladas tras los talleres de abril. El CC **recomienda encarecidamente** combinar el trabajo para estas flotas en un foro dentro de la Asociación para la Transición Energética. Por lo tanto, la siguiente recomendación debe entenderse como relativa tanto a la flota a pequeña escala como a la flota a gran escala.

Las siguientes recomendaciones se plantearon tanto en la

- **Taller PTE - Navegar por el futuro de la pesca de la UE a través de la transición energética - Pesca costera artesanal**
- **Taller PTE - Navegar por el futuro de la pesca de la UE a través de la transición energética Pesca a gran escala y flota de altura**

y, por tanto, son aplicables a todos.

a. Apoyo a la innovación, la investigación y las infraestructuras

Recomendación del CC-ANOC: seguir desarrollando y aplicando tecnologías ecológicas y combustibles neutros en carbono.

El mayor reto al que se enfrenta el sector pesquero es el desarrollo y la disponibilidad mundial de tecnologías ecológicas alternativas e innovadoras, así como de combustibles y fuentes de energía neutros en carbono. El sector pesquero acoge con gran satisfacción las propuestas para intensificar los esfuerzos en la producción y despliegue de tales combustibles y de la infraestructura necesaria. Esta transición no sólo es vital para cumplir los objetivos climáticos y de descarbonización de la UE, sino también esencial para garantizar la viabilidad económica a largo plazo y la competitividad internacional de la flota pesquera europea. Sin embargo, la transición hacia nuevas tecnologías de propulsión y combustibles alternativos requiere una reconfiguración del diseño de los buques, más espacio a bordo y las limitaciones de capacidad actuales de los buques pesqueros establecidas en la PPC, junto con las normas internacionales sobre emisiones de carbono y contaminación, dificultan dicho progreso. Las limitaciones del PCP, diseñadas originalmente para frenar la sobrepesca, restringen ahora involuntariamente los avances hacia la descarbonización y las mejoras de seguridad. Los modernos sistemas de propulsión de bajas o nulas emisiones -como los motores eléctricos, los tanques de hidrógeno o los sistemas híbridos- requieren mucho más espacio y ajustes estructurales que las configuraciones tradicionales de combustible. Sin la flexibilidad necesaria para aumentar la capacidad de los buques en los casos en que esté directamente vinculada a la eficiencia energética y a la mejora de las normas de seguridad, el sector no podrá realizar las inversiones necesarias para preparar la flota para el futuro. Permitir aumentos de capacidad específicos para estos fines, bajo una estricta supervisión para evitar aumentos del esfuerzo pesquero, lograría un equilibrio necesario entre sostenibilidad e innovación.

Recomendación del CC-ANOC: seguir apoyando la innovación en el diseño de buques y artes de pesca

El sector pesquero ha realizado y sigue realizando importantes esfuerzos para mejorar el diseño de los buques y los artes de pesca en relación con la reducción de los efectos directos sobre el lecho marino. Aliviar el contacto físico entre el arte y el lecho marino va a reducir sin duda el

consumo de combustible, lo que contribuye tanto a reducir las emisiones como a que las operaciones sean más rentables para los pescadores. Sin embargo, estos avances requieren importantes inversiones financieras en investigación, pruebas y adaptación. Para que el sector mantenga el impulso de la innovación en las artes de pesca y la optimización de los buques, es esencial un apoyo continuado y reforzado mediante financiación específica, flexibilidad normativa y marcos de intercambio de conocimientos.

Recomendación del CC-ANOC: modernización de la flota y necesidades de adaptación

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". Una reciente actualización de la Comisión Europea detalla que la edad media de los buques de la flota artesanal es de 38,6 años, la de la flota de gran escala de 35,6 años y la de la flota de altura de 26,7 años[1] . La naturaleza compuesta 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. Además, las actividades (y la producción) de las distintas flotas europeas no son intercambiables en lo que respecta a las cuestiones de seguridad 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. Desde una perspectiva económica, es muy cuestionable que modernizar un buque de más de 35 años para reducir las emisiones de carbono represente una inversión sensata. En el mejor de los casos, estas mejoras son un parche que solo reportará pequeños beneficios en términos de reducción de emisiones. Se necesita urgentemente apoyo para la construcción de nuevos buques si la flota europea quiere cumplir los ambiciosos objetivos de descarbonización fijados.

