

Efectos de la política estructural pesquera sobre la flota comunitaria en el período 2000-08

JUAN C. SURÍS REGUEIRO (*)

MANUEL M. VARELA LAFUENTE (**)

1. INTRODUCCIÓN

En el segundo Libro Verde sobre la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), publicado por la Comisión Europea (European Commission, 2009), se realiza un balance de la PPC en el que explícitamente se reconoce su fracaso relativo. Este resultado sobre todo se relaciona con el hecho de no haber podido atajar el estado de sobrepesca generalizada que caracteriza la mayor parte de las pesquerías en la Unión Europea, vinculado principalmente a la excesiva capacidad de la flota pesquera. Esta sobrecapacidad, a su vez, acaba originando escenarios para el sector caracterizados por una alta vulnerabilidad ante cualquier acontecimiento crítico (disminución de las posibilidades de pesca, aumento de los costes de producción, etc.) y por una significativa dependencia del suministro de ayudas sufragadas con fondos públicos (1).

A partir de la publicación del Libro Verde, la misma Comisión abrió un proceso de consulta pública, cuyos resultados se dieron a conocer sintéticamente durante el año 2010 (European Commission, 2010). A lo largo de 2011, la Comisión tendrá que explicitar su propuesta

(*) ERENEA, Departamento de Economía Aplicada, Universidade de Vigo. jsuris@uvigo.es.

(**) ERENEA, Departamento de Economía Aplicada, Universidade de Vigo. mmvarela@uvigo.es.

(1) En líneas generales, algunos estudios recientes coinciden con este diagnóstico de la Comisión. Entre ellos, podemos citar a Penas (2002, 2008), Khalilian et al. (2010) y González Laxe (2002, 2010).

legislativa de reforma para, tras la correspondiente tramitación, poder ponerla en práctica en 2013. Por lo tanto, nos encontramos en pleno tránsito hacia una nueva PPC en una Unión ya ampliada a 27 Estados Miembros y con posibilidades de incorporación de nuevos países.

De acuerdo con la valoración realizada inicialmente por la Comisión, las ayudas ligadas a la Política de Estructuras de la Pesca, en buena medida han colaborado (sin pretenderlo) en el agravamiento de la situación de sobrecapacidad de la flota, bien incentivando la construcción de nuevas unidades pesqueras, bien facilitando su renovación o modernización, incrementando de esta forma la capacidad efectiva de pesca. Esta opinión está en línea con las conclusiones alcanzadas en buena parte de la literatura económica que ha analizado los efectos de las subvenciones sobre la sostenibilidad de la actividad pesquera (2). En términos generales, se valora que los subsidios a la flota y los programas que financian el desguace de embarcaciones pueden ser útiles para alcanzar objetivos colaterales, como ajustar a corto plazo el tamaño de la flota ante situaciones de sobreexplotación de los recursos o como acompañamiento de políticas de transferencias por motivos sociales o de equidad territorial. Sin embargo a largo plazo, se observan fuertes inconsistencias entre dichos subsidios y la posibilidad de alcanzar explotaciones eficientes y sostenibles de los recursos pesqueros.

Es evidente que, con esta visión predominante y ante el panorama de reforma, la próxima política estructural de la pesca, canalizada ahora a través del Fondo Europeo de Pesca (FEP), puede verse profundamente afectada.

En todo este proceso, a pesar de la gravedad de las afirmaciones realizadas en el Libro Verde, la Comisión no ha facilitado un análisis pormenorizado sobre los resultados alcanzados con los programas y las medidas estructurales puestas en marcha en el último período completo de ejecución de este tipo de políticas, el comprendido entre 2000 y 2008, y protagonizado por el Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca (conocido por las siglas IFOP, institución que en la última reforma de 2007 fue sustituido por el FEP). Tam-

(2) Podemos citar aquí los trabajos de Holland et al. (1999), Weninge y McConnell (2000), Flynn (2006), Kevin et al. (2006), Branch et al. (2006) y Clark et al. (2007).

poco abunda la literatura económica que haya analizado las repercusiones de las subvenciones comunitarias a la flota de los Estados Miembros (3). En todo caso, en los estudios existentes, parece que predomina la visión general sobre los efectos perversos que pueden ocasionar los programas de subvenciones y la necesidad acometer de forma urgente la sobrecapacidad a través de otros medios.

En este trabajo se pretende realizar un análisis sobre la evolución de la política estructural de la pesca y una valoración de los efectos de dicha política sobre el principal foco de atención: la sobredimensión de la flota en relación a los recursos disponibles. Entendemos que esto nos permitirá valorar con mayor criterio la política estructural seguida y sus consecuencias, así como nos puede arrojar luz sobre este asunto en el proceso abierto de reforma de la PPC.

Para ello, primero haremos un breve recorrido sobre la evolución histórica de la política estructural pesquera europea, con especial detenimiento en los aspectos que afecten a la flota. Después, trataremos de sintetizar cuantitativamente las principales características de la política estructural seguida en el período 2000-08, nuevamente incidiendo en los resultados más ligados a la flota pesquera. Por último, procederemos a evaluar los resultados alcanzados con dicha política y resumiremos las principales conclusiones a las que llegamos con este estudio.

2. EVOLUCIÓN DE LA POLÍTICA ESTRUCTURAL PESQUERA COMUNITARIA

La actual configuración de la Política de Estructuras de la Pesca dentro de la Unión Europea y su incidencia en la flota, son fruto de una compleja combinación de elementos y de su propia evolu-

(3) Surís et al. (2002) y Surís y Garza (2005), realizaron estudios analizando 28 y 51 segmentos de flota comunitarios durante los períodos 1994-99 y 1994-01, respectivamente, concluyendo que las ayudas estructurales al sector pesquero colaboraron en la dirección de alcanzar empresas económicamente viables y favorecieron la consecución de objetivos de cohesión, pero también ocasionaron algunos efectos perversos en algunos segmentos de flota, incrementando su sobrecapacidad. En estudios recientes, como el de Markus (2010), se han realizado valoraciones negativas sobre los efectos que las ayudas públicas de la PPC han tenido sobre el objetivo prioritario de reducir la sobrecapacidad. En otros, Villasante (2010) y Villasante y Sumaila (2010), se ha analizado la evolución de flota pesquera europea desde diferentes perspectivas, concluyendo que el problema de la sobrecapacidad constituye el asunto clave que precisa ser abordado en la próxima reforma de la PPC.

ción histórica. En función de los cambios legislativos vividos en este proceso, podemos distinguir 4 grandes etapas.

En la primera etapa (1957-91), se estableció la primera política estructural pesquera con la creación de la PPC en 1983. En la segunda (1992-99) se vivió la primera gran reforma de la PPC y la creación del Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca (IFOP), que agrupaba la totalidad de las acciones estructurales en la pesca. Durante estas dos primeras etapas, las principales medidas de carácter estructural fueron canalizadas a través de los conocidos Programas de Orientación Plurianual (POP), en buena medida centrados en la reducción de las capacidades de pesca. (4)

2.1. Tercera Etapa (2000-06): La segunda reforma de la PPC

La Comisión Europea, aceptando el fracaso de los POP, adoptó una serie de iniciativas tratando de reconducir la situación en el marco de las nuevas perspectivas financieras para el período 2000-2006 (conocido como Agenda 2000). En relación a la flota pesquera, las propuestas de la Comisión caminaban por tres sendas paralelas: eliminar la ponderación de los porcentajes de reducción de la flota en función de las capturas, endurecer el régimen de sanciones para los países que incumplían y simplificar y aminorar la fuerte carga administrativa y burocrática de la gestión de esta política (5). La mayoría de los Estados Miembros reconocieron la necesidad de abordar medidas que frenaran la sobrecapacidad, endurecieran las sanciones y simplificasen los procedimientos, pero en el Consejo no se alcanzó un acuerdo, rechazando las propuestas concretas de la Comisión.

Dentro del nuevo marco financiero, aparecen nuevas reglamentaciones que definen claramente los objetivos de las medidas estructurales del IFOP (6):

(4) Un análisis detallado de las acciones estructurales pesqueras durante estas etapas puede encontrarse en González-Laxe (2002), páginas 119 a 147.

(5) Estas iniciativas se recogieron en la nota IP/00/455 de 10-05-2000.

(6) Nos referimos al Reglamento 2792/1999 del Consejo, que determina a partir de 1999 las modalidades y condiciones de las intervenciones estructurales en pesca, y al Reglamento (CE) n.º 1263/1999 que supuso el reconocimiento del doble vínculo del IFOP con la política estructural prevista en el Reglamento (CE) n.º 1260/1999 del Consejo por el que se establecen disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales (Reglamento General), y

- Contribuir al logro de un equilibrio entre los recursos pesqueros y su explotación.
- Incrementar la competitividad de las estructuras de explotación y el desarrollo de empresas económicamente viables en el sector.
- Mejorar el abastecimiento en productos de la pesca y de la acuicultura y la valorización de los mismos.
- Contribuir a la revitalización de las zonas que dependen de la pesca y de la acuicultura.

