

## PLANO DE ACÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO DA FROTA DE 2015

### 1 - Introdução e Enquadramento.

O artigo 22º do Regulamento (UE) N.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, determina que os Estados-Membros devem estabelecer e aplicar medidas de adaptação de capacidade das frotas em função das possibilidades de pesca de que dispõem ao longo do tempo. 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 actividade, económicos, sociais e biológicos.

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

Pretende-se salientar que, em 2015, Portugal melhorou a metodologia aplicada aos parâmetros utilizados na análise económica das frotas utilizando, para além dos dados dos inquéritos da recolha de dados, dados reais sobre o consumo de combustível e respectivos custos relativamente a um elevado número de embarcações da frota de pesca. Adicionalmente, a grande maioria dos custos foram parametrizados em função de variáveis que se consideraram relevantes para cada um deles, estabilizando e tornando o modelo económico significativamente mais fiável. No entanto, o modelo utilizado para a determinação dos custos de depreciação ainda não se encontra adequadamente calibrado para a realidade da frota portuguesa. Com efeito, tendo em conta a idade das embarcações portuguesas e comparando os dados com outros Estados-Membros, verifica-se que os custos previstos são demasiado elevados (em muitos casos, da mesma ordem de grandeza dos custos de combustível). A sobrevalorização destes custos afecta de forma negativa o desempenho económico dos segmentos de frota, aspecto que assume especial relevância nos segmentos de frota de arrasto e do cerco (que possuem embarcações de maior idade média com custos de construção / depreciação muito elevados). Assim, para o ano de 2015, os valores de depreciação foram revistos, prevendo-se que o modelo possa ser ainda aperfeiçoado em 2016.

## 2 - Identificação das Frotas em Desequilíbrio Económico.

De acordo com os quadros representados no Anexo X do relatório da frota de 2015, foram identificados os segmentos que têm apresentado, de forma sistemática, indicadores económicos negativos, ao longo dos últimos anos indicando, assim, um desequilíbrio económico estrutural.

			Rofta-tx interesse					Rácio BER				
			2011	2012	2013	2014	2015 <sup>1</sup>	2011	2012	2013	2014	2015
AREA 27	DFN	VL1824	-0.14	-0.10	-0.07	-0.02	0.04	0.45	0.57	0.67	0.92	1.18
		DRB	VL0010	-0.23	-0.22	-0.15	-0.09	-0.04	-0.07	-0.07	0.25	0.53
	VL1012		-0.11	-0.12	0.00	-0.10	-0.17	0.44	0.47	0.97	0.49	0.17
	DTS	VL1824	0.04	-0.03	-0.05	-0.02	0.02	1.17	0.87	0.79	0.90	1.13
		VL2440	0.00	-0.10	-0.12	-0.05	0.02	0.98	0.57	0.51	0.78	1.09
	HOK	VL2440	-0.04	0.00	-0.10	-0.01	0.09	0.83	1.02	0.54	0.96	1.48
OFR	HOK	VL40XX	-0.01	0.15	-0.08	0.00	0.09	0.97	1.68	0.72	0.98	1.46

Tabela 1- Identificação dos segmentos de frota em situação de desequilíbrio económico estrutural

Analisando a tabela 1, conclui-se que os desequilíbrios económicos incidem sobretudo nas embarcações de arrasto e de palangre (essencialmente palangre de superfície). Estes desequilíbrios estão intimamente relacionados com os elevados custos de combustível entre 2011 e 2013, uma vez que o consumo de combustível destas embarcações é significativamente mais elevado que o das embarcações que utilizam artes passivas. Apesar de, em 2014, se ter verificado uma melhoria global nos segmentos relacionada com a diminuição significativa do preço do combustível, os mesmos ainda se encontram, de uma maneira geral, negativos.

Outro aspecto importante prende-se com as projecções para 2015 que, caso se mantenha o comportamento de melhoria no desempenho económico observado entre 2013 e 2014, as mesmas serão maioritariamente positivas.

Observa-se, por fim, que o desempenho económico das embarcações do cerco tem-se vindo a agravar de forma significativa a partir de 2013, fruto da limitação de capturas de sardinha que representava a principal espécie capturada por este segmento. Prevê-se que os indicadores económicos reais relativos a 2015 se agravem uma vez que a quota disponível foi inferior à do ano de 2014.