Recomendación del CC-ANOC: mejorar la capacidad de los astilleros para la descarbonización y el avance de las tecnologías de descarbonización

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 1500 buques pesqueros al año.[2] La tecnología que apoyaría la

[1] Taller sobre la navegación del futuro de la pesca en la UE a través de la transición energética - Comisión Europea (enlace)
[2] Dictamen del CC-ANOC sobre la Comunicación de la Comisión "Sobre la transición energética del sector pesquero y acuícola de la UE" (COM(2032) 100 final (enlace)

descarbonización del sector está en constante desarrollo y mejora. Las opciones incluyen mejoras en el funcionamiento de los motores y el uso de distintas fuentes de energía (solar, eólica e hidrógeno). Las tecnologías de GNL y de pilas de combustible de hidrógeno parecen ser las alternativas más prometedoras. En todo el mundo se está desarrollando una gran actividad en este sentido. Estos proyectos son buenos ejemplos para que el sector europeo los tenga en cuenta de cara al futuro. La tecnología del hidrógeno podría ser un paso adelante hacia una industria pesquera libre de carbono, pero actualmente hay una falta de suministro y de instalaciones de almacenamiento en tierra.La energía eléctrica podría ser viable para determinados segmentos de la flota, por ejemplo las flotas costeras de pequeña escala, pero la tecnología se encuentra aún en una fase muy incipiente en el sector pesquero. (Para más información sobre las distintas tecnologías, véase la respuesta del CC-ANOC a la iniciativa "Emisiones de CO2 de los motores - metodología para su reducción").

Recomendación del CC-ANOC: integración de la inteligencia artificial (IA)

La inteligencia artificial (IA) en el sector pesquero debe seguir desarrollándose y aplicándose, ya que tiene el potencial de apoyar significativamente al sector pesquero al aliviar la naturaleza exigente del trabajo diario de los pescadores, al tiempo que promueve la eficiencia energética y la descarbonización. Mediante tecnologías inteligentes como el análisis predictivo de las condiciones meteorológicas y los movimientos de las poblaciones de peces, la IA puede ayudar a optimizar las rutas de pesca, reduciendo el consumo de combustible y las emisiones. Los sistemas de supervisión automatizados y las herramientas de ayuda a la toma de decisiones a bordo también pueden mejorar la seguridad, reducir las tareas manuales y apoyar el cumplimiento de la normativa sobre sostenibilidad. Al adoptar las innovaciones impulsadas por la IA, el sector puede modernizar las operaciones, mejorar los medios de subsistencia y contribuir a un futuro de la pesca más resistente y responsable con el medio ambiente. Para poner en práctica su uso, es esencial una formación adecuada y el desarrollo de competencias.

Sin embargo, es importante señalar que la IA se encuentra aún en las primeras fases de desarrollo para su aplicación en buques pesqueros y todavía no se ha implantado de forma generalizada en contextos operativos. Estos sistemas requieren una formación considerable con datos pesqueros pertinentes, y sigue habiendo dudas sobre su consumo de energía y las necesidades de almacenamiento de datos a bordo. Aunque la IA podría aliviar la carga de trabajo diaria de los pescadores, no sustituye a la toma de decisiones humana. El uso eficaz de los sistemas de IA sigue dependiendo de los propios pescadores, que deben interpretar los conocimientos generados por la IA y actuar en consecuencia. Para implantar su uso, es esencial un apoyo integral, que incluya la inversión en tecnologías fáciles de usar y una formación y desarrollo adecuados de las competencias digitales, para garantizar una integración significativa y el éxito a largo plazo.

