

ANEXO VIII**PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO ANUAL DA
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2022****1. INTRODUÇÃO**

O Presente plano, tem enquadramento no artigo 22º do Regulamento (UE) N.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à Política Comum de Pesca que determina que os Estados-Membros devem estabelecer e aplicar medidas de adaptação de capacidade das frotas em função das possibilidades de pesca.

Dando seguimento ao plano de ação apresentado no Relatório Anual de 2021, e de acordo com a análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos calculados para 2022, verifica-se que existem algumas vulnerabilidades nos segmentos que operam com linhas e anzóis (HOK), e neste sentido justifica-se que se dê continuidade ao já previsto ajustamento da frota palangreira, licenciada para palangre, por forma a melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis, permitindo assim repor o seu equilíbrio.

O Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura, adiante designado por FEAMPA, estabelece um conjunto de medidas para a concessão de financiamento da União, com as seguintes prioridades estratégicas:

1. Promover a pesca sustentável e a conservação dos recursos biológicos marinhos;
2. Promover a aquicultura sustentável e a transformação e comercialização de produtos da pesca e da aquicultura, contribuindo para a segurança alimentar na União;
3. Possibilitar o crescimento de uma economia azul sustentável nas zonas costeiras, insulares e interiores, e fomentar o desenvolvimento das comunidades piscatórias e aquícolas;
4. Fortalecer a governança internacional dos oceanos viabilizando mares e oceanos seguros, limpos e geridos de modo sustentável.

No âmbito da primeira prioridade prevê medidas de cessação definitiva da atividade e de cessação temporária, designadamente nos seus artigos 20º e 21º, estabelecendo que no caso da cessação definitiva, a mesma é obtida através do desmantelamento do navio de pesca ou através do seu abate e adaptação para atividades que não sejam de pesca comercial, mantendo-se em consonância com os objetivos da política comum de pescas e com os planos plurianuais a que se refere o Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

Assim o presente plano de ação identifica os segmentos em que os indicadores revelam claramente que a respetiva capacidade não está em equilíbrio com as possibilidades de pesca. Para os segmentos de frota considerados em desequilíbrio são estabelecidos objetivos, instrumentos de ajustamento e um calendário para a execução do Plano.

2. IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS EM DESEQUILÍBRIO

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidencia que para a globalidade dos segmentos de frota, a capacidade da frota portuguesa se encontra em equilíbrio com as oportunidades de pesca.

No entanto foram identificados alguns segmentos que têm apresentado, de forma continuada, indicadores económicos negativos ao longo dos últimos anos, tornando-se necessário a implementação de medidas para adequação da frota aos recursos disponíveis, contribuindo assim para a melhoria do desempenho ambiental, económico e social do setor.

Analisa-se em particular o segmento da pesca com anzois, que nos últimos anos tem tido desempenho negativo no segmento de maior dimensão envolvido na pescaria de palangre de superfície dirigido a espadarte, e que, no último ano, se estendeu aos segmentos de menor dimensão.

As pescarias de palangre são muito características da frota portuguesa e, no continente, destaca-se o palangre de superfície dirigido a espadarte e, de fundo dirigido, a espécies demersais e de profundidade.

Por ser uma frota que exige muita mão-de-obra e, tendo uma capacidade de captura mais reduzida que os restantes segmentos da frota, esta pesca é especialmente vulnerável em termos de rentabilidade.

Considerando no seu conjunto a frota de palangre licenciada para o continente nos segmentos de frota que integra as embarcações com comprimento fora a fora superior a 12m, verifica-se que os mesmos são compostos por 81 embarcações. Destas, 40 estão autorizadas a pescar com palangre de superfície e têm quota de espadarte atribuída para o Atlântico Norte e/ou Atlântico Sul (Portaria nº 237/2022 de 14 de setembro) e 24 estão licenciadas para a pesca de profundidade ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/2336, do PE e do Conselho de 14 de dezembro de 2016.