Assim, considera-se que, mantendo-se o recurso sardinha numa situação de dificuldade e, consequentemente, com fortes limitações de captura, o desempenho deste segmento tenderá a degradar-se, prevendo-se a ocorrência de indicadores económicos negativos a curto prazo. Salienta-se, ainda, que esta tendência é independente da dimensão das embarcações, abrangendo a totalidade da frota do cerco (PS).

<sup>1</sup> Valores previsionais, obtidos por extrapolação, com base no comportamento evolutivo entre 2013 e 2014.

### 3 - Indicadores de Sustentabilidade Biológica

No ponto 8.3 do relatório da frota de 2014, o segmento da frota do cerco, ao capturar predominantemente sardinha, foi considerado como susceptível de apresentar problemas ao nível da sustentabilidade da exploração no caso deste recurso se manter nos níveis em que se encontrava.

De acordo com o parecer do ICES para 2015, a mortalidade por pesca decresceu 60 % entre 2011 e 2014, situando-se ao nível da mortalidade verificada no período 1990-2005. O recrutamento situou-se abaixo da média da série histórica desde 2005.

Neste contexto, a frota do cerco, apresentando uma dependência económica significativa de um recurso que se encontra em dificuldades, poderá indiciar 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 2 apresenta o número de embarcações e respectivas capacidades, em arqueação bruta e potência.

		Núm	GT	kW
DFN	VL1824	27	1,807	6,438
DRB	VL0010	44	136	1,963
	VL1012	24	197	1,696
	Total	68	333	3,659
DTS	VL1824	7	839	2
	VL2440	67	14,751	36,326
	Total	74	15,590	36,328
HOK	VL2440	29	6,510	12,765
	VL40XX	5	2,910	4,169
	Total	34	9,420	16,934
PS	VL0010	24	109	1,060
	VL1012	28	254	2,157
	VL1218	34	694	4,827
	VL1824	51	2,856	14,529
	VL2440	18	1,490	6,261
	Total	155	5,403	28,834
<b>Total</b>		<b>358</b>	<b>32,553</b>	<b>92,193</b>

Tabela 2 - Segmentos de frota em situação de desequilíbrio (frota em 2014)

## 5 - Objetivos e Instrumentos de Ajustamento

### 5.1 - Redes passivas (DFN)

Apesar da classe de comprimento das embarcações de maiores dimensões (VL1824) que utilizam redes como arte principal (DFN), apresentar, de forma continuada nos últimos anos, indicadores económicos negativos, observa-se que o indicador de retorno do investimento (Rofta) tem vindo sistematicamente a melhorar, tal como ilustrado na tabela 3 e figura 1.

	2011	2012	2013	2014	2015
Receitas (exclui subsídios)	247,815	257,722	235,000	245,920	256,840
Custos operacionais	219,179	221,975	193,631	185,982	178,333
Custos do capital (depreciação)	85,091	72,364	66,633	65,848	65,062
Lucro líquido	-56,455	-36,616	-25,264	-5,910	13,445
Valor dos activos	408,308	365,586	343,782	337,722	331,662
Rendimento dos activos fixos tangíveis-Rofta	-0.14	-0.10	-0.07	-0.02	0.04

