

PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO DA FROTA DE 2016

Região Autónoma da Madeira

1 – Introdução e Enquadramento.

No âmbito do ponto nº 1 do artigo 22º do Regulamento (UE) N.º 1380/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, é determinado que, os Estados-Membros: *“estabelecem e aplicam medidas de adaptação da capacidade de pesca das suas frotas às suas possibilidades de pesca ao longo do tempo”*.

A fim de alcançar aquele objetivo, os Estados-Membros efetuam um relatório anual relativo ao equilíbrio entre a capacidade de pesca das suas frotas e as suas possibilidades de pesca.

O relatório deve incluir: a avaliação da capacidade de todos os segmentos da frota, identificar a sobre capacidade estrutural por segmentos e fazer uma estimativa da rendibilidade a longo prazo por segmentos.

Para esse efeito e com vista à harmonização da avaliação do equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca, as frotas dos diversos Estados-Membros são segmentadas de forma idêntica, tendo em consideração as artes de pesca utilizadas e a dimensão das embarcações. De igual forma, são estabelecidos indicadores comuns de atividade, económicos, sociais e biológicos. A metodologia para cálculo desses indicadores segue as diretrizes expressas na Comunicação da Comissão: COM (2014) 545 final.

O ponto 3, do artigo 22º, do Regulamento acima mencionado, estabelece que devem ser efetuadas avaliações separadas para as frotas que operam nas regiões ultraperiféricas e determina, no ponto 4: *“se a avaliação revelar claramente que a capacidade de pesca não está efetivamente em equilíbrio com as possibilidades de pesca, o Estado-Membro prepara e inclui no seu relatório um plano de ação para os segmentos da frota nos quais foi identificada uma sobre capacidade estrutural”*.

Assim, no presente Plano de Ação, procede-se à identificação dos segmentos da frota da Região Autónoma da Madeira em que os indicadores revelam claramente que a respetiva capacidade não está em equilíbrio com as possibilidades de pesca. Para cada um dos segmentos de frota serão estabelecidos objetivos, instrumentos de ajustamento e um calendário para a execução do Plano.

2 – Identificação das Frotas em Desequilíbrio Económico.

Os indicadores para análise entre a capacidade da frota e as possibilidades de pesca – artigo 22º do regulamento (UE) nº 1380/2013, relativo à política comum das pescas (PCP) -, devem ser utilizados de forma combinada, com vista a apresentar conclusões sobre os desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente.

Analisando em os últimos anos, de acordo com os quadros representados no relatório da frota de 2016, observa-se que 2 segmentos têm apresentado indicadores económicos negativos, podendo indicar um desequilíbrio económico estrutural.

Mapa 1 – Identificação dos segmentos de frota em situação de desequilíbrio económico estrutural

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					RATIO BER				
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
HOK	VL2440	0,06	-0,04	0,01	-0,21	-0,03	1,32	0,83	1,08	-0,08	0,74
MGP	VL1824	-0,17	0,02	0,05	0,03	-0,05	0,33	1,11	1,38	0,04	0,73

As embarcações de pesca de tunídeos com mais de 24 metros de comprimento e as embarcações que operam na captura de pequenos pelágicos, com arte de cercar para bordo, correspondentes aos segmentos HOK VL2440 e MGP VL1824 respetivamente, são os únicos que apresentam resultados negativos nos últimos anos.

A frota do segmento HOK VL2440 opera exclusivamente na pesca dos tunídeos, com arte de salto e vara, sendo do conhecimento geral, que as capturas daquelas espécies oscilam anualmente, dado entre outros fatores por serem espécies altamente migratórias, o que explica a situação de alerta dos rácios apresentados. Os custos de exploração inerentes a este tipo de atividade são elevados, acrescido do facto do custo do capital investido ser também dimensão apreciável, não compensável pelos rendimentos resultantes da sua atividade. As vendas neste segmento não atingem os mínimos exigidos para se assistir a uma exploração rentável e com liquidez suficiente para solver os seus compromissos.

Quanto ao segmento MGP VL1824, constituído por 3 embarcações de cerco, tem-se assistido nos últimos 2 anos à diminuição acentuada do preço médio da cavala e do chicharro, implicando rentabilidades baixas ou negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital.

3 – Indicadores de Sustentabilidade Biológica

Conforme o quadro relativo à evolução dos indicadores de sustentabilidade biológica, anexo ao relatório da frota de 2016, verifica-se que existem dois segmentos, cujos indicadores biológicos são considerados representativos, com evolução negativa nos indicadores calculados. Esses segmentos correspondem aos acima já identificados como podendo apresentar um desequilíbrio económico estrutural.

O segmento HOK VL2440 apresentou, pelo segundo ano consecutivo, indicadores biológicos negativos. Este segmento, que inclui os maiores atuneiros da frota regional, apresentou forte dependência, nos últimos anos, da captura de atum patudo (*Thunnus obesus*) (63% do valor económico dos desembarques neste segmento) sendo de registar a escassez das capturas de gaiado (*Katsuwonus pelamis*) nos últimos anos, espécie que representava, há alguns anos atrás, uma das principais fontes de rendimento no segmento.

O segmento está assim baseado nas capturas de uma espécie considerada, na avaliação do *stock* mais recente publicada pela ICCAT, em situação de sobrepesca, com mortalidade por pesca, em 2014, superior à mortalidade por pesca sustentável. Uma possível redução futura da quota desta espécie poderá agravar ainda mais a situação de desequilíbrio económico estrutural neste segmento.