No seu conjunto esta frota tem uma idade média de 29 anos, uma média de comprimento de fora a fora de 21,5 m, com uma média de tonelagem de 124,56 GT e uma potência média de 285,73 kW (Tabela 1). Verifica-se ainda que 49,38% das embarcações em causa têm um casco de metal, 45,68% de madeira e apenas 4,94% fibra de vidro.

Tabela 1 – Frota enquadrável por classe de comprimento

Classe comprimento	N.º de embarcações	Arqueação Bruta (GT)	Potência (KW)	Idade média
VL1218	33	963	4 766	33
VL1824	20	1 840	5 051	25
VL2440	25	5 714	11 250	26
VL40XX	3	1 572	2 078	36
Total	81	10 090	23 145	29

A frota incluída no segmento das linhas e anzois agora classificada como em desequilíbrio inclui outras embarcações que não as acima referidas, pesca outras espécies, estando igualmente licenciada para aparelhos de linhas e anzóis. Esta frota tem revelado dificuldades estruturais relacionadas com os custos mais relevantes de operação, elevados custos de tripulações mais numerosas, idades superiores à média com motores menos económicos, dificuldades de operação na costa ocidental norte dadas as condições meteorológicas prevaletentes, e também à variabilidade dos recursos explorados. Todos estes fatores tornam este segmento da frota mais vulnerável e menos resiliente de que a restante frota, mais versátil, que opera com diversas artes dirigida a uma maior gama de recursos.

2.1. Indicadores económicos

Foram calculados os indicadores ROFTA (Return on Fixed Tangible Assets) e o CR/BER (Rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio), tendo sido aplicado o sistema de semáforo, conforme se pode observar nas Tabelas 2 e 3.

Considerando a tendência de evolução económica registada nos últimos anos, estimou-se para o ano 2022, um aumento da debilidade económica. Destacam-se assim, os segmentos VL2440 e VL40XX que apresentam nos últimos anos, consecutivamente, um Rácio CR/BER negativo, o que significa que os custos variáveis, por si só, excedem as receitas correntes.

A análise da tabela do relatório da frota relativa aos indicadores económicos conjugada com a informação disponível sobre a frota do palangre permite concluir que a mesma se encontra em desequilíbrio, sobretudo no que respeita às embarcações de maior dimensão. A reduzida quota disponível de espadarte para a frota do continente, cerca de 768 toneladas, para um número elevado de embarcações, faz com que cada embarcação disponha, em média, de 18,4 toneladas/ ano de quota inicial no Atlântico Norte, francamente insuficiente para rentabilizar a operação regular destas embarcações.

Acresce ainda que esta frota que capturava complementarmente tubarões (anequim e tintureira) têm restrições à captura e comercialização, caso do anequim, ou restrições de captura, caso da tintureira, o que agrava ainda mais as dificuldades em termos de rentabilidade.

Mais recentemente os impactos do aumento dos combustíveis relacionados com a invasão da Ucrânia pela Rússia, não antevem melhoria do desempenho económico destes segmentos da frota.

Tabela 2 – Indicadores económicos da frota que opera no Continente

CONTINENTE MFL		2019		2020		2021		2022	
		Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER
HOK	VL1218	0,39	2,51	0,03	1,10	0,39	2,46	0,31	2,34
	VL1824	0,42	2,53	0,06	1,21	0,05	1,19	0,02	1,09
	VL2440	-0,33	-0,43	-0,29	-0,14	-0,21	-0,11	-0,24	-0,70

Tabela 3 – Indicadores económicos da frota que opera fora da UE

PT FLEET OUTSIDE EU		2019		2020		2021		2022	
		Rofta	Rácio R/BER	Rofta	Rácio R/BER	Rofta	Rácio R/BER	Rofta	Rácio R/BER
HOK	VL2440	0,18	1,70	-0,25	-0,18	-0,11	0,55	-0,12	0,42
	VL40XX	-0,21	0,12	-0,29	-0,26	-0,25	-0,17	-0,50	-1,28

2.2. Indicadores de Utilização

O indicador utilizado corresponde ao rácio entre o número médio de dias e o número máximo de dias no mar, o que permite verificar o esforço efetivamente exercido e o esforço máximo que poderia ser exercido pela frota.

