

Investigación para la Comisión PECH

Taller sobre el futuro de la flota pesquera de la Unión – Primera evaluación de los programas del FEMPA de los Estados Miembros para 2021-27



Contexto

Este taller de la Comisión PECH debate cómo el actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) y sus posibles sucesores pueden contribuir a configurar positivamente el futuro de la flota pesquera de la Unión. Los análisis se centran en tres artículos concretos del Reglamento del FEMPA: el artículo 17, sobre la primera adquisición de un buque de pesca; el artículo 18, sobre la sustitución o modernización de un motor principal o

auxiliar; y el artículo 19, sobre el aumento del arqueo bruto para mejorar la seguridad, las condiciones de trabajo o la eficiencia energética.

El taller se estructura en torno a cuatro estudios elaborados por investigadores independientes. La **Síntesis sobre los Estados miembros ribereños** (parte I) ofrece una visión general del Reglamento del FEMPA y describe el estado de ejecución de los programas nacionales. Esta síntesis se complementa con tres estudios de caso sobre **España** (parte II), **Francia** (parte III) y **Países Bajos** (parte IV), que tratan las particularidades nacionales en lo que respecta a la estructura de las flotas pesqueras y la situación de la aplicación del Reglamento del FEMPA en estos Estados miembros.

Parte I: Síntesis sobre los Estados miembros ribereños

Si bien el Reglamento general del FEMPA se redactó con la intención de diseñar una arquitectura sencilla, sin predefinir medidas ni normas detalladas de admisibilidad a escala de la Unión y de dejar un margen sustancial para la toma de decisiones a los Estados miembros, **las normas de los artículos 17, 18 y 19 son bastante prescriptivas**. La intención es claramente evitar apoyar el exceso de capacidad y la sobreexplotación pesquera mediante medidas ambivalentes. No obstante,

El presente documento es la síntesis del «Taller sobre el futuro de la flota pesquera de la Unión – Primera evaluación de los programas del FEMPA de los Estados Miembros para 2021-27». El documento completo, compuesto de cuatro estudios, está disponible en inglés en: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

Departamento Temático de Políticas Estructurales y de Cohesión
Dirección General de Políticas Interiores

Autores: Suitbert SCHMUEDDERICH, Anna MADRILES HELM (COFAD);
Alicia SANMAMED (Experta independiente); Benoît CAILLART (F&S); Pavel SALZ (MR&A)
PE 759.324 – Noviembre 2024

este enfoque estricto entra en conflicto con la flexibilidad deseada y con la eficacia potencial de las medidas, ya que cualquier restricción reduce inevitablemente la aplicabilidad de los instrumentos de apoyo.

Una gran mayoría de los buques pesqueros activos de la flota de la Unión (96 %) podrían optar a ayudas en virtud de los artículos 17 a 19 en función de sus características generales, en particular una eslora que no supere los 24 metros de longitud (datos de 2022). Sin embargo, estos buques solo representan el 34 % de la capacidad total de la flota pesquera de la Unión (en arqueo bruto) y el 67 % de su potencia motriz total (en kW). Los productos de su pesca representan el 29 % del peso y el 48 % del valor de los desembarques totales de la flota de la Unión (datos de 2021). Además, una parte significativa de estos buques no son admisibles porque los segmentos de flota a los que pertenecen no están equilibrados con respecto a los recursos disponibles. El alcance de este estudio no permite cuantificar la proporción exacta de buques admisibles, debido a la complejidad de las normas y los cálculos pertinentes. El hecho de que **partes importantes de la flota queden excluidas por las normas de admisibilidad** limita la eficacia potencial de las medidas desde el principio.

El apoyo al relevo generacional y a la descarbonización de la flota pesquera es una prioridad importante identificada en los programas nacionales del FEMPA. Sin embargo, **solo doce de los veintidós Estados miembros ribereños han asignado presupuestos a medidas en virtud de los artículos 17 o 19, y solo dieciséis a medidas en virtud del artículo 18**. En general, los tres artículos son instrumentos más bien complementarios para un número limitado de casos.

En junio de 2024 solo **se habían ejecutado trece operaciones en virtud del artículo 17, treinta y nueve operaciones en virtud del artículo 18 y ninguna en virtud del artículo 19**. Hasta la fecha, solo cinco Estados miembros han recurrido al artículo 17 o 18 del FEMPA. Sin duda habrá una mayor demanda, pero el apoyo en virtud de estos tres artículos seguirá siendo casi con toda seguridad una pequeña parte del apoyo a la flota de la Unión en el marco del FEMPA.

Parte II: Estudio de caso sobre España

Con 7 635 buques activos en 2022, la flota pesquera española es una de las mayores flotas nacionales de la Unión. La mayoría de los buques españoles tienen menos de 24 metros de longitud y, por lo tanto, pueden optar a financiación en virtud de los artículos 17 a 19 del FEMPA. Aunque solo el 9 % de los buques tienen más de 24 metros de eslora y no están cubiertos por estos artículos, esta parte de la flota representa más del 60 % de los desembarques nacionales y más del 50 % de la capacidad pesquera nacional en arqueo bruto. Con una edad media superior a los 35 años, la flota española necesita renovarse y modernizarse para contar con buques más seguros, eficientes y cómodos. Esto es crucial para alcanzar el objetivo de descarbonización y serviría de incentivo para las futuras generaciones de pescadores.

El programa español del FEMPA prevé más de 19 millones EUR en virtud de los artículos 17 y 19, y 3,7 millones EUR en virtud del artículo 18. Hasta la fecha, no se ha registrado ninguna operación en España en virtud de estos artículos.