O segmento MGP VL1824 apresentou, pelo segundo ano consecutivo, indicadores biológicos negativos. Este segmento, que inclui os 3 cercadores de pequenos pelágicos da frota regional em atividade, apresenta forte dependência das capturas de duas espécies, o chicharro (*Trachurus picturatus*) e a cavala (*Scomber colias*) estas espécies representaram 99% do valor económico dos desembarques neste segmento).

O segmento está assim baseado nas capturas de duas espécies consideradas - na avaliação analítica dos respetivos *stocks*, recentemente efetuada a ambas as unidades populacionais exploradas pela frota regional – em situação de sobre pesca de crescimento.

Neste contexto, a frota do cerco - apresentando uma dependência económica significativa de um recurso que se encontra em dificuldades e com baixa valorização económica conforme indicado no ponto anterior - indicia uma situação de dificuldade que é necessário ter em conta.

4 – Caracterização das frotas em desequilíbrio

De acordo com a informação referida nos pontos 2 e 3 do presente documento, que identificam os segmentos de frota que demonstram desequilíbrios económicos e biológicos, a tabela 1 apresenta o número de embarcações e respetivas capacidades, em arqueação bruta e potência.

		Número	GT	Kw
HOK	VL2440	8	1286	4187
MGP	VL1824	3	136	777

Tabela 1- Segmentos de frota em situação de desequilíbrio (frota em 2016)

5 – Objetivos e Instrumentos de Ajustamento

5.1 – Artes passivas com anzol (HOK)

No conjunto das embarcações utilizando artes passivas com anzol o segmento VL2440 corresponde maioritariamente a embarcações atuneiras pescando tunídeos com salto e vara e utilizando isco vivo.

Os indicadores económicos apontam desequilíbrios, de forma praticamente continuada nos últimos quatro anos. Assim, e com vista a adaptar a capacidade da frota aos recursos disponíveis, estabelece-se o objetivo de redução da frota indicado na tabela 2, a concretizar através da cessação definitiva da atividade de algumas destas embarcações.

Número	GT	Kw
2	300	900

Tabela 2- Objetivo de redução do segmento de frota HOK 2440

Considerando a necessidade de renovação desta frota, ir-se-á estabelecer uma idade mínima de 20 anos e casco em madeira para as embarcações que se pretendam candidatar a projetos de cessação definitiva.

5.2 – Artes ativas (MGP)

No conjunto das embarcações utilizando artes ativas, no que refere ao segmento VL1824, inclui exclusivamente as três embarcações da frota regional que pescam pequenos pelágicos com rede de cerco.

A situação económica deste segmento da frota tem vindo rapidamente a degradar-se em resultado da diminuição acentuada do preço médio da cavala e do chicharro, implicando rentabilidades baixas ou negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital.

Adicionalmente, os dois recursos de que este segmento depende (chicharro e cavala) apresentam debilidades óbvias relativamente à sua sustentabilidade biológica. Atendendo a esta situação, e com vista a adaptar a capacidade de captura aos recursos disponíveis, permitindo igualmente que a frota recupere a saúde financeira observada nos últimos anos, irá efetuar-se uma redução da frota do cerco de acordo com o estabelecido na tabela 3 a concretizar através da cessação definitiva da atividade de algumas destas embarcações.

Número	GT	Kw
2	100	600

Tabela 3- Objetivo de redução do segmento de frota MGP VL1824

Considerando que a idade média desta frota é elevada, ir-se-á estabelecer uma idade mínima de 20 anos para as embarcações que se pretendam candidatar a projetos de cessação definitiva.

5.3 – Resumo dos Objetivos a Atingir, Considerações Finais

A tabela 4 resume a informação contida nos pontos anteriores, prevendo uma redução global dos segmentos de frota identificados como estruturalmente desequilibrados em cerca de 36% do número de embarcações e 28% nas capacidades GT e 30% na potência propulsora.

Arte	Classe de comprimento	Frota em 2016			Objetivo de redução		
		Num	GT	Kw	Num	GT	Kw
HOK	2440	8	1286	4187	2	300	900
MGP	1824	3	136	777	2	100	600
Total		11	1422	4964	4	400	1500

Tabela 4 - Objetivo de redução – Quadro Resumo

6 – Calendário para a Execução do Plano de Ação

O ajustamento da frota descrita no ponto anterior irá ser decidido até 31-12-2017

7 – Instrumentos Financeiros Aplicáveis

A cessação definitiva das embarcações de pesca será efetuada mediante apoio financeiro a conceder aos proprietários dos navios de pesca dos segmentos identificados na tabela 4 e respetivos pescadores, de acordo com as regras definidas nos pontos 2, 3 e 5 do artigo 34º do Regulamento (UE) 508/2014 do Conselho (Regulamento FEAMP), de 15 de Maio, e de outras que venham a ser estabelecidas por legislação regional. O montante de apoio será determinado de acordo com os métodos de cálculo referidos no programa operacional PO Mar 2020.

De acordo com o Regulamento FEAMP, os proprietários dos navios de pesca dos segmentos de frota identificados na tabela 4, não poderão beneficiar de apoios à substituição de motores propulsores e auxiliares (pontos 2 e 3 do artigo 41º), nem dos apoios previstos no artigo 31º referentes ao arranque da atividade para jovens pescadores (alínea d) do ponto 1 do artigo 31º).