A partir da aplicação do sistema de semáforos é possível constatar que nos últimos anos, em nenhuma classe de comprimento se registam rácios satisfatórios, isto é, superiores a 0,9.

Este facto pode estar relacionado com a redução da atividade por parte de algumas embarcações resultante da paragem quando termina a respetiva quota individual de espadarte.

O segmento VL1218 apresenta rácio de 0,70, o que poderá indiciar uma situação de subutilização.

Tabela 4 – Indicador de utilização da frota que opera no Continente

Continente - MFL			2019			2020			2021			2022		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
NAO	HOK	VL1218	192	265	0,72	189	274	0,69	190	344	0,55	184	263	0,70
		VL1824	227	323	0,70	193	366	0,53	210	365	0,57	190	257	0,74
		VL2440	228	257	0,88	199	234	0,85	218	270	0,81	202	270	0,75

Tabela 5 – Indicador de utilização da frota que opera que opera fora da UE

PT FLEET OUTSIDE EU			2019			2020			2021			2022		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
OFR	HOK	VL2440	253	308	0,82	245	363	0,67	245	331	0,74	256	316	0,81
		VL40XX	230	270	0,85	188	296	0,64	289	340	0,85	257	285	0,90

2.1. Indicadores Biológicos

Se, genericamente, o estado dos recursos capturados pela frota nacional avaliado pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM) é considerado a ser explorado a níveis biológicos de segurança, existem outras situações em que, por razões de precaução, sem que tenha sido verificada uma avaliação através de modelos analíticos, os Totais Admissíveis de Captura têm sofrido reduções consideráveis ao longo do tempo, por razões de precaução.

Muitas das outras espécies capturadas com palangre de fundo não são avaliadas pelo CIEM fazendo parte de uma pescaria mista demersal que integra, das espécies com quota, apenas a pescada e a juliana e das restantes espécies com parecer emitido pelo CIEM, o robalo.

Relativamente às espécies com quotas, esta visão precaucionária tem colocado problemas relacionados com a gestão das quotas e obrigado à implementação de medidas de contenção, designadamente de licenciamento específico, aplicando-se diversas restrições ao licenciamento de espécies sujeitas a quota, como é o caso do peixe-espada-preto, goraz e imperadores. No caso das últimas duas espécies mencionadas, o goraz e imperadores, salienta-se que as mesmas registam um elevado preço médio, pelo que a redução das capturas permitidas se traduz numa menor rentabilidade dos segmentos de frota em causa.

Na tabela 6 consta a evolução das quotas e descargas das três principais espécies capturadas por frotas artesanais e tradicionais na zona 9 do CIEM, que operam exclusivamente com aparelhos de linhas e anzóis. Verifica-se que nos últimos 6 anos as quotas das espécies mencionadas foram reduzidas em 31%.

Relativamente ao goraz tem sido possível obter reforço de quota por troca de quotas com Espanha. Importa ainda referir que a quota de imperadores está repartida entre Continente e Açores, estando apenas disponível para a frota do continente 15% da quota total.

Tabela 6 – Quotas iniciais e capturas no continente de espécies de profundidade 2017-2022 (tons)

	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga
Espada preto	3 294	2 305	2 965	1 827	2 801	2 560	2 801	2 485	2 241	2 354	2241	2108
Goraz	37	76	35	68	32	39	32	47	25	32	25	37
Imperador	182	186	182	184	164	157	164	159	41	139	145	145

Acresce que as reduções de quotas destes recursos para 2023 e 2024, de 6% no peixe-espada-preto e no goraz e de 20% nos imperadores, todos pelas razões de precaução acima identificadas fazem prever dificuldades acrescidas para a frota que captura estas espécies, quer no caso do peixe-espada preto, a título dirigido, ou das duas outras espécies que são parte de uma pescaria mista e onde, apesar das reduzidas possibilidades de pesca, o seu elevado preço médio, leva a impactos com redireccionamento para pesqueiros mais costeiros onde as espécies capturadas são menos valorizadas. Refira-se que nestes pesqueiros que podem ir até aos 600m são capturadas espécies com valor económico relevante como o cantarilho legítimo e o cherne.