Por una parte, el ámbito de aplicación de las ayudas estructurales se organizó en seis ejes prioritarios y un total de 20 medidas. El eje prioritario 1 hacía referencia a las medidas de ajuste del esfuerzo de pesca (con medidas como el desguace de buques, la transferencia a otros países y/o actividades y las sociedades mixtas). El eje prioritario 2 recogía la renovación y modernización de la flota (construcción de nuevos buques, modernización y retirada de barcos sin ayuda pública en asociación con renovación de flota con subvenciones). En el eje prioritario 3 se ubicaron acciones diversas relacionadas con la protección y desarrollo de los recursos acuáticos, medidas relacionadas con la acuicultura, el equipamiento de los puertos, la transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura y la pesca interior. En el eje prioritario 4 se colocaron las medidas relativas a la pesca costera artesanal, de carácter socioeconómico, de promoción, acciones innovadoras en la comercialización y con los agentes económicos, o relativas al cese temporal de la actividad. El eje prioritario 5 se refería a la asistencia técnica y el 6 a otras medidas financiadas con otros fondos estructurales. Además las medidas estructurales financiadas por el IFOP se inscribían en programas plurianuales diferentes, en función de que afectasen a Regiones Objetivo n.º1 (incluidas en la programación de dicho objetivo) o las demás regiones (que se incluían en un documento único en cada Estado Miembro).

Por otra parte, en 2001 la Comisión publica el primer Libro Verde sobre el futuro de la PPC de cara a la reforma integral de esta política que tenía que implementarse en 2003 (European Commission, 2001). En este informe se concluía que era preciso un mayor ajuste

con la política pesquera común prevista por el Reglamento (CEE) n.º 3760/92 del Consejo por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura.

de la capacidad de la flota a las posibilidades reales de pesca, afirmando que la elevada intensidad de capital y el exceso significativo de capacidad de pesca (flota) no habían permitido una adecuada remuneración del capital empleado en la actividad pesquera, a la vez que ponía en peligro tanto la conservación de los recursos naturales como la viabilidad económica y financiera de las empresas del sector en el largo plazo. Es definitiva, la propia Comisión estaba cuestionando la eficacia de la Política estructural pesquera y el cumplimiento de los objetivos explicitados en la PPC.

Dentro de este ambiente, no resultó extraña la aprobación de nuevos Reglamentos que pretendían hacer más eficaces, simples y transparentes los programas de reducción de la flota, a la vez que se endurecían los requisitos en materia de obtención de ayudas públicas (7). Entre las soluciones propuestas destacaban la insistencia en las reducciones de capacidad y en el mantenimiento de las ayudas a la construcción y modernización de buques, pero supeditadas primero, al cumplimiento de los objetivos establecidos en el POP en relación a todos los segmentos de flota y, segundo, a que no fuesen dirigidas a segmentos de flota que estuviesen aplicando programas de reducción de actividad pesquera mediante la limitación del número de días en el mar.

En general, el principal objetivo parecía seguir siendo la reducción de capacidad pesquera, para lo que se aplicaron normas como:

- En caso de segmentos de flota donde se hayan alcanzado los objetivos establecidos, toda capacidad nueva subvencionable en el período 2000-2006, deberá compensarse con la retirada de al menos la misma capacidad sin ayuda pública.
- En caso de segmentos de flota en los que los objetivos no se hubiesen alcanzado, toda capacidad nueva subvencionable en el período 2000-2001, deberá compensarse con la retirada de al menos la misma capacidad incrementada en un 30 % y sin ayuda pública (8).

(7) Nos referimos al Reglamento 1451/2001 del Consejo, que modifica el Reglamento 2792/99 del Consejo y el Reglamento 366/2001 de la Comisión, y también al Reglamento 179/2002 del Consejo.

(8) Se excluye de esta regla a las flotas costeras (embarcaciones con esloras inferiores a 12 m, con excepción de los arrastreros), donde la nueva capacidad añadida subvencionada no debe suponer un incremento global del esfuerzo de pesca.

—Las ayudas a la renovación, al equipamiento y la modernización no deben implicar incrementos de tonelaje o potencia de los buques. Además, los porcentajes de la contribución comunitaria en estas medidas se reducen significativamente respecto al período anterior (9).

También debemos señalar que se definieron con mayor claridad las condiciones exigibles para las concesiones de ayudas, se reforzó el sistema de sanciones y la obligatoriedad de facilitar datos a la Comisión para el registro comunitario de buques, se redefinieron las nuevas sociedades mixtas, se efectuaron excepciones a las flotas costeras, se arbitraron programas de jubilación anticipada para pescadores y de pagos compensatorios en caso de estar afectados por paralizaciones definitivas, se concedieron primas a los pescadores jóvenes (menores de 35 años), y se abordaron revisiones en diversos aspectos generales de la política estructural (10).

La reforma de la PCP, basada en el Reglamento 2371/2002 del Consejo, logró incorporar algunas aproximaciones novedosas en la política estructural de la pesca, siempre con el objetivo prioritario de ajustar la capacidad a las potenciales capturas. Entre estas novedades podemos señalar: la mejora de la compatibilidad de la PPC con otras políticas europeas (como las relacionadas con el medioambiente y el empleo), la incorporación de la idea del principio de precaución (para la protección y preservación de los recursos pesqueros), y la simplificación de los sistemas de limitación del esfuerzo de pesca (incrementando la responsabilidad de cada Estado Miembro en la gestión de sus flotas pesqueras) (11).

En lo que respecta a la nueva política aplicable sobre la flota (reco-gida en el Reglamento 2371/2002 del Consejo) podemos destacar:

—Se adopta una aproximación de largo plazo en el ajuste de las flotas, dando finalizados los POPs.

(9) En el período 1994-1999, la contribución comunitaria para proyectos de renovación y modernización de la flota podía alcanzar el 30 o el 50 % (dependiendo de la Región). Para el período 2000-2006, estos porcentajes quedaron en el 15 y 35 %.

(10) En relación a estos aspectos generales son destacables la simplificación de procedimientos administrativos, una mayor descentralización en la aplicación de las políticas y una mayor concentración de las medidas de ayuda en las regiones europeas más necesitadas (las Regiones Objetivo 1, con PIB inferior al 75 % de la media).

(11) Como parte de la reforma, los Reglamentos 1263/1999 y 2792/199 fueron enmendados por los Reglamentos del Consejo 2369/2002 y 1421/2004.

- Se limitan las ayudas a la renovación y modernización de la flota y se revisan las condiciones para optar a una ayuda pública (12).
- Se fija la fecha de finales de 2004 para acabar con los programas de ayudas para la construcción de nuevos barcos, la exportación a terceros países o para el establecimiento de empresas mixtas.
- Se aprueba que, por parte de los Estados Miembros, únicamente se permitirán estímulos indirectos para el ajuste de sus flotas cuando guarden relación con los regímenes de gestión de esfuerzo bajo planes de recuperación o reducción de posibilidades de pesca (TACs disponibles).

Los efectos de esta nueva etapa sobre la flota pesquera aún no han sido analizados en profundidad. Por una parte, la fecha final para la elegibilidad del gasto financiable a través del IFOP se prorrogó hasta el 30 de junio de 2009 (en el marco del Plan Europeo de Recuperación Económica para paliar los efectos de la crisis), y, por otra, los Estados Miembros vieron ampliado el plazo para la transmisión del documento final sobre la liquidación de los gastos hasta el 30 de septiembre de 2010. De ahí que precise ser analizado con mayor detalle, cuestión que abordaremos más adelante.

2.2. Cuarta Etapa (2007-13): Fase de la actual PPC

A partir de 2007 se entró en una nueva fase con la creación de un nuevo instrumento financiero específico para la pesca, el Fondo Europeo de Pesca (FEP) (13). Ahora se introduce la obligatoriedad de que cada Estado Miembro defina su propio Plan Estratégico y su propio Plan Operativo para el período 2007-13, donde se recojan los objetivos y prioridades de cada Estado en función de su situación y necesidades.

(12) Este tipo de ayudas solamente se mantienen bajo determinadas condiciones: los barcos deben tener al menos 5 años y la ayuda tiene que dirigirse hacia determinados objetivos como el uso de artes más selectivas, la instalación del sistema de seguimiento del barco por satélite (VMS), mejorar el procesado y calidad de los productos a bordo, o mejorar las condiciones de seguridad o de trabajo en el buque.

(13) El marco regulador del FEP viene establecido por el Reglamento 1198/2006 del Consejo, de 27 de julio de 2006, que establece los principios básicos, y por el Reglamento 498/2007 de la Comisión, de 26 de marzo de 2007, que establece las disposiciones de aplicación del anterior Reglamento y recoge los procedimientos detallados que deben seguir los Estados miembros.

Los primeros años se han destinado casi íntegramente a la preparación de estos documentos (recordemos que los Estados Miembros tuvieron que asumir también un esfuerzo de reprogramación importante ligado al último programa IFOP), por lo que la ejecución efectiva de medidas ha sido escasa. Debemos señalar también que, de acuerdo con los datos de la Comisión, en el global de los Planes Operativos nacionales, el objetivo de reducción de capacidad se ha fijado en torno al 15 % (Kw y GT) para finales del 2013.

Los objetivos específicos de los proyectos cofinanciados por el FEP deben contribuir a alcanzar el equilibrio deseable entre la capacidad de la flota y los recursos naturales disponibles, a proteger y valorizar los recursos y el medioambiente, a apoyar la competitividad y viabilidad económico-financiera del sector pesquero, a mejorar la calidad de vida de las zonas costeras con alta dependencia de la pesca y a promover la igualdad de género. Para alcanzar estos objetivos se definieron 5 ejes prioritarios de actuación, donde se definen las medidas específicas que pueden ser cofinanciadas (14).

En el eje 1, de adaptación de la flota, pueden incorporarse proyectos para la paralización definitiva o temporal, algunos de inversiones a bordo (para mejorar la seguridad, condiciones de trabajo, eficacia energética o la selectividad de las técnicas de pesca, pero siempre que no aumente la capacidad de captura), ayudas a la pesca costera artesanal y determinadas compensaciones económicas a los pescadores (para su reconversión profesional, jubilación anticipada o para los pescadores jóvenes).

