

**RELATÓRIO ANUAL
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2024****1. SUMÁRIO** (*Summary*)**❖ Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca**

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciam para a globalidade dos segmentos que a capacidade da frota portuguesa se encontra em relativo equilíbrio com as oportunidades de pesca. No que se refere à frota do Continente, tem-se verificado a existência de algumas vulnerabilidades nos segmentos com comprimento fora a fora igual ou superior a 12 metros que operam com linhas e anzóis (HOK), tendo sido, nessa sequência, elaborado em 2022 um plano de ação que se encontra ainda em vigor.

No que se refere à frota da Região Ultraperiférica da Madeira (RAM), identificou-se no Relatório anual de 2023 a necessidade de um ajustamento da capacidade do segmento que opera com artes ativas polivalentes (MGP) de comprimento fora a fora entre 18 e 24 metros, e nesse sentido foi apresentado um plano de ação que se encontra, também, em vigor. No presente relatório é ainda apresentado um novo plano de ação para as embarcações que operam com salto e vara (HOK VL2440) na RAM, por se terem identificado algumas vulnerabilidades neste segmento de frota.

❖ Capacidade da frota

Em 31 de dezembro de 2024, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 811 embarcações com uma arqueação bruta total de 84 045 GT e uma potência propulsora total de 341 944 kW. A frota portuguesa encontra-se distribuída pelo Continente (MFL), e duas Regiões Ultraperiféricas (RUP): Região Autónoma dos Açores (RAA) e Região Autónoma da Madeira (RAM).

❖ Caracterização dos segmentos mais importantes

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto capturaram, em termos de pescado fresco e refrigerado, cerca de 69% e 10% respetivamente do volume total de capturas. A sardinha, a cavala e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 87,5% do total de descargas deste segmento, destacando-se a sardinha e a cavala com cerca de 50% e 24% respetivamente, como as espécies mais representativas. No segmento do arrasto, o carapau, o verdinho e as potas foram as principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado e representaram 72,8% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 46% (4 491 toneladas). Os segmentos das frotas polivalentes cujas principais espécies capturadas são os polvos, a cavala, o berbigão e as ameijoas, descarregaram cerca de 22% (20 036 toneladas) do total de capturas de pescado fresco e refrigerado do Continente.

❖ Entradas e saídas da frota durante o ano de 2024

Em 2024, entraram na frota de pesca nacional 47 embarcações (correspondendo a 2 487 GT e 5 029 kW,) e saíram 85 unidades (envolvendo 3 269 GT e 8 175 kW). Os movimentos de entrada e saída da frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP) e redes de emalhar e tresmalho (DFN). Aproximadamente 23% das embarcações que entraram na frota de pesca portuguesa em 2024 não foram licenciadas para aquele ano, por se tratar de embarcações registadas, maioritariamente, no último trimestre do ano.

❖ Alterações no estado dos recursos e/ou nas possibilidades de pesca

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa, sujeitos a Totais Admissíveis de Captura (TAC), verificam-se alterações positivas nos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2024/257 do Conselho, de 10 de janeiro, com as respetivas atualizações. Neste contexto, em 2024, as oportunidades de pesca das principais espécies sujeitas a TAC aumentaram 9% relativamente às estabelecidas em 2023, verificando-se aumentos no biqueirão, (zona 9a), pescada, areeiro, carapau, verdinho e tamboril que compensaram reduções pontuais em outras espécies como o lagostim, solha, linguados e sarda. A estabilização das

oportunidades de pesca (reflexo da gestão baseada no Rendimento Máximo Sustentável - MSY), denota, a fraca variabilidade natural na abundância das populações, quer sejam sujeitas à pressão da pesca, quer às alterações climáticas (favoráveis a algumas espécies e desfavoráveis a outras).

Alguns recursos de vida curta, entre os quais as espécies de pequenos pelágicos mais emblemáticas para Portugal, como a sardinha e o biqueirão, são particularmente sensíveis à influência do meio ambiente (com todas as suas componentes bióticas e abióticas), podendo evidenciar oscilações significativas de abundância. Nestes dois casos as duas espécies têm preferências distintas em termos de salinidade e temperatura, o que as mantém habitualmente em contraciclo. O biqueirão tem preferência por condições mais tropicais (temperaturas mais altas e salinidade mais baixa), em comparação com a sardinha que prefere condições temperadas. Assim, apesar de não competirem diretamente, anos ou períodos de menor disponibilidade à pesca de uma, correspondem a maiores disponibilidades da outra, permitindo ao sector tirar proveito, alternadamente, das duas.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2024, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo mantiveram-se relativamente estáveis, sendo, contudo, de relevar o expressivo incremento do TAC de bacalhau da Divisão 3M da NAFO, em resultado da contínua melhoria da situação biológica deste recurso na zona do *Flemish Cap*. Esta melhoria resultou num aumento da quota nacional de bacalhau 3M em cerca de 92% face ao ano anterior.

No que concerne aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, importa destacar o seguinte:

- NAFO – O número de navios que opera no pesqueiro está estabilizado, e registou-se uma melhoria do bacalhau 3M, anteriormente referida.
- NEAFC - na reunião anual, realizada em novembro de 2023, foram adotadas as medidas de gestão para 2024 e, no que respeita a Portugal, regista-se a continuação da fixação do TAC de zero toneladas para o cantarilho, no mar de Irminger e o aumento de 1,5 % do cantarilho das áreas CIEM 1 e 2. Relativamente ao verdinho verificou-se um aumento de 12,5%, e de 5% para a sarda.
- ICCAT – Dos vários stocks com interesse para Portugal, mantiveram-se em 2024 os TAC acordados em 2023, e consequentemente as quotas portuguesas, designadamente para o atum rabilho, o espadarte Norte e Sul, o atum patudo e atum voador do Sul. Contudo, relativamente ao atum voador do Norte e perante a reavaliação do estado da unidade populacional, definindo o TAC para o período de 2024 a 2026, o mesmo teve um incremento de 25% relativamente ao ano anterior, denotando o bom estado do *stock*. Na reunião anual, realizada em novembro de 2023, foi aprovada a proposta de alteração da Recomendação 22-08, referente ao Plano de Gestão do atum rabilho (BFT), apresentada pela União Europeia, por forma a serem atualizadas as atuais disposições da ICCAT relativas à cultura de BFT e às capacidades de produção das *farms*. Foi retirada a limitação da capacidade de cultura e engorda das *farms*, que se encontravam ligadas à situação registada na ICCAT em 2018. Foi ainda aprovada, a Proposta da União Europeia e do Reino Unido para a substituição da Recomendação 19-07 relativa a medidas de gestão para a conservação da tintureira do Atlântico Norte. Por fim destaca-se a adoção da proposta da União Europeia, para substituir a Recomendação 19-08 sobre medidas de gestão para a conservação da tintureira do Atlântico Sul, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de captura do stock, que se encontra em sobrepesca, onde foi aprovada a repartição deste TAC pelas cinco Partes Contratantes que, historicamente, capturam este stock, com base nas suas capturas médias de 2019-2021, deixando uma quota de reserva, para permitir acomodar as capturas de outras Partes Contratantes.
- Acordo de Pesca UE/Noruega – No âmbito deste Acordo, Portugal beneficiou de um aumento de 9% da quota portuguesa de bacalhau-ártico para 2024.
- Svalbard - relativamente às águas do Svalbard a quota portuguesa sofreu uma diminuição de 13% de bacalhau-ártico para 2024.

❖ Regimes de redução do esforço e de ajustamento de capacidade

Para além do regime de controlo da capacidade de pesca, em 2024 vigoraram os seguintes planos:

- Plano Plurianual das Águas Ocidentais
- Plano de Gestão do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo
- Plano Plurianual para a Conservação e Gestão dos Atuns Tropicais
- Plano de Recuperação do tubarão-anequim do Atlântico Norte

- Plano de Gestão do tubarão-anequim do Atlântico Sul
- Plano de Gestão da Pesca da Sardinha
- Plano de Gestão da Enguia Europeia
- Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota MFL, classificada nos segmentos HOK VL1240
- Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota da RAM, classificada nos segmentos MGP VL1824 e HOK VL2440.

❖ **Cumprimento do Regime de entradas/saídas**

O regime de entradas e saídas da frota é efetuado de acordo com o estabelecido no nº 5 e nº 6 do artigo 22º e no nº 1 do art.º 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à Política Comum das Pescas (PCP), sendo apenas autorizadas entradas ou reentradas de embarcações, mediante a saída da frota de pesca de capacidade igual ou superior em arqueação bruta (GT) e potência propulsora (kW).

Em 2024, Portugal cumpriu os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos pelo Anexo II do Regulamento da PCP, quer para a frota registada no Continente (MFL) quer para as frotas registadas nas Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores.

❖ **Procedimentos de gestão da frota**

Em 2024, no âmbito da melhoria do sistema de gestão da frota, mantiveram-se em vigor as restrições ao licenciamento para determinadas artes com vista à regulação do esforço de pesca e capturas de espécies consideradas mais vulneráveis ou a níveis de exploração menos sustentáveis, ou ainda no âmbito do estabelecimento de reservas marinhas de biodiversidade. Manteve-se igualmente o condicionamento na atribuição de novas licenças para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e favorecer a manutenção dos equilíbrios existentes. Outra medida que tem sido utilizada na gestão da frota é o abate de embarcações, proporcionando uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca.

❖ **Aplicação dos indicadores de equilíbrio**

De acordo com as diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final), foram calculados os indicadores de utilização dos navios, indicadores económicos e indicadores da sustentabilidade biológica, apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores, e da frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia.

2. BALANÇO ENTRE A CAPACIDADE DA FROTA E AS OPORTUNIDADES DE PESCA (*Balance between capacity and fisheries opportunities*)

Em 2024, deu-se continuidade à execução da política de exploração sustentável dos recursos visando conciliar esta vertente com uma gestão equilibrada da capacidade da frota de pesca nacional. Paralelamente, têm vindo a ser adotadas medidas destinadas a melhorar as condições de segurança e habitabilidade das embarcações, no sentido de proporcionar às tripulações maior segurança e melhores condições de trabalho no exercício da atividade, mas a nível global insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca.

A análise conjugada dos indicadores económicos e biológicos permitem concluir, que a generalidade dos segmentos da frota portuguesa encontra-se numa situação de equilíbrio. Os segmentos que evidenciaram algumas vulnerabilidades nos últimos 4 anos, têm sido objeto de acompanhamento e de intervenção, sempre que se revele necessário, através da adoção de medidas específicas.

No que se refere ao plano de ação apresentado em 2022, para a frota MFL que opera com linhas e anzóis e de comprimento fora a fora superior a 12 metros, não é possível, ainda, retirar conclusões sobre o balanço destes segmentos, dado que o plano de ação apresentado encontra-se a ser executado. De referir que a frota do palangre de superfície que captura espadarte, tem sido monitorizada com particular atenção, dada a quota reduzida atribuída a Portugal para esta espécie, que continua a ser insuficiente para assegurar a atividade regular durante todo o ano (Anexo X).

Também as medidas que resultaram do plano de ação apresentado para o segmento de frota MGP 1824 na RAM, no relatório de 2023, encontram-se em vigor, prevendo-se que estejam concluídas no final de 2025 (Anexo XI-a).

A análise conjugada dos indicadores, aponta para algumas vulnerabilidades no segmento das HOK VL2440 na RAM, pelo que se considerou ser necessário estabelecer um plano de ajustamento para este segmento (Anexo XI-b).