A frota do palangre de superfície, composta por 40 embarcações com quota de espadarte atribuída no continente para pescar os dois stocks do Atlântico (Norte e a Sul de 5ºN), tem igualmente evidenciado problemas de equilíbrio relativamente às suas possibilidades de pesca.

Apesar do estado do recurso espadarte, em ambos os stocks, ter sido considerado estável e sem variações consideráveis nas possibilidades de pesca, a frota licenciada no Continente tem dificuldade em rentabilizar a sua atividade já que, existindo quotas repartidas por embarcação, as mesmas não são suficientes para assegurar a viabilidade desta frota.

No que se refere ao stock Norte, a frota do continente, com 40 embarcações, tem atribuída 66,1% da quota total que ronda as 1000 toneladas, com uma percentagem que vai dos 0,6 % da quota do continente aos 6%, ou seja, entre as 4 toneladas e as 41 toneladas. Destas, 7, dispõem ainda de quota para o stock sul, numa percentagem de 11,6 ou seja aproximadamente 35 toneladas cada.

Esta frota é muito específica, apenas licenciada para palangre, existindo várias categorias de embarcações, desde as que operam em todo o Atlântico até às embarcações costeiras, mais pequenas, que pescam sazonalmente espadarte e operam com palangre de fundo ou de profundidade no resto do ano.

Para tentar viabilizar a frota, nos últimos anos, tem sido negociado com outros Estados membros o reforço da quota, envolvendo uma Organização de Produtores transnacional, da ordem das mil toneladas só para a frota do continente mas tal reforço é incerto e é efetuado em diferentes épocas da safra não dando estabilidade ou garantias à frota, de possibilidade de continuação de operação. Na tabela 7 constam as quotas iniciais e adaptadas de espadarte stock Norte e o respetivo grau de utilização nos últimos 6 anos.

Tabela 7 – Quotas e capturas de espadarte Norte entre 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Quota inicial	1 170,80	978,8	1 010,40	1 047,80	1 010,40	1 010,40
Quota ajustada	1 738,50	1 692,40	2 410,40	2 383,90	2 180,30	1 687,80
Capturas	1 879,70	1 691,30	2 414,30	2 095,30	2 160,50	1 738,63

Acresce que esta frota captura habitualmente também tubarões de superfície nomeadamente tintureira e anequim, as quais assumem um importante complemento para a rentabilidade das embarcações, às quais têm sido aplicadas restrições relevantes. O anequim está incluído na Convenção CITES, com restrições ao comércio e a tintureira é objeto de um TAC, tendo Portugal uma quota de 5 358 toneladas, mas será incluído também na Convenção CITES em novembro próximo, com restrições ao comércio, tendo impacto na atividade da frota em 2024 e anos seguintes.

Em 2023, o grau de utilização da quota de espadarte do stock Norte pela frota do Continente, após um reforço de quota de 300 toneladas, já ultrapassou os 75%, havendo que considerar a redução da quota para compensação da sobrepesca em 2022, aconselhando por isso a adoção de uma medida de cessação temporária dirigida apenas à frota de palangre com quota individual de espadarte no Atlântico Norte.

Mesmo que se verifique, no futuro, um aumento da quota de espadarte do stock Norte, o facto de Portugal dispor apenas de 7,7 % do TAC global, faz com que as expectativas de um aumento considerável da quota que permita viabilizar a pesca de cerca de 40 embarcações seja muito reduzido.