En el eje prioritario 2 (referido a la acuicultura, pesca interior, transformación y comercialización de productos del sector pesquero), se incorporan medidas financiables relativas a la inversión productiva en instalaciones de la acuicultura, medidas hidroambientales para la acuicultura ecológica o instalaciones ubicadas en la Red Natura 2000, ayudas para medidas ligadas a la salud pública (como las ligadas a los episodios de mareas rojas) y salud animal (para la erradicación de enfermedades acuícolas, por ejemplo), y otras ayudas dirigidas a la mejora de las empresas y procesos de transformación y comercialización de los productos del sector.

(14) Una explicación detallada sobre las medidas contempladas dentro de cada eje prioritario de actuación puede encontrarse en *Comunidades Europeas (2008)*.

Dentro del eje prioritario 3 (medidas de interés público), se considera la posibilidad de cofinanciar acciones colectivas de interés público (como planes de gestión local, de recuperación de deshechos, de mejora de la trazabilidad y etiquetado,...) llevadas a cabo por organizaciones representativas, la mejora de infraestructuras portuarias, campañas de promoción de productos de la pesca y búsqueda de nuevos mercados o proyectos piloto para la mejora de la gestión y técnicas de producción.

En el eje 4 (desarrollo sostenible de las zonas de pesca), se contempla la posibilidad de cofinanciar proyectos locales de desarrollo sostenible y mejora de la calidad de vida, sobre todo en regiones dependientes de la pesca y con actividad en declive.

Por último, en el eje 5 (asistencia técnica), se recoge la posibilidad de financiar el trabajo de los servicios públicos que administran los FEP, con el límite del 5% de la dotación nacional para la gestión de su Programa Operativo (preparación, seguimiento, evaluación, publicidad, inspección,...).

El presupuesto global del FEP ascendió inicialmente a 4.305 millones de €, distribuidos en los 7 años del período 2007-13 (615 por año). Todo Estado Miembro puede beneficiarse de estas ayudas, pero con la condición que el 75% se destinen a proyectos de regiones en el marco del objetivo de convergencia (PIBpc inferior al 75% de la media comunitaria), y bajo régimen de cofinanciación del beneficiario (variable según tipo de proyecto y región). Los Estados Miembros, dentro de las posibilidades que oferta el FEP, son los que eligen los proyectos que se podrán beneficiar de la cofinanciación, siempre que sean compatibles con los objetivos y prioridades fijados en sus Planes Estratégicos y Operativos.

De acuerdo con los Planes Operativos aprobados, en el conjunto de la UE los fondos para el período 2007-13 tendrán la siguiente distribución: 27% para el eje 1, 30% al eje 2, 27% al eje 3, 13% al eje 4 y un 3% al eje 5 (En España 36, 30, 28, 4 y 2%, respectivamente) (15).

(15) Datos extraídos de los informes de la Comisión sobre la aplicación del Fondo Europeo de Pesca: Comisión de las Comunidades Europeas (2009a y 2009b).

3. EFECTOS DE LA POLÍTICA ESTRUCTURAL SOBRE LA FLOTA EN EL PERÍODO 2000-08

Tal y como se avanzó en el anterior apartado dentro de la tercera etapa, a partir del año 2000 se aplicaron cambios importantes en la política estructural pesquera. El ámbito de aplicación de las ayudas estructurales para el período 2000-06 (prorrogado hasta finales de 2008) se organizó en seis ejes prioritarios y un total de 20 medidas.

3.1. Programación y ejecución de ayudas por ejes prioritarios y países

A partir de los datos disponibles (16), tal y como se refleja en la Figura 1, inicialmente se programaron ayudas del IFOP cercanas a los 3.500 millones de €, con una distribución bastante equilibrada entre los cuatro primeros ejes prioritarios (el eje prioritario 6, relativo a medidas relacionadas con otros fondos estructurales no se contempla, pues no supuso coste alguno para el IFOP).

Figura 1

PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DE AYUDAS IFOP POR EJES PRIORITARIOS, 2000-08

Ejes prioritarios (*)	Primera programación		Última programación		Ayudas ejecutadas	
	(millones €)	s/ total	(millones €)	s/ total	(millones €)	s/ total
Eje (1)	700,1	20,0%	559,5	16,1%	614,3	17,4%
Eje (2)	814,1	23,3%	647,1	18,6%	600,9	17,0%
Eje (3)	1.202,8	34,4%	1.437,4	41,3%	1.393,0	39,4%
Eje (4)	706,3	20,2%	767,5	22,0%	862,8	24,4%
Eje (5)	70,4	2,0%	70,1	2,0%	64,4	1,8%
TOTAL	3.493,6	100,0%	3.481,6	100,0%	3.535,5	100,0%

NOTAS: (*) Ejes prioritarios: (1) Ajuste del esfuerzo de pesca; (2) Renovación y modernización de la flota; (3) Protección de los recursos, acuicultura, puertos, procesado y comercialización de productos de la pesca; (4) Otras: pesca artesanal, medidas socioeconómicas, promoción, organizaciones de productores, cese temporal de actividad, innovación, etc.; (5) Asistencia técnica.

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

(16) Principalmente del documento publicado por European Union (2010).

Con las ya comentadas reformas introducidas con el Reglamento 2371/2002 del Consejo y la posterior adhesión a las Comunidades Europeas de 10 nuevos países, en 2004, los Estados Miembros se vieron obligados a realizar reprogramaciones de las ayudas.

Así, en la línea establecida en la nueva PPC de 2002, se tuvieron que reducir los montantes de las ayudas relacionadas con la transferencia de barcos y con constitución de empresas mixtas con Terceros Países (medidas del eje 1) y, también las ayudas programadas para la construcción y modernización de la flota (medidas del eje 2). Tanto el eje prioritario 1 como el 2, fueron perdiendo peso relativo en el monto total de las ayudas definitivamente programadas y finalmente ejecutadas (cada uno de estos ejes representó en torno al 17% de las ayudas IFOP ejecutadas en el período).

Fruto de esta reprogramación, las subvenciones asociadas a las medidas de los ejes prioritarios 3 y 4 se vieron incrementadas significativamente, llegando a suponer conjuntamente el 63,8% del importe total de las ayudas ejecutadas.

En cualquier caso, la incorporación de 10 nuevos Estados Miembros al programa estructural apenas modificó la distribución presupuestaria, pues el 94,1% del apoyo financiero programado por el IFOP seguía teniendo su destino en iniciativas de los países de la Unión Europea de 15 Estados miembros, UE(15).

Como comentamos en el anterior apartado, el conjunto de ayudas canalizadas a través del IFOP debían ser complementadas por otras procedentes de cada Estado Miembro. Tal y como nos muestra la Figura 2, gracias a este sistema de apoyo público, a lo largo del período 2000-08 se ejecutaron proyectos en el sector pesquero europeo por valor de unos 9.450 millones de € que, por término medio, supusieron un monto total de subvenciones (del IFOP más de cada Estado Miembro) que significó el 57,7% del coste total de los proyectos acometidos.

La mitad del importe total de los proyectos subvencionados ejecutados estuvo vinculada con iniciativas correspondientes al eje prioritario 3. Resulta llamativo que, a pesar de la fuerte preocupación mostrada por la Comisión por la necesidad de ajustar el esfuerzo pesquero, poco más del 10% de importe total de los proyectos pesqueros subvencionados correspondió con iniciativas encuadradas en el eje prioritario 1. También es cierto que este tipo de proyectos

Figura 2

PROYECTOS Y AYUDAS EJECUTADAS POR EJES PRIORITARIOS. 2000-08

Ejes prioritarios	Valor de proyectos		Ayuda IFOP (millones €)	Ayuda nacional (millones €)	Total ayudas (millones €)	Ayudas/ valor proyectos
	(millones €)	s/ total				
1. Ajuste de la flota	991,4	10,5%	614,3	377,1	991,4	100,0%
2. Construcción y modernización	2.086,3	22,1%	600,9	233,2	834,1	40,0%
3. Acuicultura, puertos...	4.806,5	50,9%	1.393,0	838,4	2.231,4	46,4%
4. Otras medidas	1.465,4	15,5%	862,8	430,8	1.293,6	88,3%
5. Asistencia técnica	100,7	1,1%	64,4	36,3	100,7	100,0%
TOTAL	9.450,3	100,0%	3.535,5	1.916	5.451,2	57,7%
En regiones objetivo 1	4.897,5		2.238,9	800,4	3.039,2	62,1%
Regiones objetivo 1 s/total	51,8%		63,3%	41,8%	55,8%	

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

contaron con una cobertura de ayudas públicas que suponían el 100 % del coste de los mismos, lo que les llevó a absorber algo más del 18 % del monto total de las subvenciones ejecutadas.

Los proyectos subvencionados vinculados a la construcción y modernización de nuevas embarcaciones pesqueras implicaron inversiones superiores a los 2.000 millones de € a lo largo del período, pero en este caso las ayudas públicas (las IFOP más la nacionales) solamente cubrieron el 40 % del coste total de los mismos.

Casi el 52 % de los proyectos subvencionados se ubicaron en Regiones Objetivo 1, absorbiendo algo más del 63 % de las ayudas canalizadas a través del IFOP. En estos casos, por término medio, el conjunto de subvenciones públicas llegaron a cubrir en torno al 62,1 % del coste total del proyecto ejecutado.