3.DESCRICÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS *(General description of the fleet in terms of fishing)*

Descrição da frota

Em 31 de dezembro de 2024, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 811 embarcações, com uma arqueação bruta total de 84 045 GT e uma potência propulsora total de 341 944 kW, distribuída pelo Continente (MFL), pela Região Autónoma dos Açores (RAA) e pela Região Autónoma da Madeira (RAM). As frotas das Regiões Ultraperiféricas representam 15,9 % do total de embarcações nacionais (685 registadas na RAA e 399 na RAM), cuja capacidade em arqueação bruta (GT) representa 15,2% do total nacional (RAA com 9 172 GT e RAM com 3 620 GT) e 19,3% da potência propulsora (50 880 kW na RAA e 15 199 kW na RAM). No decorrer do ano de 2024, foram licenciadas 3 614 embarcações (73 748 GT e 280 178 KW), das quais 499 são embarcações registadas na frota da RAA (7 028 GT e 38 436 KW) e 95 da RAM (2 039 GT e 10 552 KW).

A frota nacional caracteriza-se por uma prevalência de embarcações da pequena pesca, em que cerca de 90% das unidades registadas têm um comprimento de fora a fora inferior a 12 metros e têm uma arqueação bruta reduzida, que no seu conjunto representa apenas cerca de 13,5% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 37,5 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 27,4 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional a 31 de dezembro de 2024.

Pescarias desenvolvidas

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores, desenvolvendo-se as respetivas pescarias de acordo com as áreas de operação e as artes atribuídas, agrupando-se da seguinte forma: Redes de Emalhar e Tresmalho (DFN); Dragas (DRB); Arrasto (DTS); Armadilhas (FPO); Linhas e Anzóis (HOK); Xávega (MGO); Cerco (PS); Arrasto de Vara (TBB) e Embarcações Polivalentes (MGP, PGP e PMP). No Anexo II, é efetuada uma caracterização das pescarias, apresentando-se informação quanto às principais espécies capturadas, zonas de operação e proporção da atividade de cada grupo relativamente ao total da frota ativa. No Anexo III, pode observar-se a situação da frota portuguesa a 31 de dezembro de 2024, por região e artes licenciadas, de acordo com a segmentação estabelecida no Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

MFL

A frota pesqueira que opera em águas nacionais desenvolve a sua atividade essencialmente nas Águas Portuguesas Ocidentais (Divisão IX a) em regime de pescarias multiespecíficas. Em 2024, as espécies com maior importância em termos económicos foram o polvo, a sardinha, o carapau, biqueirão, a gamba branca e a cavala, que totalizaram cerca de 47% do total nacional.

As principais espécies descarregadas foram a sardinha, a cavala, e o carapau que, apesar de totalizarem cerca de 59% das descargas, em termos económicos representam apenas 24% do total nacional.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2024, e no que respeita à atividade ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), há apenas a sinalizar a atividade desenvolvida pela frota nacional a operar ao abrigo do APPS UE/São Tomé e Príncipe, com uma autorização de pesca emitida na categoria de palangre de superfície no referido Acordo. Relativamente a estes Acordos de Pesca, foram ainda objeto de acompanhamento, as rondas negociais, as Comissões Mistas e respetivas reuniões técnicas ou de coordenação dos APPS com Cabo Verde, Mauritânia, Maurícia, São Tomé e Príncipe, Costa do Marfim, Senegal, Seicheles e Guiné-Bissau.

Há a destacar a celebração dos novos Protocolos dos APPS UE-Cabo Verde, em vigor desde 23 de Julho de 2024, com a validade de 5 anos, 2024-2029, permitindo a Portugal, a possibilidade de acesso às águas de Cabo Verde de cinco navios palangreiros e um navio atuneiro com canas, assim como, do APPS UE-Guiné-Bissau de cariz multiespécies com a duração de 5 anos, vigorando até 17 de setembro de 2029, no qual PT detém possibilidades de pesca para uma capacidade de 1060 TAB de arrastões congeladores para camarão, podendo, ainda, licenciar 2 navios palangreiros de superfície, para capturar espécies altamente migratórias.

Portugal como estado membro da UE, beneficia de oportunidades de pesca nos seguintes APPS que se encontram em vigor: Guiné-Bissau, Cabo Verde, Maurícia, Madagáscar, Seicheles, Costa do Marfim e Mauritânia.

No que respeita ao Acordo de Pesca UE/Noruega, incluindo as águas em torno do Svalbard, a frota portuguesa manteve o padrão de atividade que tem vindo a registar nos últimos anos, mantendo a presença regular de três unidades de pesca, envolvidas essencialmente na pesca do bacalhau.

Após a saída do Reino Unido da União, foi assinado um Acordo de Pesca entre os 27 Estados Membros da UE e o Reino Unido, em 24 de dezembro de 2020, estabelecendo as normas para este novo Acordo. Portugal licenciou três navios, em 2024, para as águas do Reino Unido, especialmente para a pesca de atum-voador norte.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2024, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, como é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC), que contou com a presença de três navios de pavilhão nacional envolvidos na captura de tunídeos e similares, da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (GFCM), com um navio a operar com armadilhas para a captura de camarão e na Comissão Interamericana do Atum Tropical (IATTC), com quatro unidades de pesca envolvidas na captura de tunídeos e similares.

De realçar que, a frota atuneira nacional, a operar em pesqueiros externos, opera exclusivamente com palangre de superfície.

RAA

A frota pesqueira da Região Autónoma dos Açores (RAA) é dominada por embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis (86% do total da frota ativa da Região), dentro dos limites da subárea Açores da Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, Subzona 10 da classificação estatística do CIEM (Conselho Internacional para a Exploração do Mar). Em 2024, as descargas efetuadas pela frota da RAA foram claramente dominadas pelos tunídeos que representaram cerca de 60% do total das descargas em peso. O segundo conjunto de espécies mais representativo foram as espécies demersais/profundidade que representaram cerca de 22% do total das descargas. Da análise da composição por grupos de espécies em termos de valor das descargas verifica-se que, em 2024, as espécies demersais/profundidade representaram 52% do valor total descarregado pela frota regional de pesca. Os tunídeos, apesar de serem dominantes em termos de quantidade, representam 31% do valor transacionado em lota pelas embarcações regionais.

RAM

A frota de pesca registada na RAM desenvolve a sua atividade essencialmente na subárea 2 da ZEE-Madeira, havendo embarcações que operam em determinadas épocas do ano nas águas dos Açores e das Canárias, ao abrigo de Acordos de Reciprocidade e em águas internacionais da CECAF, operando essencialmente com linhas e anzóis (HOK). As espécies mais representativas são os tunídeos, peixe espada preto, e várias espécies demersais, sendo estas também as que detêm maior peso económico na Região Autónoma. As embarcações polivalentes (MGP, PGP e PMP) representam cerca de 10% da Frota licenciada.

Evolução da frota

Mantém-se a tendência de redução da frota de pesca nacional em resultado do processo que tem vindo a ser desenvolvido no sentido da adaptação da capacidade aos recursos disponíveis. Comparando a situação a 31 de dezembro de 2024 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 16,9% do número de embarcações, de 15,5% em termos da capacidade em arqueação bruta (GT) e 6,3% da capacidade em potência propulsora (kW), conforme se verifica na Tabela 1. Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2020-2024), por região, classe de comprimento e segmento da frota.

Tabela 1 – Evolução da frota entre 2014 e 2024

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2024			DIFERENÇA EM VALORES ABSOLUTOS			DIFERENÇA EM VALORES PERCENTUAIS		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
MFL	6 996	85 449	294 844	5 727	71 253	275 866	-1 269	-14 196	-18 978	-18,14%	-16,61%	-6,44%
RAA	765	10 136	54 300	685	9 172	50 880	-80	-964	-3 420	-10,46%	-9,51%	-6,30%
RAM	430	3 896	15 966	399	3 620	15 199	-31	-277	-767	-7,21%	-7,10%	-4,81%
TOTAL PORTUGAL	8 191	99 482	365 110	6 811	84 045	341 944	-1 380	-15 437	-23 166	-16,85%	-15,52%	-6,34%

Evolução em 2024 - Entradas e Saídas

Em 2024, entraram na frota de pesca nacional 47 embarcações, totalizando uma capacidade de 2 487 GT e 5 029 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (MFL). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 21,3% respeitam a novas construções (CST), 78,7%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA).

Tabela 2 – Entradas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	INATIVA	TOTAL
MFL	8	2	1	3	1	14	14	43
RAA					3			3
RAM					1			1
TOTAL	8	2	1	3	5	14	14	47

Tabela 3 – Entradas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CHA	CST	
MFL	35	8	43
RAA	1	2	3
RAM	1		1
TOTAL	37	10	47

Durante o ano de 2024, saíram da frota de pesca nacional 85 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 3 269 GT e em potência propulsora de 8 175 kW.

Tabela 4 – Saídas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIAO	DFN	DTS	FPO	HOK	PGP	INATIVA	TOTAL
MFL	5	1	4	4	18	49	81
RAA				1			1
RAM					1	2	3
TOTAL	5	1	4	5	19	51	85

Tabela 5 – Saídas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	66	1	14	81
RAA			1	1
RAM	1		2	3
TOTAL	67	1	17	85

Tabela 6 – Evolução da Frota em 2024

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2024	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
CAPACIDADE DA FROTA EM 01/01/2024	6 849	84 792	343 078	5 765	71 983	276 895	683	9 189	50 950	401	3 621	15 232
ENTRADAS EM 2024	47	2487	5021	43	2479	4816	3	5	149	1	3	56
MOD EM 2024	0	35	2019	0	56	2195	0	-21	-175	0	0,32	0,00
SAÍDAS EM 2024	85	3269	8175	81	3264	8041	1	1	45	3	5	90
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2024	6 811	84 045	341 944	5 727	71 253	275 866	685	9 172	50 880	399	3 620	15 199
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-38	-747	-1134	-38	-729	-1030	2	-17	-71	-2	-1	-34
VARIAÇÃO EM PERCENTAGEM	-0,6%	-0,9%	-0,3%	-0,7%	-1,0%	-0,4%	0,3%	-0,2%	-0,1%	-0,5%	0,0%	-0,2%

Na Tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota e a Tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento.

Na Tabela 6, pode observar-se, por Região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2024 ao nível das entradas, saídas e alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução do número de embarcações e capacidades.

4.ESFORÇO DE PESCA (*Fishing effort*)

Regimes de Redução do esforço de Pesca e de Redução da Capacidade de Pesca

Em 2024 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

Tabela 7 – Planos de Recuperação/Ajustamento do Esforço de Pesca/Redução de Capacidade

Em vigor em 2024 ou estabelecidos em 2024	Destinatários	Objetivos
Regime de controlo da capacidade de pesca	Embarcações licenciadas para um número alargado de artes de pesca	Limitação da capacidade de pesca através do número de licenças.
Plano de Gestão da Sardinha Ibérica (2021-2026)	Em particular para as embarcações licenciadas com a arte de cerco	Exploração do recurso de acordo com regra de exploração precaucionaria. Defeso mínimo de 3 meses, limitação anual e diária das capturas.
Plano de Gestão da Enguia Europeia (em execução desde 2009)	Todas as embarcações/pescadores da pesca comercial e lúdica	Recuperar a biomassa da enguia prateada para valores prístinos.
Plano plurianual das Águas Ocidentais	Todas as embarcações a operar em águas europeias das zonas 8b, 8c, 9a e 10 do CIEM que capturem espécies sujeitas a quotas.	Fazer a gestão conjunta de determinados <i>stocks</i> de maior relevância em toda a área, equilibrando os respetivos intervalos de Rendimentos Máximos Sustentáveis, para que possam ser compatibilizados os diversos níveis ótimos de exploração.
Plano de Gestão do Atum Rabilho	Armações Embarcações licenciadas para palangre de superfície (capturas acessórias) e embarcações licenciadas para a pesca dirigida nas RUP's (salto e vara)	Regular a pescaria de acordo com a Recomendação ICCAT em vigor desde 2019.
Plano plurianual para a Conservação e Gestão de Atuns Tropicais	Embarcações licenciadas para palangre de superfície ou salto e vara	Reduzir os níveis de mortalidade por pesca dos atuns tropicais
Plano de recuperação do tubarão-anequim do Atlântico Norte	Todas as frotas pesqueiras, que operam no Atlântico Norte.	Proibir a manutenção a bordo, transbordo e desembarque, de qualquer exemplar, total ou parcialmente, de Tubarão Anequim, mesmo que capturado conjuntamente com outras espécies ICCAT.
Plano de gestão do tubarão-anequim do Atlântico Sul	Todas as frotas pesqueiras, que operam no Atlântico Sul.	Proibir a manutenção a bordo, transbordo e desembarque, de qualquer exemplar, total ou parcialmente, de Tubarão Anequim, mesmo que capturado conjuntamente com outras espécies ICCAT.
Plano de Ação para ajustamento da capacidade da frota MFL (HOK VL1240)	Embarcações da frota MFL, que operam com linhas e anzóis (HOK) de comprimento fora a fora entre 12 e 40 metros	Melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis através da cessação definitiva e temporárias das atividades de pesca.
Plano de Ação para ajustamento da capacidade da frota da RAM MGP VL1824	Embarcações da frota RAM, que operam com artes ativas (MGP) da classe de comprimento VL1824	Melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis através da cessação definitiva das atividades de pesca.
Plano de Ação para ajustamento da capacidade da frota da RAM HOK VL2440	Embarcações da frota RAM, que operam com linhas e anzóis (HOK) da classe de comprimento VL2440	Melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis através da cessação definitiva das atividades de pesca.