Consejos del CC-ANOC: mejorar la eficacia de la refrigeración y la cadena del frío

En cuanto a la promoción de tecnologías de refrigeración a bordo energéticamente eficientes y la logística de la cadena de frío, el CC-ANOC señala que para reducir la huella de carbono de los productos del mar procesados, los barcos de pesca podrían adoptar tecnologías de refrigeración a bordo energéticamente eficientes, como compresores de velocidad variable, materiales aislantes avanzados y sistemas de refrigeración asistidos por energía solar. Estas innovaciones reducen significativamente el consumo de combustible al tiempo que mantienen la calidad del producto. Paralelamente, la optimización de la logística de la cadena de frío - desde los puertos de desembarque hasta las instalaciones de procesado- mediante el control de la temperatura en tiempo real, las rutas inteligentes y la previsión de la demanda basada en inteligencia artificial minimizan el deterioro, reducen el consumo de energía durante el transporte y agilizan la distribución.

Aunque a la larga estas innovaciones pueden suponer una reducción de los costes operativos y del consumo de combustible, su implantación inicial requiere una importante inversión inicial. Dada la edad media de la flota pesquera europea, muchos buques no están equipados para incorporar nuevos sistemas sin grandes modificaciones. Para las pequeñas y medianas empresas, estos costes pueden resultar prohibitivos sin ayudas financieras específicas, programas de subvenciones o incentivos. Apoyar estas inversiones es crucial para garantizar que las prácticas de eficiencia energética sean accesibles y ampliables en todo el sector, tanto en la pesca a pequeña como a gran escala.

b. Cerrar la brecha de cualificaciones y conocimientos

Recomendación del CC-ANOC: comprender la eficiencia del combustible para contribuir a una producción alimentaria más eficiente

Comprender la eficiencia del combustible y la eficiencia de 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)."[3]

Sin embargo, este panorama no es uniforme y depende del tipo de pesquería. Disponer de información más detallada sobre la eficiencia de los distintos medidores de la flota ayudaría a

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

los gobiernos a orientar los incentivos financieros y las inversiones hacia la mejora de determinados sectores de la flota para ayudarles a cumplir la agenda de carbono cero.

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 conseguidos en el aumento de la eficiencia del combustible en los últimos años. Por ejemplo, la flota pesquera europea consiguió reducir el consumo de combustible en un 50% desde 1990[4] . En el sitio web de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) puede consultarse una evaluación comunitaria de este tipo, en la que figuran tanto los volúmenes anuales de combustible suministrado a los buques pesqueros (expresados en TJ) como los volúmenes de emisiones de GEI incluidos 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.

Recomendación del CC-ANOC: innovación tecnológica para atraer a los jóvenes y desarrollo de competencias para trabajar en una flota modernizada.

La transición energética del sector pesquero requiere 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.

Los cursos de formación desempeñan un papel fundamental a la hora de colmar las lagunas de conocimientos y competencias del sector pesquero, especialmente a medida que avanza hacia la modernización y la transición energética. Dotar a los pescadores de conocimientos prácticos sobre tecnologías de bajo consumo de combustible, prácticas pesqueras sostenibles, herramientas digitales y herramientas de IA -como software de navegación, sistemas de datos en tiempo real y monitorización inteligente de motores - así como de los medios financieros necesarios para adaptarse, puede conducir a operaciones más eficientes y a un menor impacto medioambiental. La educación también es esencial para concienciar a los pescadores sobre cómo su comportamiento, como las decisiones en torno a la velocidad del buque, la planificación de rutas y el uso del motor, influye directamente en el consumo de combustible y la eficiencia general. A medida que el sector adopta soluciones más avanzadas e impulsadas por la tecnología, el CC-ANOC considera que una formación de alta calidad resulta esencial no sólo para mejorar las cualificaciones de la mano de obra actual, sino también para atraer a las generaciones más jóvenes. Un sector pesquero moderno e innovador presenta nuevas oportunidades profesionales que coinciden con el interés de los jóvenes por la sostenibilidad, la tecnología y la gestión marina, contribuyendo a garantizar la renovación generacional y la resistencia a largo plazo.

