



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 26/XVI/1.ª  
Aprova o Orçamento do Estado para 2025

Criação da Empresa Pública de Dragagens

Proposta de Aditamento

TÍTULO IX

Disposições complementares, finais e transitórias

CAPÍTULO I

Políticas sectoriais

Artigo 147.º-A

Criação da Empresa Pública de Dragagens

1 - Durante o ano de 2025, o Governo promove a criação da Empresa Nacional de Dragagens, E.P.E., sob a tutela do Ministério da Agricultura e Pescas, capacitada para assegurar o desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, baías e canais de acesso a portos comerciais, de pesca, de recreio ou de abrigo na costa portuguesa.

2 - O Governo assegura que a Empresa Nacional de Dragagens (END) referida no número 1 detém serviços instalados nas regiões Norte, Centro, Área Metropolitana de Lisboa e Algarve, dotados das infraestruturas, equipamentos, materiais e recursos humanos necessários para realizar os estudos e executar as intervenções necessárias para garantir navegabilidade dos portos e barras nacionais.

3 - Até 1 de Janeiro de 2026, deve estar contratualizado com a END o mecanismo que garante o seu financiamento plurianual.

4 - Durante o ano de 2025, o Governo, juntamente com o LNEC, procede ao balanço da concretização do Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2022, à avaliação das condições em que se encontram os portos e barras nele abrangidos, com vista a superar as graves condições em que muitos operam.

5 - O Plano Plurianual de Dragagens Portuárias deve passar a considerar o conjunto dos portos de pesca e de recreio e os portos comerciais nacionais, cabendo à END a atualização anual do Plano, integrando os resultados das intervenções realizadas e das inspeções promovidas.

6 - Para financiar os custos iniciais do disposto nos números 1 e 2 são garantidos € 5 000 000,00.

7 - Para garantir a resposta imediata às situações mais urgentes, são reforçados os orçamentos da Docapesca em € 10 000 000,00 e da DGRM em € 20 000 000,00.

Assembleia da República, 11 de novembro de 2024

Os Deputados,

Paula Santos, António Filipe, Alfredo Maia, Paulo Raimundo

Nota justificativa:

A extensa costa marítima portuguesa, com os 943 km de costa continental, a que acrescem os 917 km de costa insular nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira, aliada a uma Zona Económica Exclusiva de 1,66 milhões de km<sup>2</sup>, a 3<sup>a</sup> maior da Europa, são fatores que tornam o sector marítimo-portuário num importante pilar para a economia e para o aparelho produtivo nacional.

Contudo, apesar das suas condições geográficas e da ligação histórica de Portugal ao mar, materializada na importância do comércio por via marítima, na construção naval e na atividade piscatória (sendo Portugal o 3.º país do mundo que mais peixe per capita consome), os sucessivos governos têm deixado o sector marítimo-portuário sem respostas, favorecendo até o seu progressivo desmantelamento, tornando Portugal cada vez mais dependente do exterior.

Este percurso de declínio reflete-se no sector da pesca, onde se tem vindo a manifestar uma redução quase sistemática das capturas de pescado, do número de pescadores inscritos em portos nacionais e no número de embarcações.

Um dos aspetos em que se torna evidente a falta de investimento e o abandono do sector marítimo-portuário é na manutenção da navegabilidade no acesso aos portos, em particular nos portos de pesca, o que põe em causa a segurança das embarcações e suas tripulações.

O assoreamento dos canais de acesso, das barras e dos próprios portos requer a definição de um plano de intervenção continuado e a realização atempada das indispensáveis operações de dragagem para manutenção da navegabilidade.

Porém, a atuação dos sucessivos Governos tem deixado para trás estas intervenções, dificultando a atividade marítima, em particular nos portos de pesca, traduzindo-se em condicionamentos à navegação, obrigando a paragens forçadas da atividade da pesca e/ou pondo em causa a integridade das embarcações e a vida dos seus tripulantes.

O PCP tem vindo ao longo dos anos a intervir no sentido de reclamar a elaboração de planos plurianuais de dragagem de canais de acesso, barras e portos, que permita conhecer e estimar as necessidades de intervenção e assegurar que as operações de dragagem são realizadas de forma programada e eficaz, tendo em conta as necessidades locais.