Tabela 3 - Receitas, ativos e custos médios por embarcação DFN VL1824

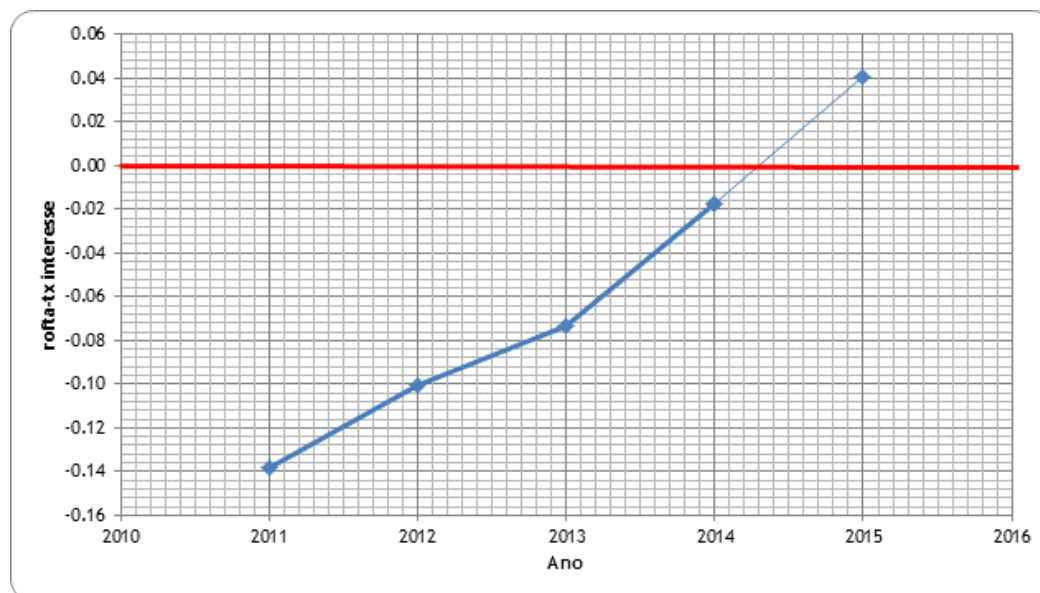


Figura 1 - Variação do indicador económico Rofta nos últimos anos DFN VL1824

Analisando os desempenhos económicos de cada uma das embarcações deste segmento, observa-se que existe um grupo de embarcações (cerca de 15%) que apresentam indicadores económicos muito negativos, fruto de um fraco volume de receitas. Considerando que as unidades que apresentam maiores debilidades no desempenho

económico são as de maior idade, estabelece-se como condição para a cessação definitiva da actividade uma idade mínima de 20 anos para as embarcações e o seguinte objectivo de redução:

Núm	GT	kW
3	200	700

Tabela 4 - Objectivo de redução do segmento de frota DFN VL1824

### 5.2 - Dragas (DRB)

Apesar deste segmento de frota ter vindo a melhorar, de forma consistente nos últimos anos, o seu desempenho económico, fruto do aumento do preço médio do produto capturado e do volume de capturas diários, as embarcações de menores dimensões (VL0010 e VL1012) ainda não conseguem atingir volumes de vendas que, de acordo com os indicadores utilizados para a análise económica, permitam viabilizar economicamente a sua actividade. A principal razão para este facto prende-se com o elevado número de dias de inactividade, relacionado com as paragens obrigatórias de 45 dias por ano para as embarcações que capturam bivalves, as interdições de captura por motivos de saúde pública e as paragens devido a condições meteorológicas adversas que afectam, de forma mais significativa, as embarcações de menores dimensões.

Atendendo a que as embarcações de maior idade, por possuírem débeis condições de segurança, são as mais afectadas por paragens devido às condições de mar adversas, considera-se que o desempenho económico deste segmento beneficiaria com a saída definitiva de cerca de 15% das embarcações, nomeadamente através da cessação definitiva da actividade de pesca. Assim, estabelece-se uma idade mínima de 20 anos para as embarcações a retirar desta frota, com o seguinte objectivo de redução:

Núm	GT	kW
6	30	400

Tabela 5 - Objectivo de redução dos segmentos DRB VL0010 e VL1012

### 5.3 - Arrasto de portas (DTS)

Embora os indicadores económicos apontem desequilíbrios em alguns sub-segmentos do arrasto costeiro nos últimos três anos, nomeadamente em relação a embarcações de maiores dimensões, constata-se que apenas em 2012 e 2013 os indicadores tomam valores mais preocupantes. Como referido no ponto 1, existem diversos factores que poderão influenciar desfavoravelmente os indicadores e que poderão não traduzir a realidade económica deste segmento de frota, nomeadamente a estimativa dos custos de depreciação, que de acordo com a tabela 6, se situam em cerca de 20% do valor dos activos.

		2011	2012	2013	2014	2015
VL1824	Receitas (exclui subsídios)	584,225	545,093	513,109	478,649	444,190
	Custos operacionais	481,385	484,852	434,903	397,843	360,782
	Custos do capital (depreciação)	83,046	73,935	104,874	89,946	75,017
	Lucro líquido	19,795	-13,694	-26,669	-9,139	8,391
	Valor dos activos	488,799	446,749	529,438	470,076	410,713
	<b>Rendimento dos activos fixos tangíveis-Rofta</b>	<b>0.04</b>	<b>-0.03</b>	<b>-0.05</b>	<b>-0.02</b>	<b>0.02</b>
VL2440	Receitas (exclui subsídios)	689,641	707,544	668,351	665,484	739,633
	Custos operacionais	552,818	641,026	610,637	560,464	571,302
	Custos do capital (depreciação)	139,584	142,405	150,209	143,760	153,479
	Lucro líquido	-2,761	-75,888	-92,495	-38,740	14,853
	Valor dos activos	724,990	739,397	770,337	718,594	746,088
	<b>Rendimento dos activos fixos tangíveis-Rofta</b>	<b>0.00</b>	<b>-0.10</b>	<b>-0.12</b>	<b>-0.05</b>	<b>0.02</b>

