

DESCONSTRUIR OS MITOS DOS SUBSÍDIOS DA PESCA: MODERNIZAÇÃO E RENOVAÇÃO DA FROTA

Em discussões recentes no Parlamento e no Conselho foram feitos apelos para que seja incluída no futuro Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) ajuda financeira da União Europeia (UE) para a modernização das frotas, em particular para a substituição de motores, mas também para a construção de novas embarcações. Estas medidas NÃO devem ser apoiadas com ajudas públicas. A reforma da Política Comum de Pescas (PCP) de 2002 prometia acabar com o financiamento para renovação das frotas e em 2012, na Cimeira Rio+20, a comunidade internacional, incluindo a UE, comprometeu-se novamente a eliminar gradualmente os subsídios que contribuam para a sobrepesca. Além disso, estas medidas contradiriam a proposta da UE apresentada ao Grupo de Negociação de Normas da Organização Mundial do Comércio, no sentido de proibir subsídios para a construção de novas embarcações de pesca ou para a renovação das atualmente existentes.¹

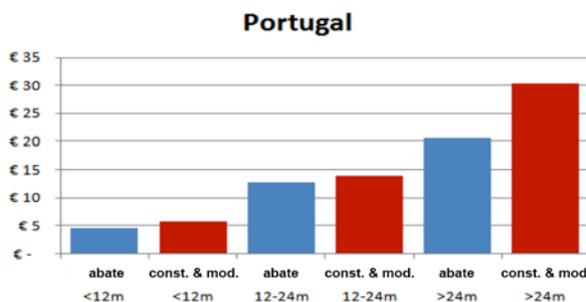
Mito: Os fundos da UE para as pescas beneficiam todo o sector.

Realidade: Os apoios da União Europeia à modernização de embarcações têm normalmente ajudado apenas um segmento muito específico da frota, e não o sector na sua globalidade. Em média, apenas 14% das embarcações da UE receberam financiamento para modernização ou construção, ao abrigo do regime de financiamento anterior, o Instrumento Financeiro de Orientação Financeira (IFOP), em vigor entre 2000 e 2006.²

Mito: Os apoios da UE ajudam sobretudo o sector de pequena escala

Realidade: No passado, a maior parte dos fundos comunitários foram dirigidos a embarcações com mais de 12m de comprimento. A tabela abaixo mostra que Portugal recorreu ao IFOP essencialmente para abater e modernizar embarcações superiores a 24m. Por outras palavras, a maioria dos fundos públicos não foram aplicados na frota de pequena escala

Financiamento IFOP total para abate, construção e modernização por comprimento de embarcação em Portugal (milhões de €)³



Mito: Os subsídios da UE para as pescas não estão a distorcer a concorrência entre as frotas de diferentes Estados Membros (EM)

Realidade: O valor total de subsídios recebido por cada EM recebe varia muito, assim como os fins a que cada EM destina as verbas recebidas. A tabela abaixo demonstra inequivocamente que os maiores investimentos nas frotas com verbas do IFOP foram feitos pela Espanha, seguida pela Itália e pela França. No entanto, enquanto a Itália e a maioria dos outros EM utilizaram essa ajuda para reduzir as suas frotas

¹ Consulte TN/RL/GEN/134 enviado em maio de 2006.

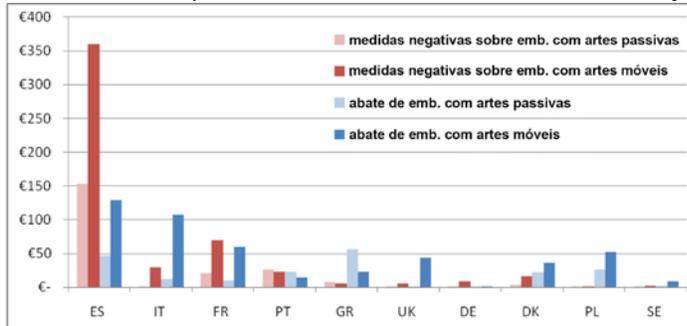
² Poseidon (2010) FIGF 2000–2006 Shadow Evaluation, disponível em

http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIGF-evaluation.pdf, p. 36.

³ Poseidon (2010), p. 40.

(apoios ao abate), a Espanha e a França aplicaram a maior parte na modernização das suas frotas (resumido na tabela abaixo como medidas negativas, uma vez que se arriscam a manter ou mesmo aumentar a sobrecapacidade de pesca). Em diversas pescarias, como por exemplo as praticadas por embarcações portuguesas e espanholas ao largo da Península Ibérica, isto pode distorcer a concorrência.

Fundos do IFOP aplicados em medidas destinadas às embarcações⁴



Mito: Os subsídios da UE para a pesca não contribuem para a sobrepesca

Realidade: Os apoios à modernização e construção de embarcações têm mantido ou mesmo aumentado a sobrepesca. Por exemplo, alguns EM têm gasto milhões de euros de subsídios da UE para construir e modernizar as frotas para pesca de atum-rabilo. E isto apesar do estado crítico do *stock*, da contínua redução da quota para a UE nos últimos anos e dos acordos a nível da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (CICTA) para reduzir a capacidade de pesca. Foram igualmente atribuídos grandes subsídios a outras frotas que têm como alvo *stocks* sobreexplorados.⁵

Mito: A renovação e modernização da frota não aumentará os custos administrativos

Realidade: Permitir a modernização da frota e a construção de novas embarcações acarretará custos administrativos adicionais, devido à necessidade de fiscalização apertada, para garantir que o financiamento atribuído não servirá para aumentar a capacidade de pesca de várias embarcações, nem contribuir para manter a atual sobrecapacidade. Na UE, a sub-declaração da potência dos motores tem sido um problema corrente: é quase impossível controlar a potência real dos motores quando estes são instalados a bordo, pois é fácil fazer ajustamentos às configurações de injeção de combustível.⁶ Além disso, atualmente os EM não fornecem nem exigem que os beneficiários forneçam as informações necessárias para garantir que os apoios não contribuem para manter a sobrecapacidade.⁷

Face ao exposto, pedimos-lhe que se oponha aos subsídios da UE para substituição de motores e outras medidas de modernização, bem como para a construção de novas embarcações, porque isso continuará a incentivar a sobrepesca. Em vez disso, recomendamos-lhe que trabalhe para garantir que as futuras ajudas da UE sejam utilizadas para apoiar a transição para uma pesca sustentável, através de medidas que incluam a recolha de dados, fiscalização a aplicação das leis e a investigação sobre artes de pesca mais seletivas.

Contacte:

Johanna Karhu	BirdLife Europe	+32 (0)2 238 50 93	johanna.karhu@birdlife.org
Vanya Vulperhorst	Oceana	+32 (0)479 92 70 29	vvulperhorst@oceana.org
Cathrine Schirmer	OCEAN2012 Coalition	+32 (0)483 666 967	cschirmer@pewtrusts.org
Saskia Richartz	Greenpeace	+32 (0)2 274 19 02	saskia.richartz@greenpeace.org
Rita Santos	WWF EPO	+32 (0)761 04 22	rsantos@wwf.eu

⁴ As medidas negativas incluem a modernização e a construção de navios.

⁵ Poseidon (2010) p. 26.

⁶ Comissão Europeia (2006) Métodos para medir a capacidade de pesca de embarcações, disponível em <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

⁷ Ecologic (2011) *EFF Sustainability Criteria* disponível em <http://www.ecologic.eu/4328>.