En la Figura 3, desagregado por países, se muestran el número de proyectos ejecutados, su importe y las ayudas recibidas del IFOP en el período 2000-08. A través de este programa estructural se han podido cofinanciar casi 85.000 proyectos del sector pesquero de la Unión Europea de 25 países, UE(25), la mayor parte de los cuales (en torno al 94 %) se han desarrollado en los países de la UE(15) antes de la incorporación de 10 nuevos Estados Miembros en 2004 y en las Regiones Objetivo 1 (cerca del 62 %). Por término medio, la ayuda procedente del IFOP ha supuesto cubrir el 37,6 % del importe

Figura 3

PROYECTOS FINANCIADOS POR EL IFOP POR PAÍSES, 2000-08

	N.º proyectos	Ejecutado (millones €)	% s/UE(25)	Ayuda IFOP (millones €)	% s/UE(25)	Ayuda IFOP s/ejecutado
España	33.751	4.169,3	43,9%	1.708,4	47,9%	41,0%
Francia	10.490	1.010,5	10,7%	256,7	7,2%	25,4%
Italia	8.607	984,4	10,4%	336,9	9,4%	34,2%
Reino Unido	1.934	500,6	5,3%	166,0	4,7%	33,2%
Dinamarca	3.400	489,9	5,2%	119,4	3,3%	24,4%
Alemania	2.482	432,5	4,6%	132,3	3,7%	30,6%
Portugal	5.844	407,1	4,3%	202,3	5,7%	49,7%
Grecia	5.574	381,7	4,0%	206,5	5,8%	54,1%
Suecia	1.904	176,8	1,9%	52,5	1,5%	29,7%
Irlanda	1.051	166,1	1,8%	72,8	2,0%	43,9%
Finlandia	2.738	163,0	1,7%	41,8	1,2%	25,7%
Países Bajos	666	102,9	1,1%	34,9	1,0%	34,0%
Bélgica	234	75,9	0,8%	18,7	0,5%	24,6%
Austria	670	33,8	0,4%	4,5	0,1%	13,4%
UE (15)	79.345	9.094,5	95,9%	3.353,8	94,1%	36,9%
Nuevos EEMM	5.461	392,7	4,1%	211,9	5,9%	54,0%
UE (25)	84.806	9.487,2	100,0%	3.565,7	100,0%	37,6%
Reg. Obj. 1	50.887	5.867,4	61,8%	2.622,2	73,5%	44,7%
Reg. Obj.1 s/UE (25)	60,0%	61,8%		73,5%		
UE(15) s/UE (25)	93,6%	95,9%		94,1%		

Nuevos Estados Miembros: Polonia, Letonia, Estonia, Lituania, Chipre, R. Checa, Hungría, Eslovenia, Eslovaquia y Malta.

NOTA: El importe total ejecutado y el monto total de las ayudas IFOP son ligeramente superiores a las cantidades mostradas en las anteriores figuras porque aquí se incorpora la iniciativas asociadas a la medida 61, financiadas por el Fondo de Desarrollo Regional Europeo.

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

total de los proyectos acometidos, porcentaje que asciende al 44,7% en aquellos que se desarrollaron en Regiones Objetivo 1. España fue el país más beneficiado de las subvenciones IFOP, absorbiendo en torno a casi el 48% del importe total de las ayudas comunitarias, seguido de Italia y Francia, con el 9,4 y 7,2%, respectivamente.

3.2. Las medidas estructurales vinculadas a la flota (ejes 1 y 2)

Podemos ahora detallar el destino de las ayudas más directamente relacionadas con la política estructural sobre la flota, es decir, las medidas comprendidas en los ejes 1, de ajuste del esfuerzo de pesca, y 2, de renovación y modernización de la flota.

Como se muestra en la Figura 4, dentro del conjunto de acciones de los ejes vinculados a la flota pesquera, inicialmente los Estados Miembros habían programado destinar unos 463 millones de € de las subvenciones IFOP al desguace definitivo de unidades pesqueras (el 30,6 % del total). Sin embargo, debemos recordar que tras las reformas de la PPC de 2002, a partir de 2004 se cerró la posibilidad de subvencionar la exportación de buques (bien por transferencia a terceros, medida 12, bien a través de empresas mixtas, medida 13), de ahí que los Estados Miembros aumentasen sus esfuerzos en la otra medida del eje 1. Así, la reprogramación efectuada incrementó el importe finalmente destinado a apoyar el desguace de buques, medida que finalmente supuso el 45 % del importe total de las subvenciones IFOP ejecutadas sobre la flota, pero se redujeron en mayor cuantía el volumen de ayudas finalmente programadas y ejecutadas para la exportación de buques a través de la constitución de empresas mixtas con Terceros países.

Figura 4

PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DE AYUDAS IFOP POR EJES PRIORITARIOS, 2000-08

Medidas	Primera programación		Última programación		Ayudas ejecutadas	
	(millones €)	s/ total	(millones €)	s/ total	(millones €)	s/ total
11. Desguace	463,3	30,6%	493,9	40,9%	546,7	45,0%
12. Transferencia a terceros	27,0	1,8%	32,4	2,7%	31,7	2,6%
13. Empresas mixtas	209,9	13,9%	33,2	2,8%	35,9	3,0%
Total eje 1	700,1	46,2%	559,5	46,4%	614,3	50,6%
21. Construcción nuevos barcos	544,9	36,0%	472,2	39,1%	459,1	37,8%
22. Modernización de existentes	269,2	17,8%	174,9	14,5%	141,7	11,7%
Total eje 2	814,1	53,8%	647,1	53,6%	600,9	49,4%
TOTAL ejes 1 y 2	1.514,1	100,0%	1.206,6	100,0%	1.215,2	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

Por su parte, la Reforma de la PPC de 2002 también afectó significativamente a las medidas del eje 2, paralizando las ayudas a la construcción de nuevos buques y limitando fuertemente aquellas dirigidas a la modernización de las unidades pesqueras. Hay una significativa diferencia entre los importes de la subvención IFOP del eje 2 de los planes iniciales (más de 800 millones de €) y lo finalmente programado (menos de 650 millones de €) y definitivamente ejecutado (poco más de 600 millones de €). En este caso, las reducciones más notables estuvieron vinculadas con las ayudas a la modernización de las embarcaciones existentes, pues, cuando se tuvo que realizar la reforma de los programas nacionales, los Estados Miembros ya se habían comprometido con un volumen significativo de proyectos de nueva construcción.

Tal y como vemos en la Figura 5, gracias al sistema de ayudas arbitrado, a lo largo del período considerado se ejecutaron proyectos subvencionados vinculados a flota pesquera por un importe de algo más de 3.000 millones de €, que percibieron ayudas públicas por valor de 1.825 millones de € (dos tercios procedentes del IFOP y el restante procedentes de cada Estado Miembro). Las ayudas procedentes del IFOP supusieron casi el 39,5 % del valor total de los proyectos ejecutados dentro de los ejes 1 y 2. Si a esto le añadimos las aportaciones públicas nacionales, ese porcentaje se eleva casi 20 puntos porcentuales más, hasta alcanzar el 59,3 % del valor de las inversiones realizadas. La mayor parte de los proyectos de flota subvencionados se desarrollaron en Regiones Objetivo 1 (cerca del 60 % del total), que absorbieron algo más del 72 % del monto total de las ayudas IFOP y casi el 44 % de las ayudas nacionales de los ejes 1 y 2. En estas Regiones, el conjunto de ayudas públicas llegaron a cubrir el 62,7 % del valor total de los proyectos ejecutados.

La Figura 5 también nos muestra la distribución de los proyectos y las ayudas por ejes y medidas concretas. El eje 1, relativo a medidas de ajuste de flota, representó casi un tercio del valor de los proyectos de flota ejecutados, pero algo más del 54 % de las ayudas públicas percibidas. Estas ayudas cubrían el 100 % del coste total de los proyectos y, como ya comentamos, se concentraron mayoritariamente en la medida 11, que financiaba el desguace y retirada definitiva de las embarcaciones. A pesar de las restricciones existentes, se invirtieron casi 1.500 millones de € en proyectos de nueva construcción, que alcanzaron una subvención total que representó cerca del 42 %

Figura 5

PROYECTOS Y AYUDAS EJECUTADAS DE LOS EJES 1 Y 2 POR MEDIDAS. 2000-08

Medidas	Valor de proyectos		Ayuda IFOP	Ayuda nacional	Total ayudas	Ayudas/ Valor proyectos
	(millones €)	s/ total	(millones €)	(millones €)	(millones €)	
11. Desguace	884,6	28,7%	546,7	337,9	884,6	100,0%
12. Transferencia a terceros	58,9	1,9%	31,7	27,1	58,9	100,0%
13. Empresas mixtas	47,9	1,6%	35,9	12,0	47,9	100,0%
Total eje 1	991,4	32,2%	614,3	377,1	991,4	100,0%
21. Construcción nuevos barcos	1.493,2	48,5%	459,1	167,8	627,0	42,0%
22. Modernización de existentes	593,2	19,3%	141,7	65,4	207,1	34,9%
Total eje 2	2.086,3	67,8%	600,9	233,2	834,1	40,0%
TOTAL ejes 1 y 2	3.077,7	100,0%	1.215,2	610,3	1.825,5	59,3%
En Regiones objetivo 1	1.829,1		879,0	268,1	1.147,1	62,7%
En Regiones obj.-1 s/TOTAL	59,4%		72,33%	43,93%	62,84%	

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

de su valor. Los proyectos subvencionados de modernización de flota no superaron los 600 millones de €, de los que cerca del 35 % fueron cubiertos por ayudas públicas.