Impacto dos regimes de redução na capacidade de pesca

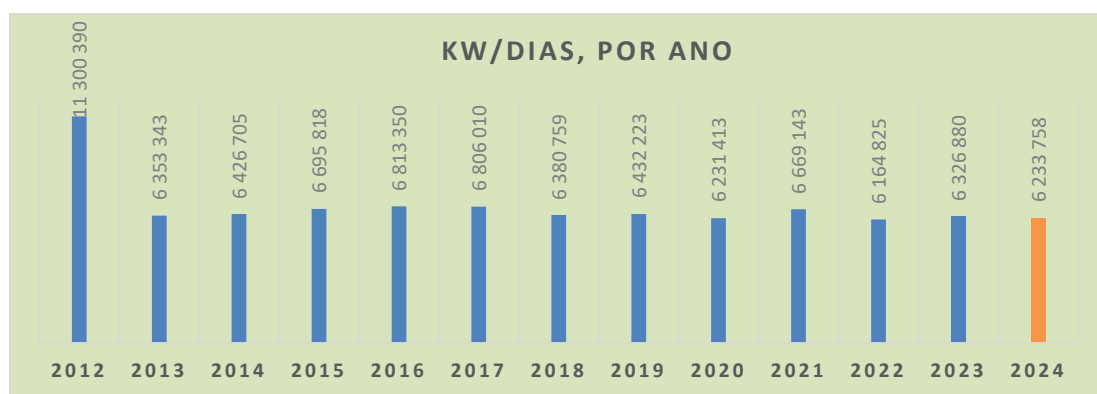
Regime de controlo da capacidade de pesca - tem permitido uma gestão do licenciamento baseada no objetivo de adequação da capacidade de pesca às oportunidades existentes anualmente, tendo por princípio a redução das autorizações de pesca relativas às artes de maior impacto ambiental.

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha (2021 – 2026) - Em 2021, na sequência da melhoria do estado do recurso sardinha que se encontra agora recuperado e dentro de limites biológicos de segurança, foi implementado, por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola um Plano de Gestão (2021-2026) para a sardinha Ibérica, que substituiu o anterior Plano de recuperação (2018-2023), que integra uma nova regra de exploração a qual, foi avaliada como precaucionária pelo CIEM/ICES (Request from Portugal and Spain to evaluate a new Harvest Control Rule for the management of the Iberian sardine stock (divisions 8.c and 9.a), in Report of the ICES Advisory Committee, 2021. ICES Advice 2021, sr.2021.05. <https://doi.org/10.17895/ices.advice.8163>). Este Plano prevê o não aumento do número de embarcações envolvidas na pescaria, define as quantidades passíveis de captura, com base na regra de exploração, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha com cerco, ajustando as possibilidades de captura ao longo do ano e consequentemente o esforço de pesca através da publicação de vários normativos, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade.

Plano de Gestão da Enguia Europeia - Em execução desde 2009, com medidas de controlo do esforço e limitações de capturas de juvenis (meixão) e adultos (enguia prateada), restrição da pesca lúdica e época de defeso.

Plano Plurianual das Águas Ocidentais Sul - O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de novembro de 2003, na atual redação, está representado na Figura 1, verificando-se que entre 2012 e 2024, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 45%.

Figura 1 – Esforço de pesca nas Águas Ocidentais Sul



Plano de Gestão do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo - A transição de um plano de recuperação para um plano de gestão permitiu que, em 2019, as capturas de atum rabilho deixassem de estar reservadas às armações e o plano interno passasse a contemplar a pesca dirigida ao stock por frotas de cariz artesanal, como a existente nas Regiões Ultraperiféricas. Nesse mesmo ano foi adotada a recomendação 19-04 que continua a adotar um “Plano de Gestão Plurianual” para o atum rabilho, tendo entrado em vigor em junho de 2020. No ano de 2024, manteve-se a autorização para a pesca dirigida ao atum rabilho por parte das RUP’s mantendo-se uma percentagem mais reduzida para as capturas acessórias, do que a indicada na Recomendação. As disposições adotadas no contexto da ICCAT mantêm-se refletidas no ordenamento jurídico da União, através do Regulamento (UE) 2023/2053 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023.

Plano Plurianual para a Conservação e Gestão dos Atuns Tropicais - Atum albacora (Yellowfin) *Thunnus albacares*, Atum patudo (Bigeye) *Thunnus obesus* e Gaiado/Bonito (Skipjack) *Katsuwonus pelamis*, este plano, inicialmente implementado para os anos 2020 e 2021, mantém a sua aplicação, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de mortalidade por pesca dos atuns tropicais, em particular o atum patudo e o atum albacora. Uma vez que não existiu consenso na revisão deste Plano, manteve-se o rollover das medidas de 2023.

Plano de Recuperação do Tubarão-Anequim do Atlântico Norte - Implementado a partir de 2022, a fim de pôr termo à sobrepesca e atingir gradualmente níveis de biomassa suficientes para apoiar o rendimento máximo sustentável (MSY) até 2070.

Plano de Gestão da pesca do Tubarão-anequim do Atlântico Sul – Implementado a partir de 2023, para contrariar a sobrepesca e atingir gradualmente níveis de biomassa suficientes para apoiar o Rendimento Máximo Sustentável (MSY).

Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota MFL (HOK VL1240) – Implementado a partir de 2022, tem permitido a redução de esforço de pesca através da imobilização temporária das embarcações com pesca dirigida ao Espadarte. Encontra-se em curso o processo de imobilização definitiva, não sendo ainda possível avaliar o impacto desta medida.

5. REGIME DE ENTRADAS E SAÍDAS E LIMITES MÁXIMOS DE CAPACIDADE (*Statement of compliance with entry/exit regime*)

No que respeita às capacidades da frota de pesca da União, cada Estado Membro tem a sua segmentação definida. No caso de Portugal, a gestão das capacidades (em GT e kW) é efetuada por região (Continente, RAA e RAM) sendo a frota do Continente (frota MFL) gerida na sua globalidade e as frotas das Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e da Madeira (RAM) geridas de acordo com a segmentação estabelecida no Anexo II do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, para as frotas Ultraperiféricas de Portugal. Em 2024, Portugal cumpriu as normas aplicáveis ao regime de entradas e saídas e respeitou os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos para a frota do Continente e para as frotas das Regiões Ultraperiféricas.

Na Tabela 8 pode observar-se, por região, as capacidades em arqueação bruta e potência propulsora da frota de pesca nacional a 1 de janeiro de 2014 e a 31 de dezembro de 2024, de acordo com o estabelecido nos artigos 22º e 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

Tabela 8 – Níveis de referência

CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DOS LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA CONFORME O ESTABELECIDO NOS NºS 6 E 7 DO ARTIGO Nº 22 DO REGULAMENTO (UE) Nº1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	MFL		RAM						RAA				TOTAL PT	
			Espécies demersais CFF<12m (4K6)		Espécies demersais e pelágicas CFF >12m (4K7)		Espécies pelágicas - Redes envoltentes arrastantes CFF >12m (4K8)		Espécies demersais CFF <12m (4K9)		Espécies demersais e pelágicas CFF>12m (4KA)			
	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW
LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA DEFINIDOS NO ANEXO II DO REGULAMENTO (UE) Nº 1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	94 054	313 468	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 617	29 870	12 979	25 721	114 549	386 539
CAPACIDADE EM 01-01-2014	85 449	294 844	449	3 751	3 312	11 438	136	777	2 261	29 377	7 875	24 923	99 498	365 110
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	2 639	7 260	0	0	0	0	0	0	94	1 642	7	75	2 740	8 976
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2024	91 415	306 208	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 523	28 228	12 972	25 646	111 809	377 563
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2024	71 253	275 866	421	3 612	3 063	10 810	136	777	2 189	27 557	6 983	23 322	84 045	341 944
SALDO	20 162	30 342	183	357	1 051	1 924	45	0	335	671	5 988	2 324	27 764	35 619

6. GESTÃO DAS FROTAS DE PESCA (*Fleet management*)

Pontos fortes e fracos do regime de gestão da frota

Pontos fortes:

- Existência de um Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P) eficiente que, para além de permitir o registo de todos os movimentos das embarcações de pesca nomeadamente, as entradas, as alterações e as saídas, possibilita uma boa gestão das capacidades da frota nacional;
- Existência de um sistema de licenciamento digital que permite a verificação do licenciamento em tempo real, por parte dos elementos de fiscalização e controlo, através de um sítio internet dedicado (<https://www.portugueseFLAGcontrol.pt/>);
- Existência de um modelo de Equipamento de Monitorização e Controlo, que permite uma eficaz monitorização e vigilância da atividade da frota;
- Obrigatoriedade da primeira venda do pescado ocorrer em lota, permitindo um maior controlo das descargas relativamente às capturas efetuadas;
- Funcionamento do Centro de Controlo e Vigilância 24/24 horas durante os 7 dias da semana, permitindo uma monitorização e acompanhamento permanente da atividade da frota;
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de subdeclaração;
- Frota com embarcações de pequena dimensão, artesanal, com pesca mais sustentável, por ser mais seletiva e com volume de capturas relativamente pequeno e de elevada qualidade;

- Segmentos de frota com maior dimensão, a operar na costa e no largo segundo regras estritas de gestão de capacidade;
- Gestão de proximidade envolvendo a Administração, a Ciência e os pescadores, com uma abordagem regional e a possibilidade de implementar medidas de forma agilizada.

Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, por impossibilidade em identificar uma espécie alvo ou a utilização de determinada arte em determinada operação de pesca;
- Elevado número de embarcações que utilizam diversas artes ao longo do ano, dificultando o processo de análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Elevada idade média da frota e deficientes condições de operacionalidade de um número elevado de embarcações, em particular na pequena pesca;
- Elevado número de embarcações de pequena ou muito pequena dimensão que não se encontram dotadas de equipamentos de monitorização o que dificulta o seu controlo bem como o controlo cruzado de informação.