Em resumo, se bem que os recursos capturados com palangre de superfície no Continente não apresentem sinais de sobre-exploração a pescaria está restringida por quotas limitadas ou por outras restrições resultantes de orientações internacionais relacionadas com preocupações ambientais de conservação da biodiversidade.

3. OBJETIVOS E METAS

3.1 *Objetivos a ser alcançados*

Face ao exposto no ponto 2 do presente Plano, e tendo em consideração o universo das embarcações do segmento HOK, por classe de comprimento, constantes da Tabela 1, que se identificaram como estando

em desequilíbrio estrutural, entende-se adequado prever o abate de cerca de 7 embarcações de palangre de superfície dirigido a espadarte de que resultará a disponibilização de cerca de mais 100 toneladas de espadarte. Prevê-se ainda o abate de cerca de 9 embarcações de palangre de fundo e/ou de profundidade.

Deste modo estima-se um ajustamento da capacidade da frota em 16 embarcações, o que se traduzirá numa redução da capacidade da arqueação bruta da frota de aproximadamente 1 330 GT, e da potência propulsora de 3 800 KW.

Tabela 8 - Objetivo estimado de redução

Tipo de arte	Estimativa de redução		
	N.º de embarcações	Arqueação Bruta (GT)	Potência (KW)
Palangre de fundo	9	530	1 800
Palangre de superfície	7	800	2 000
Total	16	1 330	3 800

3.2 Especificação dos instrumentos que permitem atingir esses objetivos

Para atingir o objetivo de redução prevê-se recorrer ao regime de cessação definitiva através do desmantelamento do navio de pesca ou pelo seu abate para adaptação a outras atividades que não sejam de pesca comercial, privilegiando as embarcações com maior idade que são geralmente as menos eficientes em termos energéticos, não só ao nível de motor, mas também em termos hidrodinâmicos e, as que têm mais dificuldade em assegurar uma atividade regular ao longo do ano.

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 1 e respetivos pescadores, de acordo com as regras definidas no artigo 20º do Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria FEAMPA e de outras que venham a ser estabelecidas por legislação nacional. O montante de apoio será determinado de acordo com os métodos de cálculo referidos no respetivo programa operacional (PO Mar 2030).

Para o efeito, o navio de pesca deve estar registado como navio ativo e ter exercido atividades de pesca no mar durante pelo menos 90 dias por ano nos últimos dois anos civis anteriores à data de apresentação do pedido de apoio.

A capacidade de pesca equivalente é definitivamente retirada do ficheiro da frota de pesca da União e as licenças e autorizações de pesca definitivamente retiradas, em conformidade com o artigo 22.º, n.os 5 e 6, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

De acordo com o Regulamento do FEAMPA, o beneficiário do apoio não poderá registar qualquer navio de pesca nos cinco anos seguintes à receção do apoio e os proprietários dos navios de pesca que se encontrem nos segmentos de frota identificados na tabela supramencionada, não poderão beneficiar de apoios à substituição de motores propulsores (principais e auxiliares), nem dos apoios referentes ao arranque da atividade para jovens pescadores.

Tendo especificamente em conta a situação, em 2023 prevê-se também a implementação de uma medida de imobilização temporária da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte em 2023 a abranger cerca de 40 embarcações, igualmente com enquadramento no FEAMPA.

3.3. Calendarização que permita especificar claramente qual o horizonte temporal e metas a atingir

No que respeita à cessação definitiva das atividades de pesca, prevê-se implementar o regime legal no segundo semestre de 2023 e completar o processo de abate até final de 2025, permitindo, no caso da frota de espadarte, licenciada para o continente com quota atribuída, criar melhores condições para a rentabilização da frota no futuro.

Relativamente à cessação temporária das atividades de pesca, prevê-se a implementação do regime legal de modo a permitir a imobilização das embarcações com início durante o mês de junho e fim no mês de setembro de 2023, por um período de 45 dias.