[4] Tablas del Formato Común de Informes (Convención) 2022 (tabla 1.A(a)s4), informes elaborados por las Partes: Unión Europea, UNFCCC 2022 (enlace)

A tal efecto, el CC-ANOC se remite a las recomendaciones formuladas en su dictamen conjunto CC-ANOC/CSN sobre los aspectos sociales en la pesca a partir del 20 de diciembre de 2022 (enlace), y concretamente al 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 información actualizada 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".

Si bien defendemos con razón la sostenibilidad ecológica, la transición energética y las repercusiones económicas, es igualmente importante tener en cuenta la dimensión social: garantizar que la transformación del sector sea justa, integradora y atenta a las repercusiones sobre los pescadores y las generaciones futuras. La sostenibilidad social debe ser una piedra angular junto con los objetivos medioambientales y económicos, para salvaguardar los medios de subsistencia y mantener un sector resistente y cohesionado durante este periodo de profundos cambios.

Recomendación del CC-ANOC: realizar un estudio para determinar la inversión necesaria para la descarbonización de la flota.

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 de eslora 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 cerca de 5.400 millones de euros y unas tasas de EBITDA de entre 550 y 1.000 millones de euros. El CC señala también que estas proyecciones no tienen en cuenta el coste de la aplicación de las nuevas tecnologías, ni el riesgo que ello supone sobre cuál podría ser el valor de mercado a medio plazo de los primeros buques que se construyan.

Recomendación del CC-ANOC: superar las limitaciones de las ayudas estatales actuales y movilizar más fondos para el avance tecnológico.

El marco de las ayudas estatales que pueden concederse a las empresas pesqueras prohíbe toda ayuda pública a la construcción y modernización de buques, y las 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, teniendo en cuenta que, en el caso de la pesca, se limita a entre 30 000 y 40 000 euros por beneficiario, dependiendo del Estado miembro.

El CC-ANOC considera que el EMFAF 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, pero no se considera eficaz ni eficiente si el propio buque no lo es en cuanto a sus demás componentes, o es demasiado antiguo para justificar una inversión tan importante.

Estas tecnologías mejoradas requieren importantes inversiones y financiación para hacerse realidad. Disponer de instrumentos financieros y de financiación adecuados es fundamental para apoyar la aplicación del ambicioso conjunto de medidas previstas y garantizar la resistencia del sector pesquero. Aún faltan posibilidades de financiación claras y la provisión de recursos financieros sustanciales, pero son esenciales para garantizar una transición justa para el sector pesquero.

Las inversiones en investigación y desarrollo son fundamentales, junto con una mayor flexibilidad de los mecanismos de financiación existentes para permitir una asignación más eficiente de los recursos entre los Estados miembros. Es importante que el apoyo financiero vaya más allá de la investigación y el desarrollo: también debe financiar activamente la transición de la investigación a la aplicación práctica, incluido el despliegue y la adopción de nuevas tecnologías a bordo. Además, hay que apoyar a los pescadores incluso después de la implantación, durante la fase crítica en la que están aprendiendo a manejar e integrar los nuevos sistemas en sus prácticas cotidianas. Sin este apoyo continuado, la adopción y el éxito a largo plazo estarán en peligro. Es vital que cualquier objetivo de descarbonización de la flota de la UE tenga en cuenta las limitaciones actuales y garantice que las oportunidades empresariales y financieras se adapten a la superación de las barreras existentes. Los instrumentos financieros deben apoyar la adaptación y modernización de la flota europea, potencialmente a través de la participación del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para facilitar el acceso de las empresas pesqueras a la financiación. El Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (FEMP). Horizonte Europa y otros fondos de la UE también deben movilizarse para reforzar la innovación y garantizar que los avances tecnológicos puedan adoptarse ampliamente en todo el sector.