A análise de registos históricos sobre a dinâmica sedimentar e a variabilidade dos fundos na envolvente dos portos portugueses e respetivos canais de acesso, permite verificar a ocorrência periódica de condições de assoreamento e estimar as correspondentes necessidades de intervenção para reposição de condições seguras de navegabilidade, ou seja, estimar a necessidade de proceder a dragagens de manutenção.

Em 2017, foi elaborado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, o Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2028-2022, abrangendo 20 portos de pesca e de recreio em Portugal Continental, sob jurisdição da Docapesca, S.A., distribuídos pelas regiões Norte (portos de Vila Praia de Âncora, Esposende, Póvoa de Varzim e Vila do Conde), Oeste (Portos de Nazaré, São Martinho do Porto, Peniche e Ericeira) e Algarve (portos de Lagos, Alvor, Portimão, Albufeira, Quarteira, Faro, Olhão, Fuzeta, Santa Luzia, Tavira, Cabanas e Vila Real de Santo António), onde a realização de dragagens incumbe à DGRM.

A análise dos elementos constantes deste estudo mostra que dever-se-iam executar, no período entre 2018 e 2022, operações periódicas de dragagem de manutenção da navegabilidade e de condições de segurança, retirando 950 mil m<sup>3</sup> de sedimentos na região Norte, 270 mil m<sup>3</sup> na região Oeste e 1 milhão e 870 mil m<sup>3</sup> de sedimentos na região do Algarve, traçando como objetivo geral a retirada anual de cerca de 540 000 m<sup>3</sup> de sedimentos.

Logo entre 2018 e 2020 a taxa de concretização deste Plano foi de 0%. Posteriormente foram aprovados concursos para a realização de algumas empreitadas, mas não se conhece um balanço à concretização global do Plano.

Para além das dragagens que são da responsabilidade da DGRM, crescem as necessidades de dragagem nos grandes portos comerciais existentes ao longo da Costa Nacional. Também aqui tem havido a contratação regular de empresas estrangeiras para realizar as vastas operações de dragagens de manutenção dos fundos.

Mas a realidade é que Portos como a Figueira da Foz, Leixões, Esposende, Vila Praia de Âncora, Setúbal e vários no Algarve estão a carecer de uma intervenção imediata nas barras, bacias de manobra, pontes cais e locais de desembarque. As operações de dragagem em portos, barras e respetivos canais de acesso são uma necessidade que se mantém constante ao longo do tempo e que a inexistência de capacidade do Estado em realizar estas intervenções dificulta a sua eficaz e atempada concretização.

A privatização da Dragapor, alienada por 3,1 milhões de euros e integrada na empresa da Royal Boskalis, implicou a necessidade de subcontratação destes serviços, que representam a retirada regular de mais de dois milhões de metros cúbicos anuais de sedimentos.

A análise histórica dos contratos públicos para a realização de operações de dragagem de manutenção em portos nacionais mostra que desde a alienação da Dragapor, o Estado, quer por via da DGRM ou da Docapesca, quer por via das diversas Administrações Portuárias, tem despendido muitos milhões de euros para a realização destes projetos, muitas vezes executados aquém das necessidades reais e num tempo desajustado face às urgências de intervenção que têm vindo a ser identificadas.

A cada vez maior recorrência a empresas privadas estrangeiras para a execução dos trabalhos de dragagem, contribui para acentuar a dependência do País face ao grande capital externo, levantando uma vez mais as questões relacionadas com a soberania nacional.

É por isso fundamental dotar o Estado da capacidade instalada para a realização dos trabalhos de manutenção e garantia da navegabilidade em segurança, nos portos e barras nacionais, de acordo com as necessidades em cada momento e cumprindo um planeamento eficaz destas operações.

Este objetivo apenas se poderá garantir através da reconstituição de uma Empresa Nacional de Dragagens, dotada dos meios humanos, técnicos e financeiros suficientes para garantir a sua operacionalidade assegurando a resposta quer em situações correntes, como em situações de emergência.