En la Figura 6, podemos observar el volumen de flota pesquera europea que se ha podido beneficiar del sistema de subvenciones públicas a la flota. En total, en el período de estudio, un total de 7.129 barcos han sido desguazados o exportados con apoyo de subvenciones públicas (eje 1). Los 991 millones de € en ayudas públicas de los que se han beneficiado han supuesto que, por término medio, cada tonelada bruta de capacidad (Gt) retirada de la actividad, fuera subvencionada con algo más de 3.000 € (por cada kW de potencia unos 1.033 €).

Las medidas relativas a la renovación de la flota (eje 2) han implicado a casi 16.000 embarcaciones pesqueras a lo largo del período. Aquí, debemos señalar la influencia de la denominada medida 23, consistente en desguazar embarcaciones sin ayuda pública alguna pero, como contrapartida, otorga al beneficiario posibilidades de renovación de la flota incorporando nuevos buques al censo. Dentro de este eje 2, también es destacable el coste público ligado a la construcción de nuevos buques (medida 21), que se elevó a algo más de 3.000 € por nuevo Gt y a algo más de 1.200 por kW adicional.

Figura 6

AYUDAS PÚBLICAS Y FLOTA BENEFICIADA. 2000-08

	Barcos (N.º)	Tonelaje (Gt)	Potencia (kW)	Ayudas (miles de €)	Ay./B (€/B)	Ay./Gt (€/Gt)	Ay./KW (€/kW)
11. Desguace	6.798	260.076	825.922	884.645	130.133	3.401	1.071
12. Transferencia a terceros	280	20.537	87.093	58.853	210.189	2.866	676
13. Empresas mixtas	51	27.442	47.076	47.886	938.947	1.745	1.017
Total eje 1	7.129	308.055	960.091	991.384	139.064	3.218	1.033
21. Construcción nuevos barcos	3.030	208.418	509.771	626.970	206.921	3.008	1.230
22. Modernización de existentes	7.850	575.764	1.745.834	207.115	26.384	360	119
23. Desguace sin ayuda	5.087	181.639	607.238	0	0	0	0
Total eje 2	15.967	965.821	2.862.843	834.085	52.238	864	291
TOTAL ejes 1 y 2	23.096	1.273.876	3.822.934	1.825.469	79.038	1.433	478
Reducción de la flota UE(25)	20.479	395.366	1.477.107				
Eje 1 s/evolución flota	34,8%	77,9%	65,0%				

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

Los anteriores datos nos permiten realizar una primera aproximación para evaluar la posible incidencia de los incentivos públicos (subvenciones) sobre la evolución de la flota. Si consideramos únicamente las medidas del eje 1 (que implican una reducción inequívoca de la flota pesquera), casi el 35 % de la reducción del número de barcos de la flota pesquera comunitaria en el período podría estar ligada con dichas ayudas, lo que suponen casi el 78 % de la reducción de la capacidad (Gt) y un 65 % de la potencia (kW). Sin embargo, las entradas y salidas del registro de la flota comunitaria pueden estar ligadas a muchos factores. Así, por ejemplo, dado el régimen de entradas y salidas existente en esa etapa (17), por cada proyecto de construcción de nuevas embarcaciones debe retirarse al menos la misma capacidad y, en caso de obtener ayuda pública para la construcción de buques superiores a 100 Gt, al menos debe retirarse 1,35 veces la nueva capacidad incorporada. Es decir, las ayudas a la construcción también pueden constituir un incentivo indirecto a la reducción de la flota, aunque es de suponer que, por la incorporación de nuevas tecnologías, la eficacia de pesca media de las embarcaciones nuevas superan a las retiradas de la actividad en contrapartida.

(17) Artículo 13 del Reglamento (CE) 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002.

3.3. Las iniciativas estructurales de la flota por países

Como vimos anteriormente, el volumen de iniciativas estructurales subvencionadas fue muy variable por países, lo que corresponde con la diversidad de situaciones de los sectores pesqueros nacionales dentro de la Unión. En función de la situación concreta en cada Estado Miembro, los programas nacionales vinculados a la flota también han sido diferentes.

En lo que respecta a medidas correspondientes al eje 1, de ajuste de flota, los países que han realizado un mayor esfuerzo han sido España e Italia (ver Figura 7). Entre ambos, casi a partes iguales, han acumulado más del 45 % de las ayudas públicas (nacionales y del IFOP) destinadas a incentivar la reducción de sus respectivas flotas pesqueras. La mayor parte de las ayudas ejecutadas fueron para financiar el desguace de embarcaciones de pesca (medida 11),

Figura 7

SUBVENCIONES TOTALES (IFOP + NACIONALES) DEL EJE 1 Y REDUCCIÓN DE FLOTA ASOCIADA POR PAÍSES, 2000-08

	Medida 11 (miles de €)	Medida 12 (miles de €)	Medida 13 (miles de €)	Total eje 1 (miles de €)	% Ay. s/ UE(25)	Reducción flota (miles de kW)	Reduc. s/UE(25)
España	188.130	564	37.148	225.842	22,8%	270,7	25,9%
Italia	205.533	16.195	3.812	225.540	22,8%	222,2	21,3%
Grecia	87.150	1.003	400	88.553	8,9%	106,7	10,2%
Francia	70.060	7.522	1.133	78.715	7,9%	87,2	8,3%
Reino Unido	68.559	0	0	68.559	6,9%	49,7	4,8%
Dinamarca	58.935	2.353	0	61.288	6,2%	59,8	5,7%
Portugal	38.513	578	5.393	44.484	4,5%	48,9	4,7%
Países Bajos	11.430	19.756	0	31.186	3,1%	68,2	6,5%
Irlanda	15.967	0	0	15.967	1,6%	14,3	1,4%
Suecia	11.923	284	0	12.207	1,2%	18,5	1,8%
Bélgica	9.323	0	0	9.323	0,9%	7,6	0,7%
Finlandia	4.132	345	0	4.477	0,5%	6,4	0,6%
Alemania	432	388	0	820	0,1%	0,4	0,0%
UE(15)	770.087	48.988	47.886	866.961	87,4%	960,7	91,9%
Nuevos EEMM	114.559	9.864	0	124.423	12,6%	84,8	8,1%
UE(25)	884.646	58.852	47.886	991.384	100,0%	1.045,5	100,0%
UE(15) s/UE(25)	87,1%	83,2%	100,0%	87,4%		91,9%	

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

aunque España también destinó una parte significativa de las mismas para la exportación de buques a través de la constitución de empresas mixtas con Terceros Países.

Gracias a estas medidas, se ha podido retirar a través de las subvenciones un volumen importante de capacidad pesquera (algo más de un millón de kW de potencia). Dos tercios de la reducción subvencionada de capacidad se concentró entre los cuatro primeros países beneficiarios por volumen de ayudas al ajuste de la flota: España, Italia, Grecia y Francia.

En relación a las medidas correspondientes al eje 2 (ver Figura 8), construcción y modernización de buques de pesca, España vuelve a ser el país con mayor protagonismo, desarrollando proyectos de inversión que supusieron casi dos tercios del conjunto de ayudas públicas ejecutadas por la UE en este tipo de medidas durante el período de estudio.

Figura 8

SUBVENCIONES TOTALES (IFOP + NACIONALES) PARA RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN Y CAPACIDAD DE FLOTA BENEFICIARIA POR PAÍSES, 2000-08

	Medida 21 (miles €)	Medida 22 (miles €)	Total eje 2 (miles €)	Ayudas s/UE(25)	Renov. m.21 (miles kW)	Renov. s/UE(25)	Modern. m.22 (miles kW)	Modern. s/UE(25)
España	463.508	84.533	548.041	65,7%	320,7	62,9%	399,9	22,9%
Francia	66.002	33.291	99.293	11,9%	83,4	16,4%	468,1	26,8%
Portugal	48.251	6.611	54.862	6,6%	40,7	8,0%	38,2	2,2%
Italia	18.149	25.873	44.022	5,3%	18,8	3,7%	174,9	10,0%
Dinamarca	6.388	16.987	23.375	2,8%	10,7	2,1%	195,5	11,2%
Grecia	7.513	8.848	16.361	2,0%	11,6	2,3%	38,2	2,2%
Irlanda	12.017	4.112	16.129	1,9%	6,4	1,3%	68,8	3,9%
Alemania	1.451	7.752	9.203	1,1%	1,5	0,3%	33,0	1,9%
Reino Unido	0	7.400	7.400	0,9%	0,0	0,0%	126,2	7,2%
Suecia	899	3.324	4.223	0,5%	5,5	1,1%	94,4	5,4%
Finlandia	2.162	1.760	3.922	0,5%	10,2	2,0%	22,2	1,3%
Bélgica	0	2.880	2.880	0,3%	0,0	0,0%	49,2	2,8%
Países Bajos	0	0	0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
UE(15)	626.340	203.371	829.711	99,5%	509,4	99,9%	1.708,5	97,9%
Nuevos EEMM	630	3.744	4.374	0,5%	0,3	0,1%	373	2,1%
UE(25)	626.970	207.115	834.085	100,0%	509,8	100,0%	1.745,8	100,0%
UE(15) s/UE(25)	99,9%	98,2%	99,5%					

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010).

Entre los países de la UE(15), España, Francia, Portugal, Irlanda y Finlandia, destinaron la mayor parte de los recursos públicos de este eje prioritario a financiar proyectos de nueva construcción, mientras que en el resto de los países primaron en mayor medida los proyectos de modernización de las embarcaciones. Por su parte, los nuevos Estados Miembros apenas tuvieron opciones para participar en iniciativas pertenecientes a este eje prioritario de actuación estructural, de ahí que las subvenciones percibidas en este concepto apenas representaron el 0,5 % del total.