Recomendación del CC-ANOC: excluir la pesca de la directiva sobre fiscalidad de la energía

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 una transición hacia la descarbonización. Lo único que hará será penalizar al sector, especialmente a la luz de los precios actuales de los combustibles fósiles (pero también de los sintéticos), sin posibilidad de repercutir los costes a los clientes. En la actualidad, las empresas pesqueras europeas no tienen capacidad para compartir sus costes con las empresas de la cadena de comercialización de sus productos, ni se benefician de la posibilidad de recibir importantes ayudas financieras para invertir e innovar.[5]

c. Normativa

Recomendación del CC-ANOC: revisión de los límites de capacidad para permitir la descarbonización

El CC-ANOC recuerda que también sigue habiendo limitaciones reglamentarias a la transición energética de los buques de pesca de la UE. La Política Pesquera Común impone limitaciones al tonelaje y la potencia de los buques de la UE (límite de capacidad).

Es opinión compartida entre los profesionales de la pesca que la capacidad de tonelaje de los buques, tal y como está definido y regulado en la actualidad, se adapta mal al reto de la transición energética, sobre todo porque la instalación de sistemas de propulsión alternativos y tecnologías de eficiencia energética como motores híbridos, baterías, almacenamiento de hidrógeno o tanques de metanol requieren espacio adicional y adaptaciones estructurales. Estas innovaciones conducen a menudo a un aumento del volumen y el peso de los buques, incluso cuando la capacidad pesquera permanece inalterada, y minimizan la huella medioambiental del sector.

El marco para las capacidades de los buques pesqueros previsto en el Reglamento (UE) 1380/2013 ya no se adapta a los retos técnicos, medioambientales y económicos actuales. Al congelar la estructura de los buques mediante criterios técnicos obsoletos, los límites de capacidad actuales bloquean una adaptación significativa, impidiendo que los buques sean más seguros, más limpios y más eficientes energéticamente. La normativa penaliza inadvertidamente a quienes pretenden modernizarse y descarbonizarse. Por lo tanto, es imperativo revisar y modificar el marco normativo para que refleje la realidad actual y elimine las barreras administrativas a la innovación y la aplicación de nuevas tecnologías energéticas.

Esta revisión debería tener en cuenta explícitamente los requisitos de espacio, energía y peso de las nuevas tecnologías energéticas, como la hibridación, el metanol, el amoníaco y el H2.

[5] Dictamen del CC-ANOC sobre la Comunicación de la Comisión "Sobre la transición energética del sector pesquero y acuícola de la UE" (COM(2032) 100 final (enlace)

También debería tener en cuenta las mejoras estructurales necesarias para mejorar la seguridad de los buques, la estabilidad operativa y el bienestar de las tripulaciones. Estas adaptaciones son fundamentales no sólo para mejorar el rendimiento energético, sino también para aumentar el atractivo del sector, apoyar la renovación generacional y alinearse con los objetivos más amplios de la UE en materia de clima y sostenibilidad. Además, una mayor flexibilidad en el diseño de los buques es esencial para garantizar la seguridad y la soberanía alimentarias a largo plazo, preparando la flota para el futuro en un entorno climático y de mercado en rápida evolución. Como se mencionó durante la consulta sobre la evaluación de la PPC, los aspectos sociales y económicos como el alojamiento de la tripulación, la seguridad a bordo, las condiciones de trabajo y una capacidad de almacenamiento suficiente no deben tratarse como secundarios, sino como consideraciones fundamentales en el diseño y la regulación de los buques.