Parte III: Estudio de caso sobre Francia

En 2022, la flota pesquera francesa registrada en el continente se componía de 4 223 buques pesqueros, de los cuales el 81 % eran buques de menos de 12 metros de eslora. La antigüedad media de la flota (unos 30 años) y su baja tasa de renovación (menos del 1 % anual) ponen de manifiesto la necesidad de modernización.

El programa FEMPA de Francia asigna 6,3 millones EUR al artículo 18 y 17,4 millones EUR a los artículos 17 y 19. Las medidas de modernización del FEMPA enmarcadas en los artículos 17 y 18 (con veintiséis y diez operaciones ejecutadas, respectivamente) logran atraer a operadores de la flota

costera a pequeña escala, pero son relativamente ineficaces para otros segmentos de la flota. Las medidas del FEMPA enmarcadas en el artículo 19 no han suscitado interés hasta ahora debido a la percepción de falta de pertinencia de esta medida habida cuenta de la situación técnica de la flota pesquera.

Parte IV: Estudio de caso sobre los Países Bajos

En 2022, la flota pesquera neerlandesa estaba compuesta por 508 buques. De ellos, 380 buques tenían menos de 24 metros de longitud y pescaban especies demersales, 120 eran buques demersales de más de 24 metros y 8 buques eran grandes arrastreros pelágicos (congeladores). La flota pesquera neerlandesa se enfrenta a una difícil situación económica, a la que se suman importantes retos medioambientales, tecnológicos y sociales. Por consiguiente, el tamaño de la flota está disminuyendo y la edad media de los buques está aumentando.

El programa del FEMPA neerlandés ha asignado 7 millones EUR para apoyar proyectos en el marco del artículo 18. Está previsto que apoye 100 proyectos, que se ejecutarán después de 2024. Los Países Bajos no prevén hacer uso de los artículos 17 y 19.

Recomendaciones estratégicas para la adaptación de las normas de financiación

Sobre la base de las pruebas aportadas por los cuatro estudios, el taller presenta las siguientes recomendaciones estratégicas:

Recomendaciones basadas en el estudio de síntesis sobre todos los Estados miembros de la Unión

- Los futuros instrumentos de apoyo a la pesca deben contemplar **condiciones menos restrictivas** para el apoyo a la primera adquisición de un buque pesquero, a la renovación o sustitución del motor y a las mejoras de los buques que requieran mayor tonelaje. Esto podría contribuir a aumentar su eficacia, recurriendo a otros medios para evitar posibles efectos negativos.
- Debería considerarse la posibilidad de **aplicar restricciones** para evitar el exceso de capacidad o la sobrepesca **a nivel de segmentos individuales o de toda la flota nacional**. Al mismo tiempo, los distintos buques pesqueros deberían poder adaptarse a las necesidades económicas, medioambientales y sociales.

Recomendaciones basadas en el estudio de caso sobre España

- Debe establecerse una **estrategia común de descarbonización** para la flota pesquera de la Unión, tanto en lo que respecta a las flotas artesanales como a las industriales.
- Debe permitirse la **construcción de nuevos buques pesqueros** que sean más eficientes desde el punto de vista energético y ofrezcan mejores condiciones de trabajo a bordo.
- Debe crearse un **fondo de inversión de emergencia** para acelerar la respuesta a las necesidades de inversión al objeto de llevar a cabo la transición energética.

Recomendaciones basadas en el estudio de caso sobre Francia

- Debe mejorarse la **accesibilidad de la financiación**, adaptando las condiciones para la sustitución o modernización de motores para buques pesqueros distintos de los buques de

pesca costera a pequeña escala, teniendo en cuenta las tecnologías de propulsión disponibles para las diferentes categorías de buques pesqueros a partir de 2027, con la posibilidad de introducir diferentes tratamientos con arreglo a criterios medioambientales.

- Debe fomentarse la **inversión en nuevos buques**, identificando posibilidades de financiación para apoyar la introducción de nuevos buques pesqueros eficientes desde el punto de vista energético de conformidad con las normas de la OMC sobre subvenciones a la pesca e invertir la tendencia al envejecimiento de la flota pesquera, ya que la modernización de los buques envejecidos tiene límites técnicos y financieros.
- Deben hacerse **aclaraciones sobre las condiciones de admisibilidad** que pueden ser objeto de interpretación a los Estados miembros y a los beneficiarios previstos mediante actos de ejecución de la Comisión o documentos de orientación oficiales, según proceda.

Recomendaciones basadas en el estudio de caso sobre los Países Bajos

- El ajuste del FEMPA posterior a 2027 debe **aumentar la flexibilidad de la ayuda**, de modo que pueda decidirse a nivel nacional o incluso local qué apoyo es más adecuado para hacer frente a retos específicos.
- El **umbral de admisibilidad de 24 metros** debe aumentarse o reducirse por completo, ya que en los Países Bajos los buques de mayor tamaño son importantes desde el punto de vista de la producción de alimentos.

Información adicional

Este resumen está disponible en las siguientes lenguas: inglés, francés, alemán, italiano y español. El estudio, que está disponible en inglés, y las distintas síntesis pueden descargarse en: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

Para más información sobre la investigación del Departamento Temático para la Comisión PECH: <https://research4committees.blog/pech/>

Follow @PolicyPECH

Exención de responsabilidad y derechos de autor. Las opiniones expuestas son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente la posición del Parlamento Europeo. Se autoriza la reproducción y la traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al Parlamento Europeo y se le envíe un ejemplar de la publicación.

© Unión Europea, 2024.

© Imagen de la primera página utilizada con permiso de Adobe Stock

Administradores investigadores: Marcus BREUER, Irina POPESCU

Asistente de edición: Ginka TSONEVA

Contacto: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

El presente documento se encuentra disponible en Internet en: <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>