Planos de melhoria no sistema de gestão das frotas

Desde há vários anos que se têm mantido limitações de licenciamento relativamente à utilização de determinadas artes para a captura de espécies consideradas mais vulneráveis ou que se encontrem com níveis de exploração menos sustentáveis, ou ainda no âmbito da criação de reservas marinhas. Por outro lado, procurando evitar o desperdício de recursos que poderiam ser explorados de forma sustentável e aumentar a flexibilidade relevante para os resultados da pesca, a administração permite que possa ocorrer, em situações específicas, a transferência de artes entre embarcações. Nos casos em que a viabilidade da atividade está em causa, a atribuição de licença para a pesca com determinadas artes, é compensada pelo abate de outras embarcações licenciadas para a mesma arte, proporcionando às embarcações que se mantêm ativas uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca. Para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e manter o equilíbrio existente, não são atribuídas novas licenças de pesca para certas artes. Sublinha-se ainda a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de certas pescarias.

Informações sobre o nível geral de cumprimento dos instrumentos da política da frota

Relativamente à regulamentação europeia em matéria de frota, considera-se pertinente destacar o seguinte:

Controlo de capacidades da frota de pesca

As capacidades da frota nacional em arqueação (GT) e em potência propulsora (kW) são geridas através de um controlo rigoroso das capacidades entradas face às capacidades saídas, de acordo com a Política Comum das Pescas - Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, detendo a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) a competência para autorizar quer a entrada de novas capacidades na frota do Continente, quer os aumentos de capacidade da frota registada. Esta mesma competência é detida pelas entidades regionais relativamente às frotas das Regiões Ultraperiféricas. O controlo da capacidade da frota é efetuado caso a caso para todas as situações que implicam novas entradas ou aumentos de capacidade, sendo feitas avaliações periódicas com base nos dados registados no ficheiro da UE (Fleet Register).

Controlo e inspeção da atividade da pesca

O controlo da atividade da pesca estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, com as alterações produzidas pelo Regulamento (CE) n.º 2023/2842, do Parlamento e do Conselho, de 22 de novembro de 2023 é efetuado de acordo com rotinas e automatismos de monitorização e de cruzamento de informação proveniente de fontes diversas, sendo para o presente efeito, de destacar a informação proveniente do diário de pesca eletrónico e do sistema de monitorização contínua por satélite, vulgo VMS, através do qual se obtém informação em tempo real sobre a localização, a rota e a velocidade das embarcações dotadas deste equipamento (embarcações com comprimento fora a fora superior a 12 metros). Os dados transmitidos são cruzados com os dados das capturas/descargas,

proporcionando um controlo mais rigoroso e a obtenção de informação que é utilizada para o cumprimento das obrigações europeias no domínio da atividade de pesca, nomeadamente para o controlo do esforço de pesca, a monitorização da utilização das quotas e o encerramento das pescarias, caso aplicável.

O controlo e inspeção da pesca e das atividades conexas no âmbito da Política Comum das Pescas, bem como o combate à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INN) são assegurados pelas autoridades competentes das Regiões Autónomas e pela DGRM, que detém competências de coordenação da atividade desenvolvida pelas diversas entidades com responsabilidades em matéria de controlo e fiscalização. Para além da DGRM, contribuem para o desenvolvimento das ações de controlo, inspeção e vigilância, a Inspeção Regional das Pescas dos Açores, a Direção Regional de Pescas da Madeira, a Guarda Nacional Republicana, a Força Aérea e a Direção Geral da Autoridade Marítima, que integram o Sistema de Informação, Fiscalização, Inspeção e Controlo das Atividades da Pesca (SIFICAP).

O SIFICAP, permite a coordenação entre as diferentes entidades que dele fazem parte, bem como o acesso aos dados da frota, licenciamento, cadastro e outras informações relevantes para o processo de controlo. Com base nestas informações é desenvolvida uma análise de risco que permite estabelecer prioridades em termos de controlo e inspeção e que é distribuída pelas entidades competentes.

O Centro de Controlo e Vigilância da Pesca (CCVP) presta apoio 24/7 às entidades SIFICAP tendo registada a seguinte atividade em 2024:

- Controlo (monitorização, vigilância e controlo de atividade e operações de pesca) das atividades e operações de pesca – navios monitorizados por área de atividades e operações de pesca:

Tabela 9 – Número de navios monitorizados por área de atividade e operação de pesca em 2024

Área de atividade	N.º ações de monitorização
ZEE Nacional (Continente, Açores e Madeira)	214 024
ZEE de outros Estados-Membros	8 115
Internacionais	97 696
Atlântico ^(a)	2 114
Índico ^(a)	848
Pacífico ^(a)	1 395
Mediterrâneo ^(a)	606
ORGP	84 288
NAFO	1 317
NEAFC	3 207
ICCAT	70 530
CECAF	9 234
Total	493 374

(a) águas fora da soberania ou jurisdição de países terceiros ou águas internacionais não reguladas por Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP)

- Relatórios de avistamento (com presumíveis infrações): 25

A Inspeção Regional das Pescas dos Açores e a Direção Regional de Pescas da Madeira passaram a dispor de plataforma informática idêntica à existente no CCVP permitindo uma maior autonomia e melhor desempenho na monitorização e controlo da atividade da pesca nas respetivas áreas de jurisdição.

No ano de 2024 a Direção Regional de Pescas da Madeira levou a cabo 202 ações de fiscalização de que resultaram 26 presumíveis infrações o que equivale a 12,9% de infrações relativamente aos alvos. Do total de fiscalizações conduzidas pela Direção Regional de Pescas da Madeira, no ano de 2024, 53 foram realizadas ao sector da comercialização, 94 às embarcações e apanhadores profissionais, 46 à pesca lúdica e apanha familiar de lapas e 8 ao transporte.

7. ALTERAÇÕES DE PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS NA GESTÃO DA FROTA (*Information on changes of the administrative procedures relevant to fleet management*)

Em 2024, as alterações de procedimentos administrativos adotados surgiram na sequência da publicação de alguns regulamentos UE, como é o caso do Regulamento (UE) 2024/257 do Conselho, de 10 de janeiro de 2024, que fixa, para 2024, 2025 e 2026, em relação a determinadas unidades populacionais de peixe, as possibilidades de pesca aplicáveis nas águas da

União e as aplicáveis, para os navios de pesca da União, em certas águas não União e o Plano plurianual do atum-rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo.

Em termos nacionais foram publicados despachos referentes a medidas de gestão para áreas de atuação e/ou determinadas espécies, como é o caso da captura de espadarte para as embarcações licenciadas para a pesca no Atlântico Norte, medidas de gestão para as embarcações que utilizam a arte da ganchorra, medidas de gestão para a sardinha e ainda definição de períodos de defeso para savelha, sável, lampreia-marinha, enguia, ouriços, percebe e conquilha e repartição de quotas de algumas espécies. Foram também definidas regras para o licenciamento específico de captura de raia curva. Foram ainda publicados vários regulamentos referentes ao exercício da pesca comercial nas águas interiores não marítimas, como sejam os regulamentos da pesca no rio Cávado, rio Douro, rio Lima e rio Mondego.

No caso da região dos Açores, destaca-se a publicação da portaria que define o tamanho mínimo de exemplares de atum-patudo e as restrições ao exercício da pesca dirigida a esta arte na RAA e o regulamento de usos de áreas protegidas na zona marítima da ilha de Santa Maria. Foram ainda publicados diplomas referentes a transferências de possibilidades de pesca, como o “goraz” e “veja”, e diplomas de interdição ao exercício da pesca ou estabelecimento de limites máximo de captura, relativamente a várias espécies.

No que respeita à região da Madeira, em 2024 destaca-se a publicação do regulamento do regime jurídico da apanha da lapa e a alteração ao regulamento do regime de apoio à renovação da frota pesqueira da Região Autónoma da Madeira do peixe-espada-preto.

No Anexo V encontra-se listada a legislação em vigor em 2024 no que respeita a alterações de procedimentos administrativos na gestão da frota.

8. INDICADORES DE EQUILÍBRIO (*Balance indicators*)

A aplicação dos indicadores para a análise do equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca da frota portuguesa foi efetuada de acordo com as diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final), apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores, e da frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia.

Dando cumprimento ao Regulamento (UE) 2017/1004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio, relativo à utilização de dados no setor das pescas no âmbito da Política Comum das Pescas, os dados socioeconómicos foram, sempre que necessário, incluídos em clusters, mantendo deste modo a confidencialidade dos dados primários.

8.1. Indicador de frota inativa

No Anexo VI apresenta-se o indicador que descreve a percentagem de navios que não exercem qualquer atividade no ano. Pese embora se verifique que em termos globais, em 2024, a percentagem de embarcações inativas seja bastante elevada (51%), em termos de capacidade, em arqueação bruta e potência propulsora, representa apenas 19% e 24%, respetivamente, do total da frota.

Constata-se que a proporção de embarcações inativas é mais representativa em classes de comprimento que incluem embarcações de menores dimensões. Por outro lado, a classe de comprimento VL2440 e VL40XX regista 18% e 12% de embarcações inativas, face ao total de embarcações naquela classe de comprimento.

Cerca de 90% das embarcações inativas encontram-se registadas na frota de pesca local, com uma idade média de 47 anos. Para além do evidente envelhecimento desta frota, maioritariamente composta por embarcações de casco em madeira e boca aberta, salienta-se que 33% destas embarcações não têm qualquer potência propulsora.

Apesar da existência de situações pontuais de inatividade por motivo de paragem em estaleiro para modernização/reparação, falta de tripulação ou outros motivos, a maioria das situações inativas são resultado de uma inatividade prolongada. Neste sentido, Portugal tem vindo a desenvolver um processo de retirada gradual no ficheiro da frota de pesca de embarcações com inatividade prolongada. A título de exemplo, em 2023 procedeu-se à retirada administrativa de 704 embarcações de inatividade prolongada, que totalizaram uma capacidade de aproximadamente 996 GT e 4 993kW.

8.2. Indicador de utilização do navio

Para avaliar os níveis de atividade da frota de pesca nacional foi utilizado o número de dias no mar, por navio, em cada segmento de frota. Os dados para o cálculo do indicador foram obtidos a partir dos dados dos diários de pesca (DP e DPE)

e das descargas efetuadas em lota, aplicando-se o rácio entre a média de dias no mar e o número máximo de dias no mar observado relativamente aos navios que integram o respetivo segmento de frota. (Anexo VII).

Frota MFL

De acordo com os índices de utilização de navio calculados para 2023, os rácios dos segmentos da frota MFL variam entre 0,27 e 1. A aplicação de um sistema de semáforos para 2023 indica que 60,5% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores inferiores a 0,70 (vermelho), 31,6% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 3 segmentos registam valores satisfatórios, isto é, superiores a 0,90 (verde). Tal pode ser justificado pelo facto de terem sido implementadas medidas administrativas que implicaram restrições à atividade, nomeadamente adoção de períodos temporários de paragem das atividades de pesca, e encerramento da barra devido a condições atmosféricas adversas. Prevê-se que em 2024, a maioria dos rácios registem uma ligeira diminuição no índice de utilização, com exceção dos segmentos DTS VL1218, HOK VL1824 e PS VL2440 no qual é previsível uma melhoria do indicador, que se irá refletir no sistema de semáforos.

Todos os segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora, com exceção do segmento do arrasto (DTS), apresentam rácios de atividade inferiores a 0,70, fundamentalmente devido a situações relacionadas com condições atmosféricas adversas que impedem as embarcações mais pequenas de operarem de forma regular, durante o inverno, nomeadamente as da zona norte do país, o que provoca diferenças significativas nos dias máximos de atividade exercidos pela embarcações que operam na zona centro e sul do Continente, face aos dias máximos de atividade exercidos pelas embarcações que operam na zona Norte. De referir que estas embarcações correspondem a cerca de 80% do total da frota MFL ativa. Em 2023 e 2024, verificou-se que na zona Sul do país apenas três capitánias encerraram a barra (em média 11 dias/ano) devido a condições atmosféricas adversas, contrastando com a zona norte do país, na qual todas as Capitánias encerraram a barra entre 39 e 151 dias no decorrer do ano em 2023 e entre 45 e 133 dias em 2024, com particular incidência no período de inverno.