Recomendación del CC-ANOC: garantizar la visibilidad reglamentaria para la confianza de los inversores

El CC-ANOC también señala la necesidad de una visibilidad normativa clara y estable para fomentar la confianza de los inversores en el sector pesquero y su transición energética. Las importantes inversiones en nuevas tecnologías y modernización de la flota requieren un marco normativo previsible, transparente y a largo plazo que reduzca los riesgos financieros y apoye la planificación. Sin claridad y compromiso normativos, aumenta la incertidumbre de los inversores, lo que ralentiza la adopción de soluciones con bajas emisiones de carbono. Para desbloquear la financiación y la innovación necesarias para una flota pesquera de la UE resistente, competitiva y sostenible, es esencial garantizar una normativa coherente que proteja a los primeros en adoptarla y se ajuste a los objetivos climáticos.

Recomendación del CC-ANOC: respetar la regionalización y el compromiso local

El CC-ANOC pide que todas las medidas respeten y apliquen el principio de regionalización. Las estrategias específicas para cada flota deben priorizarse y desarrollarse con la participación de las partes interesadas locales para garantizar que las medidas propuestas sean útiles y eficientes. Dado que las actividades pesqueras cruzan a menudo las fronteras nacionales, es esencial que las infraestructuras, la gestión, la eficacia operativa y los mecanismos de apoyo estén coordinados y sean accesibles en toda la región para reflejar la naturaleza transfronteriza de la pesca y mejorar la eficacia general.

Recomendación del CC-ANOC: adaptar la PPC en aras de la flexibilidad y la coherencia

La adaptabilidad del marco regulador es esencial para apoyar la descarbonización y modernización del sector pesquero, especialmente a medida que las tecnologías y los retos

medioambientales siguen evolucionando. Aunque la Política Pesquera Común (PPC) ofrece una base sólida, su sistema de gobernanza debe ser más receptivo y orientado al futuro. Es importante señalar que el actual Reglamento de Medidas Técnicas no permite el uso de innovaciones. Dar prioridad a la revisión de la normativa de la PPC para incorporar una mayor flexibilidad, una mayor participación de las partes interesadas y una elaboración de políticas basada en objetivos permitirá al sector adoptar soluciones innovadoras, reducir las emisiones y seguir siendo competitivo[6] . Además, es crucial garantizar la coherencia con políticas más amplias de la UE sobre eficiencia energética, como el marco marítimo FuelEU, las estrategias de descarbonización del transporte marítimo de o una estructura normativa similar. Alinear la gobernanza de la pesca con estos marcos reforzará la contribución del sector a los objetivos medioambientales de la UE y garantizará el acceso a la financiación y las medidas de apoyo pertinentes.

Recomendación del CC-ANOC: garantizar la coexistencia con otros sectores de la economía azul a través del Pacto Oceánico de la UE

La UE y sus Estados miembros deben dar prioridad a la integración y la coherencia del marco de la Economía Azul con otros marcos de gobernanza pertinentes, como la gobernanza internacional de los océanos, el clima y las estrategias de biodiversidad. Aunque la integración es vital, el enfoque actual de la UE tiende a favorecer a grupos de expertos aislados centrados en aspectos individuales, como la Directiva Marco sobre la estrategia marina (DMEM), la Estrategia de Biodiversidad de la UE, la ordenación del espacio marino, los objetivos de las energías renovables mar adentro, las misiones de las Zonas Marinas Protegidas y la gestión de la pesca. Si bien la presión pesquera en la UE ha disminuido en los últimos años, la presión sobre el medio marino en general ha aumentado debido al mayor uso múltiple del espacio marino por parte de distintos agentes, por ejemplo las energías renovables en alta mar y otros participantes en la economía azul. Por lo tanto, la coordinación eficaz en el marco de la ordenación del espacio marino (OEM) entre todas las partes implicadas es esencial para gestionar la competencia y los posibles conflictos entre los distintos sectores de la economía azul. Deben establecerse mecanismos para garantizar que los impactos ambientales acumulativos -tanto directos como indirectos, así como nacionales y transfronterizos- de las diversas actividades de la economía azul no agraven las presiones del cambio climático sobre el océano ni afecten negativamente a sectores específicos, como la pesca, sus cadenas de valor y las actividades en tierra asociadas.