La medida 21, de construcción de buques subvencionados exigía la retirada de al menos la misma capacidad, por lo que gracias a estas subvenciones se pudieron renovar capacidades pesqueras de la flota por algo más de medio millón de kW, en un 90 % concentradas entre España y Francia. Por su parte, las ayudas a la modernización (medida 22), permitieron mejorar las condiciones y medios técnicos de las embarcaciones (principalmente de los motores) de las que se beneficiaron buques que representaron 1,7 millones de kW de potencia instalada.

4. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS ALCANZADOS Y CONCLUSIONES

Como ya comentamos entre los objetivos de las medidas estructurales canalizadas a través del IFOP, había dos que estaban íntimamente ligados a la flota pesquera. En primer lugar, el IFOP debería contribuir al logro del deseable equilibrio entre flota y recursos, de ahí que se habilitaran un conjunto de medidas encaminadas al ajuste de la flota (las medidas del eje prioritario 1). En segundo lugar, las ayudas del IFOP también deberían incrementar la competitividad y viabilidad económico-financiera de las empresas del sector, lo que justificaba la puesta en marcha de medidas de apoyo a la renovación y modernización de las embarcaciones de pesca (eje prioritario 2).

En relación al primer objetivo, el de ajuste de flota, se puede constatar que a lo largo del período de estudio, la capacidad nominal de la flota pesquera europea se redujo de forma significativa [ver Figura 9 (18)].

(18) En esta Figura, para la flota pesquera de la UE(15), se utilizan datos de los años 1999 y 2008, pues Eurostat considera el censo a 31 de diciembre de cada año. Para los nuevos Estados Miembros, incorporados

Figura 9

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA PESQUERA DE LA UNIÓN EUROPEA POR PAÍSES

	Barcos (N.º)		Tonelaje (miles Gt)		Potencia (miles kW)		Variación 08/99		
	1999	2008	1999	2008	1999	2008	B	GT	Kw
Italia	18.260	13.683	246,8	196,3	1.463,4	1.149,1	-25,1%	-20,5%	-21,5%
Francia	8.303	7.941	215,2	199,3	1.110,0	1.082,3	-4,4%	-7,4%	-2,5%
España	17.321	11.420	533,3	461,1	1.381,7	1.029,5	-34,1%	-13,5%	-25,5%
Reino Unido	7.860	6.555	267,5	206,0	974,0	832,8	-16,6%	-23,0%	-14,5%
Grecia	20.069	17.353	107,9	88,8	632,3	511,0	-13,5%	-17,7%	-19,2%
Portugal	10.839	8.585	118,6	106,5	393,8	383,1	-20,8%	-10,2%	-2,7%
P. Bajos	1.118	825	191,8	146,9	503,6	344,1	-26,2%	-23,4%	-31,7%
Dinamarca	4.220	2.895	104,3	73,0	387,7	263,9	-31,4%	-30,0%	-31,9%
Suecia	2.066	1.486	50,2	41,8	234,9	208,9	-28,1%	-16,7%	-11,1%
Irlanda	1.689	2.023	64,8	69,9	208,2	193,4	19,8%	7,9%	-7,1%
Finlandia	3.765	3.240	21,5	16,0	203,9	169,7	-13,9%	-25,6%	-16,8%
Alemania	2.313	1.828	69,4	69,1	163,7	161,2	-21,0%	-0,4%	-1,5%
Bélgica	128	100	22,8	19,0	63,5	60,6	-21,9%	-16,7%	-4,6%
UE(15)	97.951	77.934	2.014,1	1.693,7	7.720,7	6.389,6	-20,4%	-15,9%	-17,2%
	Barcos (N.º)		Tonelaje (miles Gt)		Potencia (miles kW)		Variación 08/99		
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	B	GT	Kw
Nuevos EM	6.742	5.363	221	165	546	412	-20,5%	-25,4%	-24,6%
UE(25)		83.297		1.859		6.801			

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat (2010): http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=fish_fleet&lang=en.

En los Estados Miembros de la UE(15), que tuvieron acceso a las ayudas desde el primer año de aplicación del fondo (año 2000), la flota pesquera se redujo en algo más de un 20 % en número de barcos, cerca de un 16 % en tonelaje (tonelaje bruto, Gt) y un 17 % en potencia (medida en kilowatios, kW). Por su parte, los Nuevos Estados Miembros, incorporados efectivamente a esta política en 2004, las reducciones de capacidad, en tan solo 4 años, han sido relativamente superiores: igualmente del 20 % en número de barcos, pero en torno al 25 % en capacidad (Gt y kW).

efectivamente en 2004, Eurostat no ofrece datos de sus flotas para 2003, de ahí que tuviésemos que seleccionar los del primer año disponible, el 2004.

No todos los países han realizado un ajuste de flota similar. Dentro de la UE(15), algunos Estados Miembros (como Dinamarca, Países Bajos, España e Italia) acometieron ajustes en la capacidad de sus flotas muy por encima de la media, mientras que otros (como Francia, Portugal, Irlanda y Alemania), han realizado un esfuerzo relativo mucho menor. De esta forma, a finales del año 2008, en términos de capacidad pesquera medida en kW, la flota italiana se convertía en la más voluminosa de la Unión, seguida de cerca por la francesa y la española.

Resulta complicado conocer qué parte de esta reducción de flota ha sido causada por accidentes o por la retirada de embarcaciones debido a puro envejecimiento, sin que se produjese a cambio una nueva incorporación. También resulta complicado saber qué hubiera sucedido de no existir las medidas de apoyo estructural para el ajuste de la flota. Las realidades de las flotas pesqueras de los países de la Unión son muy diversas, por lo que, dadas estas dificultades, podemos realizar una aproximación al posible impacto de las medidas estructurales del eje 1 comprobando simplemente si, durante el período de análisis, existe alguna relación entre la contribución relativa que ha realizado cada país al ajuste efectivo de la flota de la Unión y su participación relativa en el monto total de las subvenciones públicas ejecutadas en iniciativas comprendidas dentro del eje prioritario 1.

Como nos muestra la Figura 10, en términos absolutos España fue el país con mayor variación nominal de su flota durante el período de aplicación de las medidas IFOP, seguida de Italia. Entre ambos países, representaron casi el 50 % de la reducción total del número de embarcaciones de la UE(25) durante el período, y algo más del 45 % de la capacidad (medida en kW).

Como comprobamos anteriormente, también las flotas pesqueras de España e Italia fueron las máximas beneficiarias de las ayudas públicas canalizadas a través del eje prioritario 1, acumulando entre ambos países algo más del 45 % del monto total de subvenciones públicas otorgadas durante el período para el ajuste de las flotas.

Si comparamos la contribución relativa de cada país al ajuste de la flota de la Unión con la participación en las ayudas, podemos comprobar que los coeficientes de correlación obtenidos son elevados.

Figura 10

RELACIÓN ENTRE AYUDAS PÚBLICAS Y EVOLUCIÓN DE LA FLOTA EN LA UNIÓN EUROPEA

	Variación nominal			Peso relativo			Ayudas
	B. (N.º)	GT (miles)	Kw (miles)	B.	GT	Kw	eje 1
España	-5.901	-72,2	-352,2	27,6%	19,2%	24,0%	22,8%
Italia	-4.577	-50,5	-314,3	21,4%	13,4%	21,4%	22,8%
P. Bajos	-293	-44,9	-159,5	1,4%	11,9%	10,9%	3,1%
Reino Un.	-1.305	-61,5	-141,2	6,1%	16,3%	9,6%	6,9%
Dinamarca	-1.325	-31,3	-123,8	6,2%	8,3%	8,4%	6,2%
Grecia	-2.716	-19,1	-121,3	12,7%	5,1%	8,3%	8,9%
Polonia	-415	-4,6	-47,9	1,9%	1,2%	3,3%	8,9%
Malta	-981	-9,0	-36,0	4,6%	2,4%	2,5%	0,1%
Finlandia	-525	-5,5	-34,2	2,5%	1,5%	2,3%	0,5%
Francia	-362	-15,9	-27,7	1,7%	4,2%	1,9%	7,9%
Suecia	-580	-8,4	-26,0	2,7%	2,2%	1,8%	1,2%
Lituania	-81	-24,9	-18,0	0,4%	6,6%	1,2%	1,2%
Estonia	-85	-7,1	-17,2	0,4%	1,9%	1,2%	0,4%
Irlanda	334	5,1	-14,8	-1,6%	-1,4%	1,0%	1,6%
Letonia	-101	-3,9	-11,4	0,5%	1,0%	0,8%	1,8%
Portugal	-2.254	-12,1	-10,7	10,5%	3,2%	0,7%	4,5%
Chipre	272	-6,5	-3,7	-1,3%	1,7%	0,3%	0,2%
Bélgica	-28	-3,8	-2,9	0,1%	1,0%	0,2%	0,9%
Alemania	-485	-0,3	-2,5	2,3%	0,1%	0,2%	0,1%
Eslovenia	12	-0,1	-0,3	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Total UE(25)	-21.396	-377	-1.466	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Coefficiente de Correlación con ayudas UE(25)					89,9%	74,1%	90,6%
Coefficiente de Correlación con ayudas UE(15)					92,3%	75,8%	91,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de European Union (2010) y Eurostat (2010): http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=fish_fleet&lang=en.