Para além das condicionantes acima referidas relativamente às embarcações de menor dimensão, importa mencionar que as embarcações destes segmentos de frota estão também sujeitas a situações que impedem o exercício continuado da sua atividade por longos períodos do ano, nomeadamente devido a períodos de defeso a que estão obrigadas (como é o caso das DRB, FPO, PS e TBB), e à presença de toxinas nos moluscos bivalves, também no caso do segmento DRB. Em 2024 foram implementadas medidas adicionais que contemplam períodos obrigatórios de paragem da atividade para os bivalves em determinadas zonas do Continente. Paralelamente a esta situação verificou-se que em 2024, ocorreu um aumento dos dias de interdição de captura de bivalves motivada por toxinas, o que conjuntamente com os períodos de defeso, implicou paragens entre 66 dias e um máximo de 143 dias (dependendo da zona), de impossibilidade de exercício da atividade na região do Algarve. Também noutras zonas do Continente (ria de Aveiro) verificaram-se períodos de impossibilidade de exercício da atividade, por interdição de captura de bivalves devido a toxinas, bem como períodos de defeso num total de 75 dias.

Os segmentos que operam com arte de ganchorra (DRB), armadilhas (FPO NAO), arte xávega (MGO) e polivalentes (PMP) registaram em 2023, rácios de atividade não satisfatórios em todas as suas classes de comprimento. Em 2024, é previsível que a situação se mantenha semelhante nos segmentos mencionados, verificando-se que o arrasto de vara (TBB) seguirá a mesma tendência. No caso das redes de emalhar e tresmalho (DFN), verifica-se a existência de uma tendência pouco satisfatória nos últimos anos, com particular incidência nos segmentos com menos de 12 metros, perspetivando-se um decréscimo em 2024, em todas as classes de comprimento.

Em termos globais, o segmento do cerco (PS) tem apresentado variações no indicador de atividade nos últimos 4 anos, verificando-se uma quebra em 2023, prevendo-se, no entanto que em 2024 o rácio registre uma ligeira melhoria. De referir que no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) várias embarcações deste segmento têm processos de modernização a decorrer, o que poderá ter contribuído para uma menor atividade desta frota, dado que é necessário efetuar uma paragem para a realização dos trabalhos em estaleiro. Cerca de 26% da frota da classe VL1218, 16% das embarcações da classe VL1824 e 25% da classe VL2440 têm projetos a decorrer no âmbito do PRR. Importa ainda referir que a Sardinha, uma importante espécie para o segmento, tem sido objeto de medidas de gestão (períodos de proibição de captura da espécie), que poderá conduzir a uma redução dos dias de atividade desta frota.

O segmento do arrasto (DTS), cujas embarcações operam exclusivamente com uma arte de pesca, tem apresentado nos últimos anos, rácios de utilização estáveis (ainda que, de acordo com o sistema de semáforos, sejam inferiores 0,9), o que traduz uma relativa homogeneidade entre a média de dias no mar e o número máximo de dias no mar. Não obstante, observa-se que em 2023 a classe VL1218 regista uma diminuição face ao ano anterior, prevendo-se uma melhoria do

mesmo em 2024. Por outro lado, prevê-se uma ligeira quebra nas embarcações de classe de comprimento inferior a 10 metros, cujo segmento é composto por apenas 3 embarcações.

O segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK) na classe VL0010 e VL1218 de comprimento fora a fora mantem rácios de atividade não satisfatórios fundamentalmente devido aos motivos já referidos anteriormente noutros segmentos com rácios idênticos. Quanto à classe de VL1824, observa-se uma deterioração do índice em 2023, prevendo-se uma recuperação do indicador em 2024 (0,71). Quanto à classe VL2440, tem mantido nos últimos anos, valores relativamente estáveis e superiores a 0,7. Importará salientar que os segmentos que operam com linhas e anzóis com mais de 12 metros de comprimento, têm sido acompanhados com especial atenção por Portugal, tendo sido implementadas medidas de ajustamento, no sentido de melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis. Assim, e para além do processo de cessação definitiva de embarcações que se encontra em curso e que decorre do Plano de Ação apresentado em 2023 no âmbito do Relatório Anual da frota de 2022, foram também implementadas medidas de imobilização temporária da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte, em 2023 e 2024.

No que respeita à frota externa, verifica-se que em 2023 todos os segmentos registaram rácios de utilização superiores a 0,70. Em termos globais, em 2024, as embarcações que operam exclusivamente fora das águas da União Europeia registaram menos dias de atividade, refletindo-se nos valores médios e máximos de dias mar. É expectável que os segmentos de arrasto com mais de 40 metros a operar na NAO e OFR registem uma diminuição do índice de atividade. Por outro lado, as embarcações que operam com linhas de anzóis, com comprimento fora a fora superior a 24 metros a operar nas OFR, melhoram o indicador.

Como tem vindo a ser referido nos Relatórios de anos anteriores, considera-se que o indicador, tal como está definido, não se afigura como o mais adequado para aferir a real atividade das embarcações não permitindo, consequentemente, retirar conclusões fiáveis sobre a existência de sobrecapacidade na frota. A variabilidade entre o número máximo observado e a média de dias no mar, decorre de especificidades inerentes às embarcações classificadas nesses mesmos segmentos, pouco tendo a ver com situações de subatividade estrutural. Embora esta constatação se aplique à maioria dos segmentos de frota, no caso das embarcações da pequena pesca, esta desadequação torna-se mais evidente, dado tratar-se de um segmento de frota onde existe uma grande heterogeneidade na atividade desenvolvida. Como principais fatores que contribuem para estas diferenças, destaca-se, como acima já referido, a grande variabilidade das condições atmosféricas e de mar entre as diversas zonas/regiões do Continente, o exercício da atividade a tempo parcial por parte de um elevado número de embarcações (atividade sazonal) e, ainda, o cumprimento de períodos de defesos específicos para determinadas zonas ou artes de pesca.

Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2020 e 2024 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida.

A relativa heterogeneidade nos níveis de utilização dos diferentes segmentos de frota da RAA está intrinsecamente relacionada com as características técnicas das embarcações e do seu padrão de exploração. Para esta heterogeneidade concorrem diferentes fatores tais como:

Condições meteorológicas diferenciadas

As condições meteorológicas afetam de forma significativa a capacidade de operação das embarcações, especialmente as de menores dimensões, e podem ser bastante diversas entre as diferentes ilhas do arquipélago (por ex: Grupo Ocidental vs Grupo Oriental; costa Norte vs costa Sul). Neste contexto, tomemos como exemplo as embarcações do segmento de anzol HOK VL0010, com porto de registo na ilha do Corvo (Grupo Ocidental) e em São Miguel (Grupo Oriental). À semelhança de anos anteriores, em 2024, as embarcações com armamento na ilha do Corvo, devido às condições atmosféricas e de utilização dos portos, apresentaram índices de utilização de apenas 41% face aos observados pelas embarcações registadas em São Miguel. No entanto, esta subutilização operacional não representa, em termos comparativos, um desempenho económico mais fraco, pelo que nada se pode concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica destas embarcações (Tabela 10).

Tabela 10 – Número médio de dias de mar e indicadores económicos do segmento HOKVL0010, em 2024 (Corvo vs São Miguel)

ILHAS	DIAS MAR	ROFTA	RATIO
Corvo	51	0,57	2,82
São Miguel	125	0,40	2,61

Diversificação de atividades

Em algumas ilhas, uma fração significativa dos proprietários de embarcações de menores dimensões apresenta mais do que uma atividade profissional ou desenvolve sazonalmente a sua atividade como profissional de pesca a bordo de outras embarcações de pesca (por exemplo, durante a safra de atum).

Segmentação heterogénea

Existem segmentos que contêm frotas com regimes de operação muito distintos que influenciam as suas taxas de utilização. Por exemplo, o segmento de anzol HOK VL2440, é composto por embarcações atuneiras e por palangreiros. Conforme referido anteriormente, as embarcações atuneiras têm um regime de operação marcadamente sazonal, tradicionalmente entre abril e setembro, e de acordo com a dinâmica dos recursos que exploram, contrastando com o regime mais intensivo da frota palangreira que opera durante todo o ano (Tabela 11).

Tabela 11 – Número médio de dias de mar realizados pela frota atuneira e palangreira HOK VL2440, em 2024

Segmento (HOK-VL2440)	DIAS MAR
Atuneiros	68
Palangreiros	184

Medidas técnicas de gestão

A implementação de TACs e quotas impostas por legislação europeia, os limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais estabelecidos por legislação regional, bem como os limites de captura por ilha, por trimestre, por maré e por embarcação estabelecidos para algumas espécies condicionam de forma efetiva o regime de operação das embarcações.

Dado o exposto, conforme referido nos relatórios dos anos anteriores, considera-se que o indicador de utilização, conforme definido, não é suficiente para se concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica. Assim, deve interpretar-se estes dados com cautela e tendo em boa conta as especificidades de uma Região Ultraperiférica e que são reconhecidas no artigo 349º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, com as inerentes implicações às suas comunidades costeiras e piscatórias.

Frota RAM

Em 2024, foi avaliada a atividade da frota pesqueira registada na Região Autónoma da Madeira (RAM), considerando todos os navios autorizados a operar durante o ano e que efetivamente estiveram no mar pelo menos um dia. O estudo baseou-se no cálculo do rácio entre o esforço médio das embarcações ativas e o esforço máximo observado, em dias de mar, permitindo avaliar a utilização da frota ao longo do tempo.

O segmento HOK VL0010 apresentou um padrão de atividade variável no período em análise (2020-2024), registando uma recuperação do indicador em 2022, seguida de um decréscimo em 2023 e 2024. Esta oscilação decorre da heterogeneidade das pescarias praticadas no segmento, que envolvem artes de pesca distintas e incluem tanto atividades sazonais como anuais. Adicionalmente, o número de dias no mar é condicionado de forma significativa pelas diferenças climáticas entre o norte e o sul da ilha, o que enviesa o resultado do indicador.

O segmento HOK VL1012 registou um padrão de atividade heterogéneo ao longo do período analisado (2020-2024), marcado por um desequilíbrio em 2020 e 2022, seguido de uma recuperação a partir de 2023.

Em 2024, o segmento HOK VL1218 registou uma recuperação no valor do seu indicador, alcançando um rácio de 0,77, valor superior ao verificado no ano anterior. No entanto, este resultado ainda não reflete um equilíbrio pleno da atividade do segmento, situação que se encontra diretamente relacionada com avarias ocorridas em parte da frota, as quais condicionaram a operacionalidade das embarcações afetadas durante um período prolongado. Esta circunstância resultou numa diminuição do número efetivo de dias no mar para as embarcações avariadas, criando um contraste significativo face ao resto da frota do mesmo segmento, que manteve uma operação contínua ao longo de todo o ano civil. A discrepância observada entre os dois grupos de embarcações explica, em grande medida, o facto de o indicador global não ter atingido valores mais elevados, apesar da tendência positiva registada.

O segmento HOK VL1824 apresentou um comportamento com alguma oscilação no período em análise, com um declínio no valor do indicador em 2022 seguido de relativa estabilização nos anos seguintes, refletindo a natureza heterogénea das pescarias deste segmento que combinam operações sazonais com anuais, condição que introduz variabilidade na interpretação dos resultados.

O segmento HOK VL2440 revelou uma trajetória marcada por desequilíbrios marcados no último triénio (2022-2024), com valores do indicador a situarem-se consistentemente abaixo do limiar de 0,70. Desde 2020, este segmento tem apresentado fortes indícios de desequilíbrio, refletindo a variabilidade na atividade pesqueira e nas condições operacionais. A redução acentuada em 2024 está diretamente associada ao atingimento precoce da quota do atum patudo nos primeiros meses do ano, o que restringiu significativamente a atividade de pesca de parte das embarcações deste segmento.