Por estas razones, el CC-ANOC acoge con satisfacción el desarrollo del Pacto de los Océanos de la UE con la intención de abordar este enfoque fragmentado y garantizar un esfuerzo más unificado y coordinado en todos los sectores de la economía azul.[7]

[6] Dictamen del CC-ANOC sobre la evaluación del reglamento de la PPC (LINK)
[7] Asesoramiento del CC-ANOC sobre el Pacto Oceánico de la UE (enlace)

Recomendación del CC-ANOC: compartir objetivos comunes en materia de eficiencia energética con los países extracomunitarios importadores en la UE y educación de los consumidores.

Además, a medida que el sector pesquero europeo avanza hacia una mayor eficiencia energética y descarbonización, el CC-ANOC considera esencial que en el futuro los productos pesqueros importados se atengan a objetivos compartidos en términos de transición energética. Los objetivos comunes ayudarían a evitar la competencia desleal de productos procedentes de regiones con menores obligaciones medioambientales, protegiendo tanto a los pescadores de la UE como la integridad de los esfuerzos de sostenibilidad. Esto también fomentaría mejoras globales en las prácticas pesqueras y contribuiría a reducir la huella de carbono global de la cadena de suministro de productos del mar. Paralelamente, educar a los consumidores sobre la huella de carbono comparativamente menor de los productos del mar -especialmente en relación con otras proteínas de origen animal- servirá para seguir apoyando los mercados responsables y reforzar el liderazgo de la UE en la producción de alimentos éticos y respetuosos con el clima.

Recomendación del CC-ANOC: preparación de una consulta específica sobre la descarbonización

Por último, el CC-ANOC reconoce que la Comisión prevé el lanzamiento de una consulta específica con los Estados miembros y los Consejos Consultivos para preparar esta iniciativa, tal como se menciona en la convocatoria de propuestas. El CC-ANOC está dispuesto a seguir trabajando sobre el tema con el apoyo de expertos para preparar su contribución.

Las siguientes recomendaciones se plantearon únicamente en el

- **Taller PTE - Navegar por el futuro de la pesca de la UE a través de la transición energética Pesca a gran escala y flota de altura**

pero también debería ser aplicable a las flotas de pequeña escala.

Los miembros del CC-ANOC reiteran que las recomendaciones formuladas en relación con:

- Apoyo a la innovación, la investigación y las infraestructuras
- Cerrar la brecha de cualificaciones y conocimientos
- Normativa

relativas a la flota artesanal realizadas en el capítulo anterior son igualmente pertinentes para la pesca a gran escala y, por lo tanto, deben considerarse las mismas.

d. Colaboración

Recomendación del CC-ANOC: garantizar una competencia mundial leal en la transición energética

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 política[8] y un orden mundial basado en normas.[9]

Recomendación del CC-ANOC: precaución sobre la ubicación conjunta de la energía eólica marina y las actividades pesqueras

En relación con la recomendación señalada "Permitir la coubicación de parques eólicos marinos y sistemas de almacenamiento de energía con las actividades pesqueras, permitiendo a las flotas beneficiarse de fuentes de energía limpia", los miembros del CC-ANOC desean llamar la atención sobre el extenso trabajo que este CC ha llevado a cabo sobre el tema de los desarrollos de energías renovables marinas[10] . Actualmente no hay pruebas de que la ubicación conjunta de parques eólicos marinos y sistemas de almacenamiento de energía beneficie de algún modo al sector pesquero. Por otra parte, la idea de que los barcos de pesca puedan cargar en los parques eólicos marinos se ha sugerido como una de las líneas de pensamiento durante los talleres de la PTE. Sin embargo, este concepto no es viable en la actualidad: no existen infraestructuras, y ni el marco jurídico ni el técnico apoyan el despliegue de baterías capaces de suministrar energía suficiente a los buques pesqueros de gran escala o de aguas lejanas. Promover esta idea en las condiciones actuales plantea graves problemas operativos y de seguridad.