En términos de capacidad (medida en kW) (19) se obtiene un coeficiente de correlación del 90,6 % para el conjunto de la UE(25) y del 91,2 % si nos ceñimos a la UE(15). Es decir, parece existir una relación clara entre beneficiarios de la ayuda y contribución al obje-

(19) Los resultados tomando como referencia el número de barcos y la potencia (kW) son similares, pero difieren del obtenido con el tonelaje (Gt). Ello puede ser debido a que los criterios de medición y de registro de los tonelajes de los buques de pesca no eran homogéneos para todos los países. La armonización para todos los Estados miembros de los criterios para la medición del mismo no se estableció hasta la puesta en funcionamiento del Registro Comunitario de Buques, contemplado en el Reglamento 2371/2002 del Consejo.

tivo de reducir la capacidad de pesca, por lo que los incentivos de las ayudas públicas para el desguace o la exportación de embarcaciones pesqueras han funcionado en el sentido esperado y con cierta proporción al esfuerzo financiero realizado en cada país. Los sectores pesqueros de la mayoría de los países de la Unión han contribuido a la reducción de la capacidad pesquera en función de los incentivos percibidos (en forma de subvención pública). Los únicos países que presentan desviaciones significativas respecto a este comportamiento fueron Francia, Polonia y los Países Bajos. Los dos primeros han absorbido una parte relevante del monto total de ayudas, pero han contribuido relativamente poco a la disminución global de capacidad, ocurriendo lo contrario con los Países Bajos.

Parece evidente que el segundo objetivo del IFOP, incrementar la competitividad y viabilidad de las empresas pesqueras, debería estar estrechamente ligado a la capacidad para incrementar la productividad de las unidades pesqueras. En la Figura 11 se muestra la evolución de las capturas (en toneladas de peso vivo) por países de la

Figura 11

EVOLUCIÓN DE LAS CAPTURAS EN LA UNIÓN EUROPEA POR PAÍSES

	Capturas 1999 (t)	Capturas 2008 (t)	Diferencia 08-99	Variación 08-99
España	1.163.934	918.705	-245.229	-21,1%
Dinamarca	1.404.911	690.611	-714.300	-50,8%
Reino Unido	840.749	593.723	-247.026	-29,4%
Francia	665.395	499.256	-166.139	-25,0%
P. Bajos	511.178	416.748	-94.430	-18,5%
Portugal	210.022	240.051	30.029	14,3%
Italia	282.795	235.758	-47.037	-16,6%
Suecia	351.354	231.339	-120.015	-34,2%
Alemania	238.924	229.498	-9.426	-3,9%
Irlanda	285.434	205.346	-80.088	-28,1%
Finlandia	144.407	158.400	13.993	9,7%
Grecia	120.592	88.881	-31.711	-26,3%
Bélgica	29.878	22.609	-7.269	-24,3%
UE(15)	6.249.573	4.530.925	-1.718.648	-27,5%
	Capturas 2004 (t)	Capturas 2008 (t)	Diferencia 08-04	Variación 08-04
Nuevos EM	571.047	588.758	17.711	3,1%
UE(25)		5.119.683		

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat (2010): http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=fish_fleet&lang=en.

Unión. En caso de los Estados miembros de la UE(15) desde 1999, año previo a la puesta en funcionamiento del programa IFOP, hasta el último del período (2008). Para los Nuevos Estados Miembros, desde su adhesión en 2004.

Tal y como podemos observar, salvo para los casos de Portugal y de Finlandia, dentro de la UE(15) la caída de la producción pesquera ha sido generalizada. Los descensos en los volúmenes de capturas anuales han sido muy significativos entre los 5 primeros productores europeos (España, Dinamarca, Reino Unido, Francia y Países Bajos), alcanzando conjuntamente casi el millón y medio de toneladas, lo que supone el 85 % del descenso total sufrido por el conjunto de la UE(15). Por el contrario, la mayoría de los nuevos Estados Miembros de la Unión han vivido desde su adhesión incrementos notables en la producción pesquera, pero que no cubren el descenso experimentado por el resto de los países de la UE(25).

La bajada anual de 1,7 millones de toneladas de la producción pesquera europea podría verse compensada por un descenso relativo aún mayor de la capacidad, lo que permitiría aumentar el rendimiento medio de las unidades pesqueras. Sin embargo, tal y como nos muestra la Figura 12, la productividad media de la flota de la UE(15) ha descendido, tanto si lo medimos por toneladas capturadas por barco como si lo hacemos en términos de capacidad (t por Gt o t por kW), ocurriendo lo contrario con los nuevos Estados Miembros.

Por países, se detectan diferentes comportamientos. Así, por ejemplo, entre los Estados Miembros de la UE(15) con incrementos de productividad por capacidad de su flota (en t por kW) destacan Finlandia y Países Bajos, precisamente dos de los países que menor nivel de ayudas ejecutaron dentro de los ejes 1 y 2. Pero Portugal, España e Italia, habiéndose beneficiado de un importante volumen de ayudas públicas para el ajuste y renovación de sus flotas, también incrementaron su productividad en el período. Otros Estados con importante participación en estas subvenciones, como Dinamarca, Reino Unido y Francia, incluso han sufrido importantes descensos en la productividad media de sus flotas pesqueras.

Es decir, supuestamente la reducción de la capacidad pesquera (con el desguace de unidades pesqueras viejas y obsoletas) y el esfuerzo renovador y modernizador de la flota, deberían implicar aumentos significativos en la productividad, pero con lo que nos encontramos es con un descenso medio de la misma de casi 5,7 toneladas por bar-

Figura 12

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD FÍSICA DE LA FLOTA PESQUERA EN LA UE

	Capturas por barco (t/B)			Capturas por tonelaje (kg/Gt)			Capturas por potencia (kg/kW)		
	1999	2008	Var.	1999	2008	Var.	1999	2008	Var.
Finlandia	38,4	48,9	10,5	6.717	9.900	3.183	708	933	225
P. Bajos	457,2	505,1	47,9	2.665	2.837	172	1015	1211	196
Portugal	19,4	28,0	8,6	1.771	2.254	483	533	627	93
España	67,2	80,4	13,2	2.183	1.992	-190	842	892	50
Italia	15,5	17,2	1,7	1.146	1.201	55	193	205	12
Grecia	6,0	5,1	-0,9	1.118	1.001	-117	191	174	-17
Alemania	103,3	125,5	22,2	3.443	3.321	-121	1460	1424	-36
Bélgica	233,4	226,1	-7,3	1.310	1.190	-120	471	373	-97
Francia	80,1	62,9	-17,3	3.092	2.505	-587	599	461	-138
Reino Un.	107,0	90,6	-16,4	3.143	2.882	-261	863	713	-150
Irlanda	169,0	101,5	-67,5	4.405	2.938	-1.467	1371	1062	-309
Suecia	170,1	155,7	-14,4	6.999	5.534	-1.465	1496	1107	-388
Dinamarca	332,9	238,6	-94,4	13.470	9.460	-4.009	3624	2617	-1.007
UE(15)	63,8	58,1	-5,7	3.103	2.675	-428	809	709	-100
	2004	2008	Var.	2004	2008	Var.	2004	2008	Var.
Nuevos EM	84,7	109,8	25,1	2.584	3.570	986	1045	1430	384
UE(25)		61,5			2.755			753	

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat (2010): http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=fish_fleet&lang=en.

co y año dentro de la UE(15), y con resultados muy dispares según el país de que se trate. Por lo tanto, no parece que exista una relación clara entre la evolución de la productividad de la flota y el volumen de los incentivos públicos para el ajuste y renovación de la misma.

La información disponible no nos permite conocer la causa de estos comportamientos diferentes por países, pero es muy posible que aquí confluyan diversos factores. En primer lugar parece que, en la evolución de la productividad, puede tener una gran influencia la mayor o menor disponibilidad de recursos naturales para la pesca (TACs y cuotas de cada país), cuestión que depende de otros ámbitos de la PPC (concretamente de la Política de Recursos). En segundo lugar, las inversiones en renovación y modernización de la flota no necesariamente deben repercutir en crecimientos de la productividad de las unidades pesqueras. Una buena parte de estas iniciativas se dirigen a incorporar o modernizar equipamientos con el fin de mejorar la seguridad, la navegación marítima, la calidad o la selectividad de las

labores de producción o, simplemente, las condiciones laborales de los trabajadores a bordo, cuestiones que pueden no tener una incidencia directa en la productividad física de las empresas pesqueras.

En resumen, hemos visto en los últimos años, como la evolución de la política estructural de la pesca en Europa ha estado marcada por la necesidad de ajustar la capacidad pesquera a los recursos naturales disponibles. A medida que se han ido incorporado modificaciones en los Reglamentos aplicables, el régimen de entradas y salidas de la flota activa y las condiciones de acceso a las ayudas públicas se han endurecido y han incrementado los controles sobre la actividad y evolución de las capacidades pesqueras. A pesar de todo ello, la sobrecapacidad pesquera en relación a los recursos disponibles sigue identificándose como uno de los principales problemas de la PPC y de su política estructural (20). No obstante, de lo todo lo visto anteriormente podemos señalar:

- A pesar de que el ajuste de la flota parece ser el objetivo central de esta política, en el período de análisis poco más de un 17% de las ayudas ejecutadas por el IFOP se destinaron a este fin (subvenciones para desarrollar medidas del eje 1). La aparente prioridad política no parece ser correspondida con la asignación financiera para conseguirla.
- El volumen de subvenciones públicas para la renovación de la flota (nueva construcción y modernización del eje prioritario 2), alcanzó cifras similares a las de ajuste de flota, cuestión que parece ir en contra de las intenciones declaradas en los Reglamentos Comunitarios, que identifican estas iniciativas con posibles crecimientos del poder y capacidades de pesca efectivos de las flotas.
- A lo largo del período de aplicación de los fondos IFOP 2000, se ejecutaron casi 85.000 proyectos subvencionados en el sector pesquero, que han movilizado casi 9.500 millones en inversiones. El 62% de las mismas se han desarrollado en Regiones Objetivo 1, iniciativas que difícilmente se hubieran acometido sin el apoyo de este programa. Desde este punto de vista, las acciones del IFOP también han colaborado significativamente al objetivo de toda política estructural, que no es otro que favorecer la cohesión social reduciendo disparidades.