Em 2024, o segmento MGP VL0010 registou um aumento ligeiro no valor do rácio, atingindo 0,71, comparativamente a 0,70 em 2023. A captura de lapas na RAM implica uma paragem obrigatória nesta atividade imposta por um período de defeso, que decorre entre 1 de novembro de 31 de março, e durante o qual a captura deste recurso está interdita. A laboração contínua durante todo o ano e a paragem obrigatória imposta por lei implicou uma diferença no número de dias de mar e consequentemente conduziu a um desequilíbrio neste segmento.

O segmento MGP VL1824 manteve a tendência de declínio no rácio iniciada em 2023, registando em 2024 um valor de 0,45. Esta redução deve-se, essencialmente, ao facto de uma das embarcações do segmento ter laborado de forma contínua durante todo o ano, enquanto as restantes embarcações operaram apenas durante metade do ano. Esta discrepância na atividade das embarcações resultou num desequilíbrio no cálculo do rácio, refletindo-se no valor final do indicador.

❖ **Nota sobre o Indicador de utilização do navio**

Conforme estabelecido nas *Guidelines* da Comissão Europeia (COM-545 final), Portugal calcula o indicador de utilização baseado em dias de mar, através do rácio entre a média de dias no mar por navio e o número máximo efetivamente exercido num determinado segmento de frota.

É ainda possível calcular o indicador através de um máximo teórico de dias mar ou através do esforço médio por navio (em Kw-dias e GT-dias). Contudo, não se afigura viável a definição de um único máximo teórico para todos os segmentos de frota, dada a heterogeneidade dos mesmos. Note-se que Portugal tem cerca de 55 segmentos de frota, incluindo duas Regiões Ultraperiféricas, que operam em áreas geográficas distintas, com diferentes condições atmosféricas e outras condicionantes que afetam diretamente a atividade das embarcações.

Atendendo aos constrangimentos que o indicador apresenta e face à realidade das frotas, considera-se que o indicador, independente da forma como pode ser apresentado, não permite aferir a sustentabilidade das frotas, uma vez que não reflete as medidas de gestão aplicáveis, especificamente, a determinados segmentos de frota e espécies, bem como outros condicionalismos que interferem com a regular atividade das embarcações.

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

Para a avaliação dos indicadores de sustentabilidade biológica da frota nacional foram utilizados os dois indicadores referidos nas diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final): indicador de capturas sustentáveis (SHI) e indicador das unidades populacionais em risco (SAR). Importa referir que para o cálculo do SAR foram consideradas apenas as unidades populacionais consideradas em situação de alto risco biológico que representam mais de 10% das capturas da frota, dado que não é possível verificar se a frota é responsável por mais de 10 % das capturas da unidade populacional, por se desconhecer o total.

No Anexo VIII, apresentam-se os dados finais relativamente ao ano de 2023 e dados provisórios para 2024. Os dados referentes às descargas nacionais de 2024 encontram-se estabilizados, contudo, estão ainda em apuramento os valores referentes às descargas efetuadas noutros estados-membros e países terceiros.

No Anexo VIII-a apresenta-se os stocks em risco (SAR) identificados como espécies vulneráveis e no Anexo VIII-b e Anexo VIII-c apresenta-se, para as Regiões Ultraperiféricas, o número de stocks considerados para efeito de cálculo do indicador de capturas sustentáveis (SHI) para cada segmento de frota, bem como a respetiva cobertura e fonte dos dados.

MFL

Os principais segmentos da frota considerados por Portugal são o cerco, o arrasto e a pesca polivalente, esta última englobando, no território continental, embarcações muito diversificadas que capturam uma ampla variedade de espécies, muitas vezes de forma sazonal. Essa captura ocorre principalmente por meio de artes como armadilhas (de gaiola) que dirigem a pesca ao polvo e o choco, redes de emalhar ou tresmalho e anzóis. Algumas embarcações deste segmento dirigem a pesca a espécies específicas, como a língua (com arrasto de vara), pequenos pelágicos (com xávega) ou bivalves (com dragas). Outras pescarias com licenciamento específico incluem a pesca de profundidade e a pesca dirigida ao espadarte.

Das cerca de 300 espécies desembarcadas em lota, foram identificadas 27 espécies exploradas em águas continentais portuguesas geridas por quotas fixadas pela União Europeia. Contudo, mesmo entre estas espécies com quotas, nem sempre existe avaliação quantitativa que permita estimar as taxas de mortalidade por pesca que possibilite calcular indicadores de sustentabilidade biológica. O aconselhamento para gestão, elaborado pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM), baseia-se sobretudo no princípio da precaução e em análises de tendências.

A grande diversidade de espécies em águas portuguesas, cuja captura é realizada no âmbito da pesca polivalente, dificulta a avaliação quantitativa, tanto por questões metodológicas quanto pelos elevados custos envolvidos. Essa dificuldade é agravada pela predominância da pequena pesca, que utiliza diferentes artes ao longo do ano, o que complica a estimativa do esforço de pesca por arte utilizada. Informações adicionais provenientes da avaliação das medidas da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha, conduzida pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), em conformidade com as diretrizes do CIEM, que abrangeu 84 espécies com interesse comercial, permitiu constatar uma tendência de decréscimo na abundância de espécies extraídas com dragas, como a amêijoia branca e a conquinha.

No segmento da frota de arrasto de crustáceos, a avaliação do lagostim pelo CIEM indica estabilidade nas unidades funcionais exploradas na costa continental portuguesa. Quanto ao cerco, que atua sobre espécies de pequenos pelágicos com variações significativas de abundância, as avaliações do IPMA revelam uma tendência de decréscimo nas capturas de boga (BOG) e cavala (VMA).

Para a frota polivalente, a análise qualitativa aponta estabilidade na faneca (BIB), tendência de redução no polvo (OCC) e safia (CTB), e tendência positiva para recursos importantes como lula (SQR), choco (CTC), besugo (SBA), galo-negro (JOD) e várias espécies de raia (RJM, RJH).

Importa referir que a sarda é capturada sazonalmente por cerca de 25 embarcações de arrasto licenciadas para operar em Espanha, sendo o verdinho um componente acessório da pescaria mista de arrasto de crustáceos. No caso da sardinha, embora o rácio $F/FMSY$ seja superior a 1, o nível de mortalidade por pesca está em conformidade com o Plano de Gestão aprovado pelo CIEM, sendo compatível com a sustentabilidade no longo prazo.

A tabela do Anexo VIII apresenta os índices de sustentabilidade biológica para os segmentos de frota com dados quantitativos provenientes da avaliação científica do CIEM e outras organizações de pesca: DFN, DTS, HOK, MGO e PS. Verifica-se que a dependência de cada segmento em relação às unidades populacionais avaliadas continua reduzida, tanto em termos absolutos quanto proporcionais. Poucas unidades são exploradas acima do rendimento máximo sustentável (MSY), destacando-se, por ordem decrescente de rácio $F/FMSY$: sarda (MAC) – 1,35, verdinho (WHB) – 1,28 e sardinha (PIL) – 1,10.

Com base nas guidelines, verifica-se que, em 58% dos segmentos, o indicador de capturas sustentáveis (SHI) não é estatisticamente representativo, uma vez que as espécies avaliadas correspondem a menos de 40% do total. Esta situação decorre das características da frota e da natureza multiespecífica das pescarias em Portugal. Nos segmentos em que o SHI ultrapassa os 40% de representatividade, o valor permanece inferior a 1, indicando sustentabilidade biológica.

No segmento de arrasto, todos os SHI's calculados são inferiores a 1, mas apenas duas classes (VL1012 e VL2440) apresentam representatividade suficiente (espécies avaliadas representando mais de 40% do total), envolvendo espécies como tamboril, linguado, carapau, sarda e pescada.

No cerco, os SHIs também são inferiores a 1. Contudo, nas embarcações com comprimento superior a 12 metros (que representam cerca de 70% do segmento), a representatividade das espécies avaliadas ultrapassa os 50%, graças ao peso da sardinha e do carapau nas capturas, espécies com avaliação. Nos segmentos com embarcações menores (<12 m), o SHI não é representativo (com percentagens de 39% e 34%, respetivamente).

Por fim, nas embarcações da pesca polivalente (PGP), todos os índices de representatividade das espécies avaliadas são inferiores a 25%. Essa frota opera com múltiplas artes dirigindo a pesca a um leque amplo de espécies, o que inviabiliza a utilização destes indicadores para avaliar a sustentabilidade biológica. Uma situação semelhante é observada no segmento FPO.

No segmento das dragas, não existem dados que permitam o cálculo do SHI, uma vez que a maioria das capturas corresponde a espécies cujo valor de F/F_{msy} não se encontra disponível, como os moluscos bivalves. No entanto, estes recursos estão sujeitos a monitorização por parte do IPMA.

Ainda sobre as embarcações que operam em águas nacionais, foi calculado o indicador referente às unidades populacionais em risco (SAR), não tendo sido identificadas espécies consideradas em situação de alto risco biológico que representem, simultaneamente, mais de 10% das capturas do respetivo segmento de frota.

No caso das embarcações que operam exclusivamente fora das águas nacionais, verifica-se que em 2023 é possível obter o indicador das capturas sustentáveis (SHI) para o segmento que opera com linhas e anzóis (HOK VL2440). Para este segmento, os indicadores de sustentabilidade biológica demonstram existir uma situação de equilíbrio, uma vez que não se identificam unidades populacionais em risco (SAR) capturados pelo segmento, e o SHI é inferior a 1, o que indica que o segmento não está dependente, em termos económicos, de possibilidades de pesca estruturalmente fixadas acima dos níveis correspondentes aos níveis de MSY . As espécies de maior importância económica destes segmentos são o espadarte (SWO) e a tintureira (BSH) com avaliação da ICCAT. Por outro lado, o segmento HOK VL40XX, apesar de ter avaliação para as espécies já referidas, desenvolve grande parte da sua atividade na IOTC e IATTC, para as quais não é possível apurar valores de F/F_{msy} .

Quanto ao segmento do arrasto (DTS) a operar na NAFO, verifica-se que o SHI calculado não é representativo uma vez que inclui menos de 40% dos valores das descargas efetuados por este segmento da frota. As espécies de maior importância económica são o bacalhau (COD), cantarilhos (RED) e alabote da Gronelândia (GHL). Apesar de serem espécies avaliadas pela NAFO, apenas o GHL tem valor de F/F_{msy} disponível. O segmento OFR DTS VL40XX, composto por apenas uma embarcação captura essencialmente uma espécie, para a qual não existe avaliação científica, a pescada argentina (HKP) na área FAO 41.

No que se refere à pesca com palangre de superfície dirigida a grandes migradores, a espécie mais representativa é o espadarte, sendo a única espécie alvo desta pescaria pela frota do Continente, com uma quota repartida por cerca de 41 embarcações. Embora os índices disponíveis não indiquem sinais de insustentabilidade, a frota portuguesa dispõe de uma quota reduzida, especialmente relativamente à unidade populacional capturada a norte dos 5º Norte. Esta limitação obriga a sucessivos reforços de quota através de trocas com Espanha.

Adicionalmente, uma componente relevante desta pescaria era a captura de tubarões de superfície, atualmente sujeitos a estatutos especiais de proteção ou mesmo proibidos. Neste contexto, considera-se que, a curto prazo, esta frota enfrenta sérias limitações que comprometem a sua sustentabilidade.

Frota RAA

Para uma parte significativa dos recursos explorados na subdivisão dos Açores não existe uma avaliação analítica que permita conhecer os pontos de referência biológica, estimar indicadores primários e o Maximum Sustainable Yield (MSY). De acordo com o Relatório do 2.º ciclo da Estratégia Marinha – Reavaliação do Estado Ambiental e Definição de Metas – Subdivisão dos Açores, o motivo para a falta de avaliações analíticas relaciona-se com a dificuldade de definir unidades de gestão local, dado que a maioria das espécies tem uma distribuição espacial que extravasa largamente os limites da subárea Açores da ZEE portuguesa.