En este contexto, también debería tenerse en cuenta el dictamen del CIEM sobre la petición de la UE relativa a las repercusiones económicas, sociales y ecológicas de los parques eólicos marinos (OWF) y los parques eólicos marinos flotantes (FLOW) sobre la pesca en el Mar Báltico, los Mares Célticos y el Gran Mar del Norte[11] . Los miembros del CC-ANOC aconsejan encarecidamente retirar esta recomendación a menos que esté respaldada por pruebas científicas concretas.

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

[9] https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/en_strategy_on_strengthening_the_eus_contribution_to_rules-based_multilateralism.pdf

[10] Dictamen CC-ANOC/PELAC/NSAC para una petición no recurrente al CIEM sobre los impactos de los desarrollos de energía eólica 04 de noviembre de 2020
Informe del taller CC-ANOC/PelAC sobre el impacto de los desarrollos sísmicos y de la energía eólica marina en la pesca profesional 25 de julio de 2022
Dictamen conjunto CC-ANOC/PelAC sobre las repercusiones del ruido submarino y de los proyectos de energía eólica marina en la pesca profesional 11 de octubre de 2022
Respuesta del CC-ANOC a la consulta pública sobre el proyecto de Plan de la Zona Marítima Designada de la Costa Sur para las Energías Renovables Mar adentro (DMAP) 14 de junio de 2024
Asesoramiento conjunto CC-ANOC/PelAC a los Estados miembros del CC-ANOC sobre el desarrollo de las energías renovables en el espacio marino 17 de febrero de 2025
Webinar CC-ANOC/PelAC sobre la pesca en la UE y la evolución de los ORE 25 de febrero de 2025

[11] Informe del Comité Consultivo del CIEM, 2025. Dictamen CIEM 2025, sr.2025.03. (enlace)

Recomendación del CC-ANOC: promover una colaboración constructiva con el sector de las ORE.

Además, para apoyar la transición energética y promover beneficios mutuos, el CC-ANOC recomienda aumentar la participación de las partes interesadas del sector pesquero y la colaboración entre el sector pesquero y la industria de las energías renovables. Un compromiso constructivo puede ayudar a reducir los conflictos espaciales y fomentar las sinergias, especialmente en las zonas costeras donde se solapan las infraestructuras. El sector pesquero podría beneficiarse directamente de la mejora de las instalaciones portuarias, los centros de energías renovables y el desarrollo de centros de suministro de combustibles limpios, permitiendo a las flotas acceder y utilizar fuentes de energía limpias. Al garantizar que los intereses pesqueros se tienen en cuenta en la planificación y ejecución de los proyectos de energía en alta mar, esta colaboración puede contribuir a una economía azul más sostenible, inclusiva e integrada, en consonancia con los objetivos climáticos y energéticos de la UE.

Recomendación del CC-ANOC: crear confianza y compromiso para un sector pesquero resistente

En conclusión, en el contexto de la descarbonización, la modernización y la evolución de las políticas marinas, es fundamental reforzar la confianza entre los operadores pesqueros. El CC-ANOC cree que la comunicación clara, la transparencia en la toma de decisiones y la participación inclusiva de las partes interesadas son fundamentales para garantizar que los pescadores se sientan escuchados, respetados y participen activamente en la configuración del futuro de su sector. La confianza fomenta la colaboración, favorece la adopción de nuevas tecnologías y prácticas y reduce la resistencia al cambio. La creación de una cultura de colaboración entre pescadores, responsables políticos, científicos y socios del sector es esencial para ofrecer soluciones eficaces, justas y duraderas para un sector pesquero sostenible y resistente.

- FINAL -