(20) La propia Comisión Europea, en el Libro Verde sobre la Reforma de la PPC (European Commission, 2009, página 9), afirma «el exceso de capacidad de la flota sigue siendo el problema fundamental de la PPC».

- Por países, se aprecian diferentes estrategias en relación a sus políticas de ajuste y renovación de las flotas pesqueras. En este sentido, cabe destacar el importante esfuerzo realizado por el sector pesquero de España e Italia, cuyos proyectos han logrado acaparar algo más del 57% del conjunto de ayudas públicas ejecutadas en los ejes 1 y 2 a lo largo de todo el período 2000-08.
- Del análisis de la evolución de la flota de cada país en relación al peso relativo de las ayudas percibidas en función del ajuste de la flota, concluimos que existe una correlación directa entre ambas. Es decir, los incentivos de las ayudas públicas para el desguace o la exportación de embarcaciones pesqueras han funcionado en el sentido esperado y con cierta proporción al esfuerzo financiero realizado en cada país.
- No encontramos una relación similar entre las ayudas públicas ejecutadas y la productividad de la flota. A pesar de los recursos financieros destinados a la reducción de la capacidad pesquera y la renovación de la misma durante todo el período 2000-08, la productividad media del conjunto de la flota europea ha descendido de forma significativa. Se detectan resultados dispares e incluso divergentes por países, lo que nos puede indicar que, en este aspecto, pueden estar influyendo otros factores no considerados en el análisis (como la disponibilidad de recursos para la pesca).

En definitiva, entendemos que el supuesto fracaso de la PPC para alcanzar el equilibrio entre capacidad y recursos no es achacable, al menos en exclusiva, a su política estructural. Esta política ha tenido sus indudables efectos positivos, tanto desde el punto de vista técnico (colaborando a la consecución de los objetivos explícitos de la PPC), como del socioeconómico. Recordemos que, a pesar de que la actividad de la pesca es relativamente pequeña en relación al conjunto de la economía de la Unión, por una parte, el sector pesquero sostiene a un buen volumen de empleos y un elevado efecto multiplicador de la actividad, sobre todo en regiones y comunidades con menor nivel de renta y escasas alternativas económicas, y, por otra parte, también aporta un producto con elevadas cualidades alimentarias y fuertemente deficitario en el mercado europeo. Por lo tanto, deberíamos tener presente estas consideraciones en el proceso abierto para la reforma de la PPC en 2012.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos al Ministerio de Ciencia e Innovación de España (ECO2009-10324) y a la Xunta de Galicia (09SEC012300PR) el apoyo financiero para poder desarrollar este trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRANCH, T. A. *et al.* (2006): «Fleet dynamics and fishermen behavior: lessons for fisheries managers». *Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, vol. 63, n.º 7: 1647-1668.
- CLARK, C. W.; MUNRO, G. R. y SUMAILA, U. R. (2007): «Buyback subsidies, the time consistency problem, and the ITQ alternative». *Land Economics*, vol. 83, n.º 1: 50-58.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2009a): *Informe anual sobre la aplicación del FEP (2007)*. Brussels: COM(2009) 6 final 16-01-2009, 2009.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2009b): *Segundo informe anual sobre la aplicación del FEP (2008)*. Brussels: COM(2009) 696 final 21-12-2009, 2009.
- COMUNIDADES EUROPEAS (2008): *Fondo Europeo de Pesca 2007-2013. Instrucciones*. Oficina de Publicaciones Oficiales de la Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- EUROPEAN COMMISSION (2001): *Green Paper on the Future of the Common Fisheries Policy*. Brussels: COM (2001)135 20-3-2001; 2001.
- EUROPEAN COMMISSION (2009): *Reform of the Common Fisheries Policy. Green Paper*. Luxembourg: Publications Office of the European Communities; Luxemburgo 2009.
- EUROPEAN COMMISSION (2010): *Synthesis of the Consultation on the Reform of the Common Fisheries Policy*. Brussels: Commission Staff Working Document, SEC(2010)428 final 16.4.2010; 2010.
- EUROPEAN COMMUNITIES (2008): *Fondo Europeo de Pesca 2007-2013. Instrucciones*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de la Comunidades Europeas; 2008.
- EUROPEAN UNION (2010): *Expost evaluation on the Financial Instrument for Fisheries Guidance (FIFG) 2000-2006*. Final Report. DG Mare, marzo 2010, Luxemburgo.
- FLYNN, L. (2006): «Examining the screenplay: public spending and private earning in American fisheries». *Bulletin of Marine Science*, vol. 78, n.º 3: 705-708.

- FOX, K. J.; GRAFTON, Q.; KOMPAS, T. y NHU CHE, T. (2006): «Capacity reduction, quota trading and productivity: the case of a fishery». *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, 50: 189-206.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (2002): *Desarrollo y estrategia de la pesca europea*. 1.ª edición, Netbiblo, A Coruña.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (2008): «Fases de la Política Pesquera Común a la luz de los modelos de gestión». En FERNANDO GONZÁLEZ LAXE (ed.): *Lecciones de Economía Pesquera*. A Coruña: Netbiblo, 227-249, 2008.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (2010): «Dysfunctions in common fishing regulations». *Marine Policy*, vol. 34: 182-188.
- HOLLAND, D.; GUDMUNDSSON, E. y GATES, J. (1999): «Do fishing vessel buyback programs work: A survey of the evidence». *Marine Policy*, vol. 23: 47-69.
- KHALILIAN, S., FOESE, R., PROELSS, A., REQUATE, T. (2010): «Designed for failure: A critique of the Common Fisheries Policy of the European Union». *Marine Policy*, vol. 34: 1178-1182.
- MARKUS, T. (2010): «Towards sustainable fisheries subsidies: Entering a new round of reform under the Common Fisheries Policy». *Marine Policy*, vol. 34: 1117-1124.
- PENAS, E. (2002): «The fishery conservation policy of the European Union after 2002: towards long-term sustainability». *ICES Journal of Marine Science*, 64: 588-595.
- PENAS, E. (2008): «Los postulados de la revisión de la Política Pesquera Común». En FERNANDO GONZÁLEZ LAXE (ed.): *Lecciones de Economía Pesquera*. A Coruña, Netbiblo: 166-187.
- SURÍS REGUEIRO, J. C.; VARELA LAFUENTE, M. M. y GARZA GIL, M. D. (2002): «Profitability of the fishing fleet and structural aid in the European Union». *Marine Policy*, vol.26: 107-119.
- SURÍS REGUEIRO, J. C. y GARZA GIL, M. D. (2005): «Ayudas estructurales y expectativas de rentabilidad de las flotas pesqueras en la Unión Europea». *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, 208: 141-169.
- WENINGER, Q. y MCCONNELL, K. E. (2000): «Buyback programs in commercial fisheries: efficiency versus transfers». *Canadian Journal of Economics*, vol. 33, n.º 2: 394-412.
- VILLASANTE, S. y SUMAILA, U. R. (2010): «Estimating the effects of technological efficiency on the European fishing fleet». *Marine Policy*, vol. 34: 720-722.
- VILLASANTE, S. (2010): «Global assessment of the European Union fishing fleet: An update». *Marine Policy*, vol. 34: 663-670.

RESUMEN

Efectos de la política estructural pesquera sobre la flota comunitaria en el período 2000-08

A lo largo de 2011, la Comisión Europea dará a conocer su propuesta legislativa para reforma de la Política Pesquera Común. Este trabajo tiene el propósito de analizar la política estructural de la pesca y realizar una valoración de los efectos de dicha política sobre la sobredimensión de la flota. Para ello, primero se repasa su evolución, después se analizan los efectos recientes de la misma y, por último, se evalúan los principales resultados en el último período de aplicación. La principal conclusión es que, el supuesto fracaso de la PPC para alcanzar el equilibrio entre capacidad pesquera y recursos naturales disponibles, no es responsabilidad, al menos en exclusiva, de la política estructural seguida respecto a la flota.

PALABRAS CLAVE: Política Pesquera Común, política estructural, flota pesquera, subvenciones.

CLASIFICACIÓN JEL: Q22 y Q28.

ABSTRACT

Effects of the Fisheries Structural Policy on the community fleet in the period 2000-08

Throughout 2011, the European Commission will make public its legislative proposal for the reform of the Common Fisheries Policy. The purpose of the present paper is to analyse the structural fisheries policy and to make a valuation of its effects on the fleet overcapacity. In order to reach that goal, firstly its evolution is revised, later the recent effects of that policy are analysed and, finally, principal results are evaluated in the last period of implementation. The main conclusion drawn is that, the supposed failure of the PPC to reach the balance between fishing capacity and natural available resources, is not an exclusive responsibility of the structural policy followed with regard to the fishing fleet.

KEY WORDS: Common Fisheries Policy, structural policy, fishing fleet, subsidies.

JEL CLASSIFICATION: Q22 y Q28.