De salientar que, em 2024, no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) para a subdivisão dos Açores, foi realizada uma reavaliação do estado ambiental das espécies exploradas comercialmente utilizando como indicadores a taxa de exploração (rácio captura/índice de biomassa), a capacidade reprodutora (índice de biomassa desovante) e a estrutura populacional. Esta avaliação teve como principais fontes de informação as campanhas de investigação ARQDAÇO, o Programa de Monitorização de Recursos e Ambientes Costeiros dos Açores (MONICO) e o Plano Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

Para o cálculo do indicador de capturas sustentáveis foram utilizados os resultados das avaliações analíticas periódicas mais recentes realizadas pela Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), bem como avaliações analíticas pontuais constantes em artigos científicos sujeitos a revisão e em relatórios de programas de monitorização em curso na Região, conforme previsto nas diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca para segmentos de frota com comprimentos inferiores a 12 metros registados em Regiões Ultraperiféricas, COM (2024) 223 final.

A informação disponível permitiu calcular o indicador de espécies em risco (SAR) para a totalidade dos segmentos de frota da RAA. A ausência de avaliação quantitativa para um conjunto significativo de espécies permitiu apenas calcular o SHI para seis dos nove segmentos de frota, que representam cerca de 96% da frota ativa desta Região Ultraperiférica (Anexo VIII).

DFN VL0010

As capturas deste segmento de frota são dominadas pela espécie “Veja” (PRR) que representou, em 2024, 55% do valor total do pescado transacionado em lota por este segmento. Ambos os indicadores biológicos indicam que este segmento está em equilíbrio com as possibilidades de pesca exploradas.

HOK VL0010

As capturas deste segmento de frota, que representa 62% do total da frota ativa da RAA, são claramente dominadas por espécies demersais/profundidade que representam mais de 70 % do valor transacionado em lota por este segmento. O valor obtido para o indicador de capturas sustentáveis (SHI) é substancialmente influenciado pela mortalidade de pesca relativa do goraz (SBR) F/Fmsy, que representou, em 2024, 38% do valor transacionado em lota por este segmento. De salientar que o referido indicador foi calculado tendo por base a avaliação de apenas 11 de um total de 93 espécies capturadas por este segmento.

Para um conjunto substancial destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito dos diferentes programas de monitorização em curso na RAA. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, conforme referido anteriormente, dadas as características e complexidade da pescaria de demersais na RAA, não tem sido possível concretizar a avaliação analítica do estado de exploração de algumas destas espécies, nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

No entanto, consciente da necessidade de reduzir o esforço de pesca sobre algumas espécies demersais, o Governo Regional dos Açores (GRA) tem apresentado um conjunto significativo de iniciativas legislativas que visam implementar medidas de conservação, gestão e exploração sobre um conjunto alargado de espécies, incluindo o goraz, das quais se destacam as seguintes:

- A Portaria n.º 50/2012, de 27 de abril, determinou a proibição de utilização de qualquer tipo de palangre a menos de 3 milhas náuticas de distância à costa e limitou significativamente o uso do palangre de fundo a menos de 6 milhas náuticas de distância à costa das ilhas. De acordo com o disposto nesta Portaria a partir de 1 de janeiro de 2017 o uso de palangre de fundo entre as 3 e as 6 milhas náuticas de distância à costa passou a restringir-se exclusivamente às ilhas de São Miguel e Terceira;
- A Portaria n.º 116/2018, de 25 de outubro, no âmbito da pesca à linha, estabeleceu áreas de operações mais restritivas para as embarcações costeiras. Destaca-se a impossibilidade das embarcações com comprimento fora-a-fora igual ou inferior a 14 metros, quando operem fora da respetiva ilha de registo, operarem a menos de 3 milha náutica de distância à costa e das embarcações com mais de 24 metros de comprimento fora-a-fora estarem impedidas de operar a menos de 30 milhas náutica de distância da costa;
- A Portaria n.º 116/2018, de 25 de outubro, aumentou o tamanho mínimo do anzol para 14 milímetros de abertura, no caso de utilização das artes de palangre de fundo e linhas de mão, exceto corrico, toneira, cana de pesca e linha de mão que utilize um número de anzóis inferior a 9 e seja confeccionada com monofilamento de nylon;
- A Portaria n.º 74/2015, de 15 junho, na sua redação atual, fixou um tamanho mínimo de captura para 21 espécies e um período de defeso para 7 espécies, eliminando a margem de tolerância de 15% abaixo do tamanho mínimo no total de capturas de goraz anteriormente estabelecida na Portaria n.º 1/2010, de 18 de janeiro;
- A Portaria n.º 74/2015, de 15 junho, determinou ainda que o encerramento de qualquer pescaria por se ter atingido os Totais Admissíveis de Captura (TAC) e quotas atribuídas, implica a proibição imediata, também no que respeita à pesca lúdica;

- A Portaria n.º 92/2019, de 30 de dezembro, fixou limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais, impondo igualmente limites de captura por trimestre, por maré e por embarcação para algumas destas espécies.

Relativamente ao goraz, as medidas técnicas implementadas promoveram uma redução efetiva do esforço de pesca, uma vez que, de acordo com a informação constante em ICES (2024), a mortalidade de pesca relativa (F/F_{msy}) desta espécie terá sido reduzida em cerca de 46% entre os anos de 2015 e 2023. O indicador de capturas sustentáveis apresenta uma tendência decrescente ao longo do período em análise, passando de 1,35 em 2020 para 1,08 em 2024, que corresponde a uma redução de 20%.

Neste contexto, e não obstante a eventual revisão dos limites de captura por legislação europeia, é intenção do GRA continuar a desenvolver esforços, em estreita concertação com os parceiros do setor, para a implementação de novas medidas técnicas que aumentem a seletividade da pescaria de goraz, nomeadamente o aumento do tamanho mínimo de captura.

Acresce que durante o ano de 2024, a Assembleia Legislativa Regional aprovou o diploma legal que procede à revisão da estrutura do Parque Marinho dos Açores, tendo por objetivo antecipar o cumprimento das metas internacionais do ODS14 e da Convenção da Biodiversidade, que contempla a criação de Áreas Marinhas Protegidas (AMPs) oceânicas que permitirão salvaguardar 30% do Mar dos Açores.

Dado o exposto, o GRA considera que está em curso uma transição gradual para o objetivo MSY, pelo que, conforme previsto na Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2014) 545 final, os indicadores biológicos são suscetíveis de ultrapassar os valores limiar relativos ao MSY.

HOK VL1012

As capturas do segmento HOK VL1012 são dominadas pelo goraz, que representou, em 2024, 28% do valor transacionado em lota por este segmento. À semelhança do segmento HOK VL0010, os valores do indicador de capturas sustentáveis (SHI) são muito influenciados pela mortalidade de pesca relativa estimada para esta espécie. Este indicador apresenta uma tendência decrescente ao longo do período em análise, passando de 1,26 em 2020 para 1,01 em 2024, que corresponde a uma redução de cerca de 20%.

Durante o ano de 2024, este segmento descarregou um total de 72 espécies, sendo que as 5 espécies de atum capturadas na RAA representaram 26% do valor total transacionado em lota por este segmento.

HOK VL1218

Em 2024, o segmento HOK VL1218 teve como principais espécies alvo as diferentes espécies de atuns que ocorrem nos Açores, com destaque para o atum-patudo (BET) e o galha-à-ré (YFT), que representaram 22% e 14% do total do valor descarregado por este segmento, respetivamente. O indicador de espécies em risco (SAR) deste segmento apresenta resultados negativos, uma vez que a espécie atum-patudo (BET) foi considerada em risco de acordo com os critérios definidos nas diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca. Importa referir que o atum-patudo não é considerado uma espécie em situação de sobrepesca pela ICCAT.

HOK VL2440

Este segmento de frota, composto por atuneiros e palangreiros, tem como principais espécies alvo, unidades populacionais geridas ao nível do Atlântico pela ICCAT, com especial incidência nos atuns que representam 80% do valor total do pescado desembarcado. Tal como para o segmento HOK VL1218, o indicador de espécies em risco (SAR) deste segmento apresenta resultados negativos, pelos motivos expostos anteriormente.

PGP VL0010

Atento este ser um segmento de frota polivalente, a composição das descargas deste segmento engloba um total de 79 espécies, não existindo uma espécie ou grupo de espécies predominantes. Conforme previsto na Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2024) 223 final, são apresentados os resultados do indicador de capturas sustentáveis (SHI), para 2024, apesar de mais de 60% dos valores das capturas serem constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores F e F_{msy} .

PS VL0010, VL1012 e VL1218

O chicharro (JAA) é a principal espécie alvo da frota de cerco/sacadas da RAA, representando cerca de 65% do total das capturas. No período compreendido entre 2014 e 2024, o volume de descargas de pequenos pelágicos apresenta variações interanuais, sem tendência definida, com um valor médio anual de 1 066 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito do PNRD. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão (ICES Working Group on Southern Horse Mackerel, Anchovy and Sardine - WGHANSA). Dada a complexidade da pescaria não tem sido possível concretizar a avaliação analítica do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos, inviabilizando assim o cálculo do indicador SHI para os segmentos PS VL0010, PS VL1012 e PS VL1218.

No entanto, de acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, valores referentes ao índice de biomassa desovante para avaliação do critério D3C2, no âmbito da DQEM (3º ciclo), a principal espécie alvo, chicharro (JAA), apresenta uma avaliação positiva.

Frota RAM

Relativamente à frota ativa da Região Autónoma da Madeira, em 2024, na área CECAF 34.1.2., foram estimados indicadores biológicos respetivamente, o indicador de capturas sustentáveis (SHI) e indicador de unidades populacionais em risco (SAR).

Foram cumpridas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes emanadas pela Comunicação da Comissão, designadamente o documento COM(2014) 545 final. Foram utilizados os valores dos desembarques da frota de pesca regional fornecidos pela Direção Regional de Pescas.

Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de Fmsy (ou aproximações como Fmax e F0,1) e Fact publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, albacora, rabil e espadarte) em que foram utilizados os valores de referência publicados pela ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas) relativos às mais recentes avaliações disponíveis para cada uma das espécies.

Para algumas das restantes espécies (ex: cavala, chicharro, peixe espada preto, lapa branca e lapa preta) apesar de não existirem disponíveis avaliações realizadas pelos organismos científicos internacionais, existe informação quantitativa e qualitativa do estado do recurso, que tem por base informação biológica e estatística recolhida em programas de amostragem, no âmbito do Programa Nacional de Recolha de dados de pesca, a qual foi tratada localmente e permitiu obter os parâmetros requeridos. Nalguns casos a fonte de informação foi artigos publicados, noutros artigos em preparação para publicação ou comunicação pessoal dos especialistas. Foi, em cada caso, utilizada a informação mais recente disponível.

HOK VL0010

Este é um segmento da frota regional da RAM com elevada diversidade registada nos valores de desembarques. Salientam-se os valores de desembarques de atum patudo (BET - 19%) peixe espada preto (BSF - 35%), e outras espécies designadamente peixes demersais, com 38%.

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,91) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é um, dada a captura de uma espécie (atum patudo) considerada vulnerável pela IUCN (representando mais de 10% das capturas da frota) assim em situação de alto risco biológico.

HOK VL1012

Este é também um segmento da frota regional da RAM com elevada diversidade registada nos valores de desembarques. Salientam-se os valores de desembarques de atum patudo (BET - 56%), peixe espada preto (BSF - 21%), e outras diversas espécies designadamente o atum rabil (BFT - 13%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,93) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de

desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é um, dada a captura de uma espécie (atum patudo) considerada vulnerável pela IUCN (representando mais de 10% das capturas da frota) assim em situação de alto risco biológico.