Tabela 6 - Receitas, ativos e custos médios por embarcação DTS VL1824 e VL2440

Existe, no entanto um sub-segmento do arrasto que dirige a captura aos crustáceos que enfrenta dificuldades económicas relacionadas com a reduzida quota de lagostim e com a diminuição da abundância da gamba-branca e camarão, traduzindo-se numa diminuição significativa do volume de vendas. Assim, e com vista a adaptar a capacidade da frota aos recursos disponíveis, estabelece-se o objectivo de redução da frota indicado na tabela 7, a concretizar através da cessação definitiva da actividade de algumas destas embarcações,

Núm	GT	kW
3	630	1.500

Tabela 7 - Objectivo de redução do segmento de frota DTS VL1824 e VL2440

#### 5.4 - Anzol (HOK)

Atendendo ao fraco desempenho económico observado na frota de anzol (HOK) nos últimos anos, Portugal procedeu, no ano 2014, ao ajustamento da capacidade desta frota, com recurso a apoios no âmbito do FEP, para os segmentos de frota de maior dimensão, tal como indicado na tabela 1, tendo-se registado o abate de 6 embarcações, representando uma capacidade total (GT) de 1.214 unidades e 2.555 kW, correspondente a cerca 11% do total desta frota.

		Frota 2014	Cessação	% Redução
VL1824	núm.	21	3	14,3
	GT	1.896	336	17,7
	Kw	5.372	858	16,0
VL2440	núm.	29	2	6,9
	GT	6.510	380	5,8
	kW	12.765	809	6,3
VL40XX	núm.	5	1	20,0
	GT	2.910	498	17,1
	kW	4.169	888	21,3
Total	núm.	55	6	10,9
	GT	11.316	1.214	10,7
	kW	22.306	2.555	11,5

Tabela 8 - Redução de frota de palangre (HOK) ocorrida em 2014

Ainda assim, será previsto um ajustamento adicional da frota de anzol, através da cessação definitiva da actividade de algumas embarcações, de acordo com a tabela 9.

Núm	GT	kW
3	830	1.500

Tabela 9 - Objectivo de redução do segmento de frota HOK VL2440 e VL40XX

### 5.5 - Cerco (PS)

Apesar da frota do cerco ter vindo a ser um dos segmentos com melhor desempenho económico da frota de pesca nacional, a situação económica da frota tem vindo rapidamente a degradar-se em resultado das fortes limitações de captura da principal espécie de que esta frota economicamente depende (sardinha) tendo, em 2014, cessado a sua actividade em meados de setembro e em 2015 sofrido uma forte redução da sua actividade.

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 efectuar-se uma redução de toda a frota do cerco de acordo com o estabelecido na tabela 10.

Núm	GT	kW
6	210	1.100

Tabela 10 - Objectivo de redução do segmento de frota do cerco - PS

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

#### 5.6 – Resumo dos Objectivos a Atingir, Considerações Finais

A tabela 10 resume a informação contida nos pontos anteriores, prevendo uma redução global dos segmentos de frota identificados como estruturalmente desequilibrados em cerca de 7,5% do número de embarcações e 6,5% nas capacidades GT e potência propulsora.

Arte	Classe de comprimento	Frota em 2015			Objetivo de redução		
		Núm	GT	kW	Núm	GT	kW
DFN	VL1824	27	1.807	6.438	3	200	700
DRB	VL0010	68	333	3.659	6	30	300
DTS	VL1824 E VL2440	74	15.590	38.328	3	630	1.500
HOK	VL2440 E VL40XX	34	9.420	16.934	3	830	1.500
PS	Todas as classes	155	5.402	28.835	6	210	1.100
<b>Total</b>		<b>358</b>	<b>32.553</b>	<b>92.193</b>	<b>21</b>	<b>1.890</b>	<b>4.000</b>

Tabela 10 - Objectivo de redução - Quadro Resumo

Caso se verifique uma melhoria nos indicadores económicos de 2015 ou de sustentabilidade biológica, o presente plano de acção poderá ser revisto no próximo ano, estabelecendo-se novos objetivos em conformidade.

## 6 - Calendário para a Execução do Plano de Acção

O ajustamento da frota descrita no ponto 10 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 10 e respectivos 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 nacional. 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 10, 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 actividade para jovens pescadores (alínea d) do ponto 1 do artigo 31º).