HOK VL1218

Este segmento da frota incide quase exclusivamente na captura de peixe espada preto (BSF) que representa aproximadamente 90% do valor dos desembarques deste segmento.

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,88) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero dado que neste segmento não existem unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico.

HOK VL1824

Este segmento da frota incide maioritariamente na captura de peixe espada preto (BSF) que representa aproximadamente 71% do valor dos desembarques deste segmento. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

Outra espécie significativamente capturada é o atum patudo (16%). Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,88) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é um, dada a captura de uma espécie (atum patudo) considerada vulnerável pela IUCN (representando mais de 10% das capturas da frota) assim em situação de alto risco biológico.

HOK VL2440

Este segmento da frota incide sobretudo na pesca de tunídeos com salto e vara e isco vivo. As espécies com maior valor de desembarques foi, neste ano, o atum patudo (BET – 38%), o gaiado (SKJ – 43%) e a albacora (YFT – 14%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,80) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. Todavia o valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é devido a forte dependência deste segmento de uma unidade populacional explorada (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico, designadamente o atum patudo considerado vulnerável pela IUCN.

MGP VL0010

Este segmento da frota inclui as embarcações que se dedicam maioritariamente à apanha de moluscos, designadamente a lapa branca (LQY) e a lapa preta (LPZ). Assim no valor dos desembarques as lapas - consideradas em conjunto como *Patella spp*, dado que não é efetuada em lota a separação das espécies - representaram 54% do valor desembarcado pelo segmento. Apresentaram também alguns desembarques de outras espécies.

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi inferior a 1 (0,93) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é um, dada a presença neste segmento de uma unidade populacional explorada (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico, designadamente o atum patudo considerado vulnerável pela IUCN.

MGP VL1824

Este segmento da frota inclui as três embarcações cercadoras que efetuam a captura de pequenos pelágicos. O valor dos desembarques incide maioritariamente no chicharro (JAA – 53%) e na cavala (VMA – 42%). São também capturadas em pequenas quantidades de outras espécies (5%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (Anexo VIII), este foi superior a 1 (3,13) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe desequilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. De referir que o SHI obtido é representativo dado ser estimado com espécies, que representam mais de 40% dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é dois dado que neste segmento existem duas unidades populacionais exploradas (chicharro e cavala)

(representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico dado considerar-se estarem abaixo do nível biológico (Blim).

Salienta-se que no Relatório da frota de 2023, foi apresentado um plano de ação para este segmento, com o objetivo de cessação de atividade de um dos cercadores desta frota. O ponto de situação do referido plano encontra-se no Anexo XI-a.

8.4. Indicadores económicos

Para a avaliação económica da frota nacional foram utilizados dois indicadores: a viabilidade económica a longo prazo e a curto prazo. Para avaliar o retorno do investimento (viabilidade a longo prazo) foi utilizado o ROFTA e, na avaliação a curto prazo, foi calculado o rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio (CR/BER), infra discriminados:

- ROFTA (Rendibilidade dos ativos fixos tangíveis) = Lucro Líquido/valor dos ativos
- Rácio entre as receitas correntes (CR) e as receitas no ponto de equilíbrio (BER), sendo que o BER corresponde às receitas necessárias para cobrir os custos fixos sem que se verifiquem perdas nem lucros e as receitas correntes (CR) correspondem ao rendimento total de exploração do segmento da frota.

Conforme proposto nas diretrizes da Comissão (COM (2014) 545 final, de 2 de setembro de 2014) e tendo em vista uma avaliação sobre a rentabilidade obtida com o mesmo capital se este tivesse sido investido na melhor alternativa disponível, o ROFTA foi comparado com a taxa de juro de referência.

Os indicadores foram construídos através dos dados do PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. No Anexo IX apresentam-se os dados finais relativamente ao ano de 2023 bem como uma projeção/tendência para 2024. Salienta-se que para 2024 os dados estimados para a frota MFL, RAA e RAM não são dados finais e resultam de uma projeção com base nos dados de 2019 a 2023.

Frota MFL

Relativamente à frota MFL, e tal como se pode observar no Anexo IX, em 2023 a maioria dos segmentos cujas embarcações operam em águas nacionais registaram um desempenho económico positivo (93,6% do total das embarcações). A estimativa para 2024 aponta para uma situação semelhante à do ano transato.

Em 2023, verifica-se que dos 38 segmentos de frota MFL, 27 apresentam uma performance económica positiva (71%). De salientar que os segmentos de frota VL0010, com exceção das embarcações polivalentes com artes ativas e passivas (PMP) e arrasto de vara (TBB), têm apresentado um bom desempenho económico nos últimos 4 anos, prevendo-se que em 2024 a situação se mantenha positiva. De salientar que embarcações acima referidas (VL0010 com performance económica positiva) correspondem a 78% do total da frota MFL.

Os dados económicos calculados para 2023 permitem identificar que existem 11 segmentos de frota com performance económica negativa, tendência que se prevê manter para 2024. No que respeita aos segmentos DTS VL2440, MGO VL1012, PGP VL1012, PMP VL0010, TBB VL0010 e TBB VL1012 verifica-se que nos últimos 4 anos têm apresentado algumas variações em termos de viabilidade económica a curto e a longo prazo, sendo que em 2023 apresentaram resultados negativos, prevendo-se a mesma tendência para 2024.

Os segmentos HOK VL1824 e HOK VL2440, têm sido monitorizados com especial atenção dado que são segmentos que integram o plano de ação apresentado em 2021 e 2022, para ajustamento da capacidade desta frota às possibilidades de pesca disponíveis. Como se tem referido nos últimos relatórios, estes segmentos têm como principal problema a reduzida quota para a captura de espadarte, pelo que, em 2023 e 2024, foram definidos períodos de paragem obrigatórios (cessações temporárias) e estando ainda em curso o processo de cessações definitivas relativamente a esta frota.

No que concerne às embarcações que operam exclusivamente em águas internacionais, tem-se verificado algumas variações em termos de viabilidade económica a curto e a longo prazo. Os valores calculados para 2023 apresentam resultados negativos no segmento do NAO DTS VL40XX, e ainda nos segmentos que operam nas OFR DTSVL40XX e OFR HOK VL2440, prevendo-se que em 2024, os resultados sejam semelhantes. Por outro lado, o segmento OFR HOK VL40XX apresenta, desde 2022 uma performance positiva, que tenderá a manter-se em 2024.

Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verifica-se que no período 2020-2024, a maioria dos segmentos de frota da RAA apresentaram indicadores de desempenho económico positivos. De acordo com a informação recolhida para este período, a maioria dos segmentos da frota regional eram sustentáveis do ponto de vista económico a longo prazo e apresentavam a capacidade de cobrir os custos a curto prazo.

No período 2020-2024, o único segmento que dá alguns sinais de instabilidade no desempenho económico é o segmento de anzol HOK VL2440, constituído maioritariamente por embarcações que se dedicam exclusivamente à captura de tunídeos com arte de salto e vara. Nos Açores ocorrem as principais espécies de atuns do Atlântico sendo a capturas dominadas pelo atum-patudo (BET) e o bonito (SKJ) com capturas médias anuais, de cerca de 4.220 toneladas (2013-2023). A localização geográfica do arquipélago dos Açores, no limite Norte de distribuição das espécies de atuns tropicais, e o carácter migratório dos tunídeos, relacionado com a abundância de alimento disponível e com as correntes oceânicas, fazem com que esta pescaria apresente grandes flutuações nas capturas anuais e uma forte sazonalidade. Tradicionalmente a safra de atum tem início na subárea da Madeira da Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, durante o mês de abril, deslocando-se posteriormente para o Mar dos Açores onde pode decorrer até ao final de setembro. Apesar deste segmento depender de unidades populacionais em bom estado, a sazonalidade operacional, acrescida de custos operacionais crescentes e de uma quota de atum-patudo claramente insuficiente torna a rentabilização desta frota um desafio. De salientar que desta frota depende uma indústria conserveira que emprega cerca de 750 trabalhadores e labora anualmente cerca de 12.000 toneladas de pescado. Dado o exposto, considera-se que o desempenho económico atual deste segmento resulta de uma situação conjuntural adversa, que carece de monitorização atenta, mas que não representa desde já um desequilíbrio estrutural. A administração regional reconhece a importância social e económica deste segmento que enfrenta desafios de gestão inerentes à sazonalidade da pescaria, modelada por variáveis biológicas dinâmicas que podem alterar o seu desempenho/ eficácia num determinado ano (por exemplo: disponibilidade/ distribuição temporal dos recursos marinhos explorados).

Frota RAM

Assistiu-se nos últimos 3 anos (2022 a 2024) a uma recuperação apreciável na generalidade dos segmentos, após a quebra verificada em 2020, justificada pelo surto pandémico COVID-19, que atingiu severamente o setor, ano em que as vendas das embarcações da RAM registaram uma quebra de 24% em quantidade e 23% em valor, face ao ano de 2019. De referir que, em 2023 registou-se uma quebra de 4% em quantidade, mas um aumento de 25% em valor face ao ano de 2019, sendo esse aumento de 20% em valor no ano de 2024, apesar da quebra de 26% em quantidade.

Por esse facto, os dados provisórios relativos a 2024, poderão refletir a retoma que se verificou nesse ano, sendo que, os dados económicos definitivos de 2024 irão seguramente confirmar este facto.

No entanto, verifica-se a existência de dois segmentos que apresentam dificuldades, nomeadamente, o HOK VL2440 metros, que operam na captura de tunídeos, e o segmento MGP VL1824 referentes a cercadores na pesca de pequenos pelágicos.

O segmento HOK VL2440 tem apresentado nos últimos cinco anos rentabilidades negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital. Este indicador conjugado com os indicadores de atividade aponta para a necessidade de um ajustamento neste segmento, pelo que é apresentado em anexo um Plano de Ação para este segmento.

O segmento MGP VL1824 tem apresentado nos últimos anos rentabilidades negativas, bem como indicadores biológicos e de atividade negativos, pelo que, encontra-se em fase de execução o ajustamento aprovado para este segmento, o qual foi apresentado no relatório anual de 2023, que culminará com o abate de uma das três embarcações.

À exceção destes dois segmentos, não se registam outros segmentos com desempenho negativo nos últimos cinco anos, o que é um fator encorajador, equilibrando os armadores a exploração da sua atividade, diga-se custos, face ao rendimento da pesca. As capturas mantêm-se estáveis, proporcionando aos empresários rendibilidades adequadas, o que resulta em melhores retribuições salariais, aliado a uma melhor liquidez.

9. PLANO DE ACÇÃO (*Action plan*)**Frota MFL**

Considerando os objetivos delineados no Plano de Ação apresentado em 2021 e 2022 relativamente à necessidade de ajustamento da capacidade da frota face aos recursos disponíveis nos segmentos que operam com linhas e anzóis (HOK), de classe de comprimento entre os 12 e os 40 metros, verificou-se que as metas estão a ser cumpridas de acordo com a calendarização apresentada. No Anexo X apresenta-se um ponto de situação mais detalhado sobre as medidas implementadas.

Frota RAM

No que respeita ao Plano de Ação apresentado em 2023 referente ao segmento MGP VL1824, apresenta-se ponto de situação no Anexo XI-a.

Em 2024, a avaliação integrada dos indicadores de atividade, económicos e biológicos, relativos à frota de pesca da RAM que opera salto e vara (HOK VL2440), apontam para a necessidade de se equacionar uma abordagem precaucionária e um ajustamento da capacidade desta frota e conduziram à decisão de dar seguimento ao Plano de Ação constante do Anexo XI-b. Verifica-se um desequilíbrio nos indicadores de atividade, económicos e biológicos, em particular destaque para o indicador de unidades populacionais em risco (SAR), que aponta para uma situação de alto risco biológico, particularmente no caso do atum-patudo (BET), espécie classificada como vulnerável pela União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN).