

Actual presidente da Administração da APDL

# Porto de Leixões necessita

**Nuno Araújo garante que se os investimentos previstos**

**A** APDL tem um novo presidente do Conselho de Administração para o triénio 2020-2022, Nuno Araújo, 42 anos, que era vogal da anterior administração liderada por Guilhermina Rego, a qual terminou o seu mandato em Dezembro de 2019 mas manteve-se em exercício até 30 de Junho deste ano. Cláudia Soutinho e Joaquim Gonçalves mantêm-se, entretanto, como vogais. Em entrevista exclusiva ao "Jornal de Matosinhos" Nuno Araújo garante que os investimentos anunciados são para ser implementados para assegurar a competitividade de Leixões.

**JORNAL DE MATOSINHOS – Foi designado recentemente como novo presidente do Conselho de Administração da APDL, e já fazia parte da administração anterior como vogal. Nesse anterior cargo qual a sua responsabilidade?**

**NUNO ARAÚJO –** No mandato da Profª Guilhermina Rego a minha função estava assente em dois pelouros:

– a Direcção de Obras e Equipamentos responsável por cerca de 95% do investimento da APDL, como é o caso do projeto da Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao Porto de Leixões, no qual está incluído o prolongamento quebra-mar e o aprofundamento do anteporto e da bacia de rotação;

– e a Direcção de Sistemas de Informação que tem uma elevada importância na organização tendo em conta que muito do nosso negócio assenta na nossa capacidade de gerir informação, e a tecnologia que lhe está associada. Ambas estiveram sob a minha responsabilidade durante os últimos dois anos. Para além disso, substituí a presidente da administração na sua ausência.

**JM – Qual a sua experiência para o cargo de presidente do Conselho de Administração?**

**NA –** Já trabalho há 20 anos, com um percurso no setor privado mas também experiência na gestão pública. Desempenhei diversas funções que considero serem igualmente relevantes para o desempenho do cargo que me confiaram. Conheço os organismos do Estado, que permitem, obviamente, acelerar alguns processos que estão na APDL há algum tempo. Esse será um dos objectivos que tenho, de avançar com a concretização de projetos fundamentais para o porto de Leixões.

Como é do conhecimento generalizado, havia um conjunto de investimentos e obras necessárias para a expansão do porto e que estavam aqui há algum tempo sem verem a luz do dia e era necessário dar sequência a esses projetos.

Todo o meu percurso profissional de 20 anos falará por isso. Já os dois últimos anos na casa permitem-me ter um conhecimento, mais concreto, acerca do funcionamento da APDL e dos desafios que tinha pela frente.

Obviamente que a opção é sempre do Governo, cabendo-lhe avaliar se tenho ou não condições para o exercício da função. Já a Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública (CRESAP) também está implícita à designação, pois a minha candidatura teve de passar por esta entidade obtendo avaliação positiva em todos os indicadores observados. Se falar por mim, diria que estou evidentemente apto, e pelo Governo, por aquilo que se pode ver também consideraram que reunia

as condições para o desempenho desta função.

**JM – Olhando para o seu currículo, tornado público agora com a sua nomeação – para além da sua licenciatura em engenharia mecânica e um MBA na Porto Business Scholl e o seu percurso profissional, na presidência do Conselho de Administração da FDTI, e como sócio-gerente e director da Divisão Industrial da EQS e perito especializado na SGS Portugal – , o que sobressai é o seu percurso político de presidente da Comissão Política Concelhia do PS de Penafiel, antigo deputado na Assembleia da República, chefe de gabinete do então secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, Pedro Nuno Santos, que é o actual ministro das Infra-Estruturas e Habitação que agora o designou para o seu novo cargo. Será injusto pensar-se que, parafraseando António Guterres, poderá ter sido designado por ser um "boy"?**

**NA –** Se é injusto ou não, penso que não cabe a mim avaliar isso. Acho que pelo que acabou de mencionar, nessa curta descrição do meu percurso, até diria que pelo nome das empresas que mencionei, até tenho mais anos no privado do que público. Ainda assim, diria que o desempenho dessas funções públicas tornam-me ainda mais capaz, ao contrário do que muitos possam pensar, para o desempenho das funções que actualmente exerce na APDL. E tanto quanto eu sei, perdoe-me que use esta expressão, o desempenho funções públicas ou políticas ainda não é cadastro.

O ter desempenhado funções públicas é, aliás, um dos critérios avaliados pela CRESAP para perceber a experiência que se tem para o desempenho das funções públicas, esta missão de serviço público, e se a nossa experiência se compatibiliza com o exercício de funções na APDL. O que estamos aqui a fazer é serviço público.

Nessa perspetiva, a experiência que tenho, a relação com o Governo, o facto de ter sido chefe de gabinete dos Assuntos Parlamentares, dava-me uma ligação muito directa a todos os órgãos de Governo, e também a todos os Grupos Parlamentares. Permitem-me hoje, no desempenho destas funções, o desenvolvimento e o cumprimento dos objectivos que estão estabelecidos aqui no Porto de Leixões.

Gostava de destacar ainda que a Porto Business School, é uma das melhores escolas da Europa, e seguramente no Norte, na área de Gestão de Empresas, é a melhor escola, bem como a nível nacional, já há três anos consecutivos. Tenho muito orgulho em ter este percurso académico, o qual me permite ter acesso a ferramentas que hoje consigo pôr em prática no exercício das funções de gestão.

Ainda assim, como disse no início, a experiência profissional, o facto de ter criado uma empresa no passado, ter sido colaborador e trabalhador em algumas empresas multinacionais, como é o caso da SGS, traz-me uma bagagem e experiência que me permite hoje desempenhar as funções que desempenho. Diria eu, com grande eficácia.

Mas este não é o momento para avaliar. Houve um momento para avaliar o percurso enquanto vogal. O Governo confiou nesse percurso, designou-me presidente da APDL. Ainda não passou sequer um mês, e não é este o momento para avaliar a minha nova função. Mas essa é uma ava-



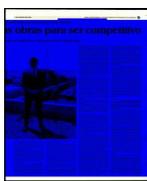
liação feita em permanência, tenho essa consciência, até porque somos escrutinados publicamente, pelos jornalistas, até pelo público de uma forma geral.

Mas haverá um momento para avaliar e estou confiante. Até porque este não é um trabalho de um homem só, mas de uma equipa, a qual me acompanha, não só no Conselho de Administração, como Cláudia Soutinho e Joaquim Gonçalves, mas também uma equipa com uma vasta experiência, trabalhadores da APDL, directores da APDL, chefes de divisão, os quais acumulam anos e anos de experiência na casa, e que serão até o factor mais importante para que eu, pessoalmente, e o Conselho de Administração, possamos ter um bom desempenho nos próximos anos, durante o nosso mandato, cerca de dois anos e meio. Estou confiante, até porque tenho uma experiência de dois anos na APDL, sei do que somos capazes de fazer,

não só como CA mas também como equipa da APDL.

Conheço razoavelmente o que se passa nos outros portos de Portugal, e não se trata de estabelecer pontos de comparação, mas posso garantir que temos dos melhores recursos, dos melhores trabalhadores, da área portuária tanto em Leixões, como em Viana do Castelo e na Via Navegável do Douro. E isso dá-nos confiança no trabalho que vamos desenvolver.

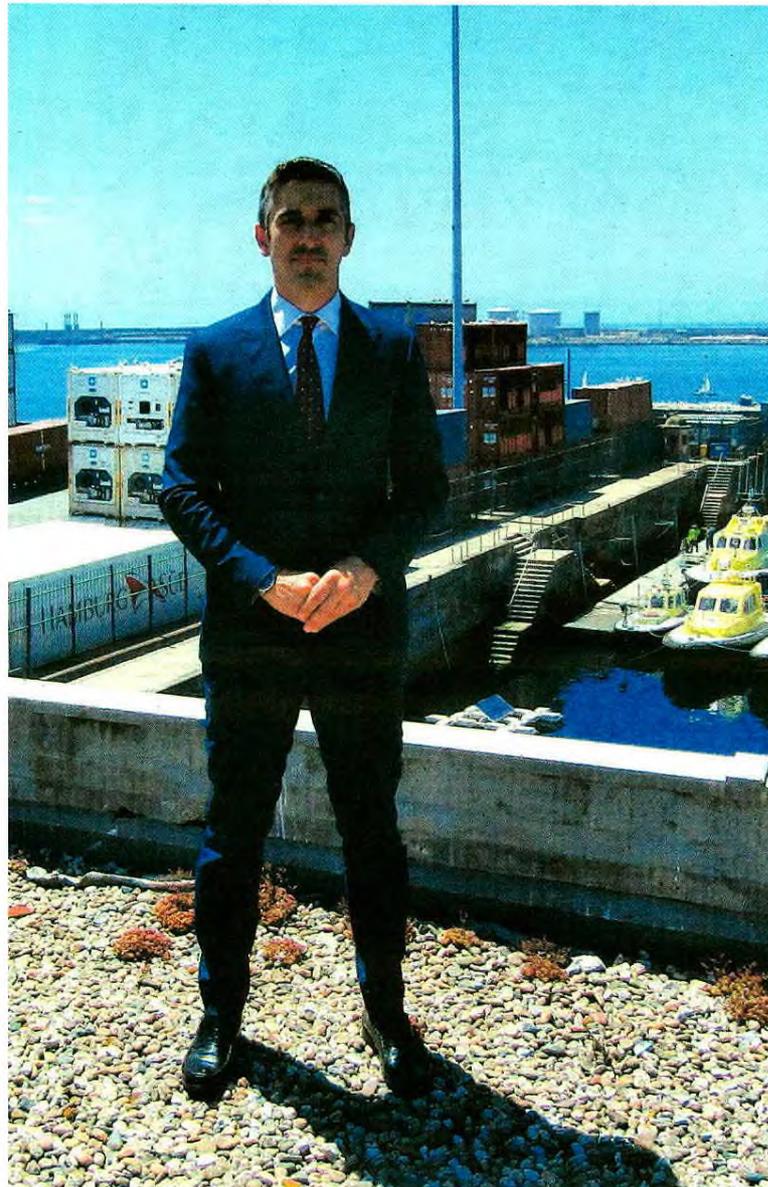
**JM – Estão previstas obras em Leixões, grandes investimentos a concretizar-se para tornar o porto mais competitivo – aumento do quebra-mar, aprofundamento da bacia de rotação e novo terminal de contentores. Essas obras vão mesmo avançar? Quando? Já se conhecem todos os estudos de impacto ambiental respeitantes às três intervenções em causa? Até há pouco tempo só se conheciam duas.**



em entrevista exclusiva ao Jornal de Matosinhos

# das obras para ser competitivo

não se verificarem, quem perde será a região Norte



NA – Sim, só se conheciam duas, as obras que queremos adjudicar e que iremos fazer de acordo com aquilo que é a nossa previsão, a curto e médio prazo. Há coisas que não dependem necessariamente de nós. Há prazos a correr.

Temos dois investimentos importantes. O prolongamento do quebra-mar e a dragagem da bacia de rotação. O projecto global é designado de acessibilidades marítimas ao Porto de Leixões, que se divide em duas fases, as dragagens e o aumento do quebra-mar em 300 metros face ao que temos actualmente.

Há depois um outro investimento que tem a ver com o a Reconversão do Terminal Multiusos num novo Terminal, multifuncional, que permite o desenvolvimento de duas actividades nessa infra-estrutura – o Ro-Ro, que é uma das mais importantes actividades para nós, pois é a movimentação

de carga que mais cresce, e a movimentação de contentores.

Tratam-se de obras completamente distintas e com objetivos muito distintos. As acessibilidades marítimas têm como objetivo aumentar os índices de segurança dos navios que já hoje entram no Porto de Leixões e que querem continuar a escalar o porto. Há uma questão que tem a ver com a segurança que nem é sequer mensurável, pois nem consigo medir quanto representaria um impacto que teria na nossa região se tivéssemos um acidente com um navio à entrada do Porto de Leixões.

Há um segundo objetivo, que é fazer com que uma parte significativa da frota mundial de navios, que já hoje existe, e quer escalar Leixões, o possa fazer em segurança. Em diversas exposições públicas apresentamos essas evidências, de empresas que querem escalar e nós recusamos,

porque não temos capacidade para os receber, não lhes conseguimos oferecer condições de segurança para receber esse tipo de navios. E para que isso seja possível há uma condição imprescindível, o aumento do quebra-mar. O qual permitirá aumentar os índices de segurança dos navios que já entram em Leixões e também receber outros de maior dimensão, até 14 metros de calado, cerca de 300 metros de comprimento e, aproximadamente entre 5 a 6 mil Teu's. E porquê este tipo de navios? Porque já hoje pedem para escalar Leixões e não os conseguimos receber. Há pedidos, há uma necessidade, do mercado. Esse tipo de navio, é a maior percentagem de frota a nível mundial. Se dissermos que a frota mundial é 100% dos navios, diria que este tipo de dimensão de navios representa entre 12 a 13% dessa frota.

Outrora recebíamos cerca de 70% da frota mundial, que queria escalar Leixões. Hoje isso já não é verdade. É cerca de 40%. Mas depois desse investimento podemos estar novamente nos tais 70% que já aconteceu no passado. Há situações que não controlamos. Os navios aumentam de calado em função da economia mundial. Se esta "arrefecer", os navios até podem crescer, mas a APDL tem a certeza absoluta de que esse tipo de navios continuará a operar à escala mundial. E a querer entrar em Leixões. Temos essas evidências. O nosso objectivo com esse investimento é poder recebê-los.

Esses dois investimentos tinham um estudo de impacto ambiental, o qual foi favorável, conhecido, por demais debatido na Comunicação Social. Quanto ao novo Terminal, está neste momento a ser avaliado pela APA, e de acordo com o calendário acreditamos que teremos a declaração emitida no final de Outubro, inícios de Novembro.

Mas queria deixar bem vincado que se tratam de investimentos distintos. Independentemente daquilo que venha a acontecer no novo Terminal, aquele investimento é necessário, não só pela questão da segurança, mas também porque há outra questão relacionada com a reconversão do Terminal de Contentores Norte. Com a actual reconfiguração que este terminal tem, poderá querer receber menos navios de maior dimensão com calado diferente, só intervindo na linha de cais e no seu aprofundamento.

Os navios que pretendem escalar o porto trazem benefícios ambientais para a nossa actividade. Hoje escalam menos navios no Porto de Leixões, apesar de haver mais mercadoria movimentada, porque os navios são maiores. E esses navios maiores, são mais recentes, logo menos poluentes. Há ganhos evidentes para todos nós. Menos navios significa também menos poluição resultante da nossa actividade.

Queremos é servir a indústria, as empresas da região e de Portugal, que olham para o Porto de Leixões como um ponto indispensável na cadeia logística. Se não conseguirmos fazer esse investimento, e aí sim posso falar dos impactos económicos associados à não execução dos investimentos, poderá haver inclusive empresas que teriam de se deslocalizar da nossa região, para ir para outros portos que porventura possam responder de forma mais eficaz. Depende muito do peso da logística, do produto final de cada empresa.

Esta é uma infra-estrutura essencial para o país. Aliás o Porto de Leixões é o porto mais importante do país. É aquele

que não pode parar. Já nos apercebemos de que em momentos em que os portos portugueses têm dificuldades, quem responde é sempre Leixões. É de facto o porto mais importante e o que não pode parar.

Se parar, começam a faltar bens de primeira necessidade nos supermercados, mas também nalgumas indústrias de transformação, por não terem matéria-prima para continuarem a laborar. Seria um descalabro. Só para dar alguns exemplos da relação directa que tem o Porto de Leixões com a indústria.

Os investimentos são fundamentais, para nos satisfizermos a nós próprios, mas porque precisamos de satisfazer a indústria e o emprego que gera a Região Norte, e o país, até porque o hinterland do Porto de Leixões vai até ao Sul do País. Acreditamos que será concretizado a curto prazo, e com preocupações ambientais. Não há investimento nenhum no Porto de Leixões que não tenha estudos de impacto ambiental associados. E em muitas circunstâncias monitorizamos o porto, seja pela qualidade da água, do ar, do ruído, e não o fazemos apenas porque a legislação o obriga. Fazemos isso porque queremos ter informação para melhorar sempre a nossa gestão, melhorar a qualidade de vida de toda a gente. Temos preocupações com a população que rodeia o Porto de Leixões. Isso evidencia-se nesse trabalho que vamos fazendo, que é permanente.

**JM – A praia de Matosinhos, que é conhecida por ser uma praia ideal para a aprendizagem do surf, e procurada mesmo por estrangeiros para aprenderem o surf, não irá ser prejudicada por essas obras?**

NA – A nossa expectativa é que obviamente o quebra-mar irá quebrar as ondas e é para isso que vai ser construído. O objetivo é diminuir a dimensão da onda para dar mais segurança aos navios que entram no porto. De acordo com os estudos realizados poderá continuar a haver a prática e o ensino do surf na praia de Matosinhos, com diferentes dimensões de onda, até porque tem um impacto mais a norte do que a sul. E é isso que tem sido transmitido no diálogo permanente com as escolas de surf, e todos os que praticam desportos de ondas. Ainda assim, e conforme a declaração de impacto ambiental, contratamos um estudo socio-económico, que tem como finalidade perceber o impacto que de facto o quebra-mar terá nos desportos de ondas. E com isso irá desencadear um conjunto de medidas sejam elas compensatórias ou mitigadoras para que o surf continue a ser uma referência no Concelho. E nós iremos trabalhar para isso, não só com a autarquia local, mas também com as escolas, com todos os que estão envolvidos. Tem sido sempre essa a nossa intenção. Inclusive no passado, fizemos um pacote de investimentos associados à prática de desportos de ondas.

O quebra-mar é essencial para nós. É importante para o Porto de Leixões, mas também o é para a indústria, para toda a actividade que se desenvolve na praia de Matosinhos. Seja ela balnear, ou de desportos de onda. Parte das instalações que as escolas de surf usam, junto ao paredão da avenida marginal, são infra-estruturas construídas pela APDL. A nossa relação com a comunidade não irá terminar, muito pelo contrário, e é proporcional ao investimento que se está a fazer. A APDL quer investir, está a aumentar a sua capacidade

ID: 88030124

07-08-2020

instalada, quer receber navios maiores. Temos de nos continuar a relacionar com a comunidade, da mesma forma que o fizemos no passado, com este objectivo. Para que possam manter as suas actividades.

**JM – Durante muito tempo, Matosinhos e o porto de Leixões estiveram “de costas viradas”, com uma relação difícil entre si, com o porto a não ligar muito à área envolvente. Houve até quem dissesse que Matosinhos e Leça da Palmeira cresceram para o porto, esquecendo-se essa pessoa que por exemplo em Leça da Palmeira foram demolidas imensas casas para que o porto de Leixões fosse construído, nos inícios do Século XX. Mas com as administrações anteriores, desde o tempo de Ricardo Fonseca, as relações entre o porto de Leixões e a Câmara Municipal de Matosinhos e as Juntas de Freguesia de Matosinhos e Leça da Palmeira foram positivas e cooperantes no desenvolvimento das duas Freguesias. E consigo na liderança da APDL como vai ser?**

NA – Disse que desde Ricardo Fonseca tem sido excelentes. E vão continuar a ser excelentes. Não há razão nenhuma para que não continuem a ser excelentes, independentemente de ter mudado a liderança da APDL. Já existia um bom relacionamento e continuará. Esta questão das obras, que é o foco de mais debate na comunidade actualmente, com o quebra-mar, é um processo onde estive amplamente envolvido. Com idas sucessivas à Assembleia Municipal de Matosinhos, à Assembleia Municipal do Porto, à Assembleia de Freguesia da União de Matosinhos e Leça da Palmeira. Sempre tive o prazer de estar presente nesses órgãos, a explicar a importância do investimento, a defendê-lo, mas também manifestando preocupações que a APDL tem para satisfazer e esclarecer todas as dúvidas que ainda persistem relativamente a estas obras. Quero dar essa garantia, de que as relações continuarão a ser boas, e que a APDL não irá dar passos no sentido de recluir as suas boas relações com a comunidade. Muito antes pelo contrário, queremos reforçar a nossa ligação com a comunidade.

Um dos objectivos que temos para este mandato é mesmo a abertura permanente do Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, que hoje tem um acesso condicionado mas estamos a dar passos rápidos no sentido de que esse ex-libris da região seja, associado ao renascer do Titan. Vamos reconstruir a peça, destruída pelo acidente há alguns anos, que será visitável. É mais uma forma de nos relacionarmos com a comunidade. Podíamos dar inúmeros exemplos do nosso envolvimento com a comunidade, como o que existe com Servalves, a Casa da Música, a Casa da Arquitectura, com as instituições de solidariedade social da região, com o Município de Matosinhos. A nossa relação, seja desde os momentos festivos, até à cultura, e desporto, irá manter-se e sempre reforçada.

É um programa ambicioso de fortalecer os elos já fortes que existem com a comunidade de Matosinhos, do Porto, da região do Grande Porto.

Quando à primeira parte da pergunta, percebo o que aconteceu, mas não nos podemos esquecer que Leixões é um porto artificial. Actualmente é a empresa mais importante da região norte, a par com o aeroporto, que serve toda a região, e o país. Não é só de Matosinhos, apesar de estar se-



deada em Matosinhos, mas de toda a região. Não estamos de costas voltadas para a cidade. Muito pelo contrário. Toda a nossa actividade é totalmente escrutinada, estamos permanentemente a fazer iniciativas, sejam o Dia do Porto de Leixões, um dia de enorme sucesso, que este ano infelizmente estará prejudicado pelas circunstâncias da Covid19. A nossa actividade vai muito para além da movimentação das mercadorias.

Subscrovo as afirmações do nosso ministro, que visitou o porto de Leixões, quando disse que é um privilégio para um Concelho como Matosinhos, ter um porto, porque só mesmo as grandes cidades europeias é que têm portos. Matosinhos tem um, este, um dos melhores do mundo. E tal como o ministro penso que esse é um grande privilégio.

**JM – E relativamente ao porto de Viana do Castelo e à Via Navegável do Douro, há novidades que queira partilhar? Investimentos e obras projectadas?**

NA – Sim, temos um plano de investimentos bastante ambicioso.

Está em curso em Viana do Castelo uma dragagem no valor de 18 milhões de euros, com um objectivo muito concreto, que é o de melhorar as acessibilidades marítimas à construção naval, aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, explorados por uma concessão, atribuída à West Sea. Associado a este investimento público de 18 milhões de euros, trará um investimento privado, uma doca seca, de maior dimensões, de cerca de 15 milhões de euros que irá dotar os Estaleiros Navais com melhores condições para os próximos anos, e mais capacidade para receber navios de maior dimensão. Ainda há cerca de duas semanas fizemos o primeiro abastecimento GNL, em Viana do Castelo, de um navio que esteve a ser transformado nos Estaleiros.

A actividade dos Estaleiros tem duas dimensões, a construção de navios, muitos deles turísticos, associados à Via Navegável do Douro, e a construção de navios de

mercadoria. E queremos continuar a garantir essa actividade e garantir que haja mais navios nos Estaleiros de Viana do Castelo, importantes para o país e para a região, pois gera emprego qualificado, e deve ser protegido. Ainda temos um investimento para fazer no quebra-mar – o qual está a ser alvo de uma pequena reparação, de cerca de milhão e meio de euros – de 22 milhões de euros, trata-se de uma reparação da infra-estrutura, que está a ser sujeito ao longo dos anos às intempéries, e estamos a procurar formas de financiar essa obra.

Quanto à Via Navegável do Douro, temos um conjunto de investimentos a fazer, inclusive associados à parte turística e de mercadorias. Ainda há uma fase do CEF (Connecting Europe Facility for Transport), o projecto Douro's Inland Waterway 2020, um projecto que contempla três fases que visam melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro. As duas primeiras fases foram aprovadas, falta a terceira, e que representa o maior montante de investimentos. Cerca de 60 milhões de euros, e que passa pelo alargamento e aprofundamento de um troço do rio Douro, e da reconfiguração e modernização das eclusas de navegação, peças fundamentais para se navegar no Douro. Para que todas as embarcações tenham ainda mais segurança e rapidez na operação. Paralelamente a isso, estamos a estudar outros projectos, de entre os quais o primeiro Terminal de Passageiros no Douro, uma infra-estrutura muito importante que irá concentrar várias valências e serviços no rio Douro, e permitirá dar uma reorganização diferente aos espaços, que hoje existem.

Estamos ainda a trabalhar junto com a AETHEL Minning, dos minérios de Moncorvo, para que o minério seja exportado a partir do Porto de Leixões. Primeiramente o seu transporte será por ferrovia, mas estamos a estudar duas soluções em paralelo, depois dependerá da capacidade de produção da mina, que é uma parte ser transportada para Leixões por ferrovia e a outra usando a Via Navegável. A solução logística existe mas queremos fazer melhorias nas nossas infra-estruturas no Douro para permitir que essa solução de mercadorias possa ser possível, aumentando de forma significativa o que já fazemos actualmente. No Douro fazemos transporte de 55 mil toneladas/ano, muito pouco tendo em consideração os 20 milhões de toneladas que movimentamos por ano, no somatório da nossa infra-estrutura: 19 milhões e meio seguramente em Leixões, 500 mil toneladas em Viana do Castelo. Mas queremos incrementar essa veia comercial de mercadorias do Douro, paralelamente à questão do turismo, onde continuamos a apostar, e no qual há uma série de operadores que continuam interessados a apostar na Via Navegável.

**JM – E mais investimentos para o Porto de Leixões, além dos já mencionados?**

NA – As estruturas em Leixões são relativamente antigas, têm muitos anos, e estamos a melhorar algumas, para melhor servir as empresas que operam no porto, bem como os que cá trabalham. Está previsto um novo Posto de Inspeção Fronteiriço, que tem a ver com a Plataforma Logística, com um investimento de 8 milhões de euros. Temos também a reconstrução da doca Norte, que será uma transformação significativa do que temos actualmente, um investimento na ordem dos 23 milhões de euros, que passa por refazer a doca toda junto à Ponte Móvel, e continuará com a plataforma Ro-Ro, para dar ainda mais capacidade ao Porto de Leixões no movimento de mercadorias, que para nós é importantíssimo, e tem crescido de ano para ano.

Há também um plano muito ambicioso, relacionado com a descarbonização, de forma a diminuir a pegada ambiental do Porto de Leixões. É uma preocupação da APDL. E, estamos na vanguarda desses estudos na Europa, e a puxar por esses desafios. E há também questões ligadas às novas tecnologias, pois estamos a implementar uma simplificação administrativa que existirá em todos os portos a nível nacional. O Porto de Leixões tem neste momento a Jup 2, o sistema de informações controla toda a parte burocrática de relação com a alfândega, parte veterinária, parte sanitária, com os operadores, e com os agentes de navegação, e os transitários. A plataforma dará “um salto tecnológico”, irá ter muitas mais funcionalidades do que aquelas que existem actualmente, para JUL – Janela Única Logística. Terá os controlos das marinas e das eclusas. Com isso queremos ganhar eficiência nas nossas operações. E mais do que isso, que o cidadão que tem de lidar com as entidades portuárias, independentemente de ser com o Porto de Leixões, o de Aveiro ou o de Lisboa, ou de Sines, a janela que aparece é em tudo semelhante. A APDL lançou ainda um concurso, para o projecto e para construir, ainda este ano, um data center 3 tier 3, o primeiro público do país, e ficará sedado em Matosinhos. Há dois data center em Portugal, um da REN e outro da PT, ambos privados, e este será o primeiro público, e que está a gerar muito interesse por parte de muitas entidades, públicas e privadas, no serviço que iremos prestar nesse capítulo. Ter esse equipamento será fundamental para um porto que trabalha 24 por dia, sem paragens. Esse data center, o mais seguro do mundo, permitirá seguramente, a nós e a todos que queiram usufruir dessa estrutura, ter um serviço permanente, sem quebras de serviço.

José Maria Cameira



ID: 88030124

07-08-2020

**5€<sup>90</sup>**  
KALENJI  
BRAÇADEIRA DE CORRIDA PARA SMARTPHONE | 9 X 15,9 CM

ESTABILIDADE

+ CORES

**DECATHLON**  
MATOSINHOS

229 982 920  
Av. Arqº Fernando Távora, nº 1343  
4450-820 Matosinhos

SIGA-NOS NO FACEBOOK  
FICEMOS CERCADOS POR VOZES  
[decathlon.pt](https://www.decathlon.pt)

39 ANOS DE ISENÇÃO E SERIEDADE AO SERVIÇO DA NOSSA TERRA

**Jornal de Matosinhos**  
SEMANÁRIO REGIONAL INDEPENDENTE [www.jornaldematosinhos.pt](http://www.jornaldematosinhos.pt)

Ano XL • Nº 2058 7 de Agosto de 2020  
Sai à Sexta-Feira Preço: 1€ (IVA incluído)

• Diretor **Pinto Soares**

**Vasco Lopes Numismática e Antiquidades, Lda.**

**COMPRA - VENDA**  
Moedas de Coleção (incluindo ouro e prata)  
Notas, Selos e Postais  
Relógios de Pulso e Bolso (marcas de referência)  
Canetas e Isqueiros (marcas de referência)  
Pratas, Porcelanas, Arte Sacra, Escultura e Pintura  
Antiquidades e Coleccionismo em geral

**AVALIAÇÃO AO DOMICÍLIO GRATUITA**  
Rua de Oliveira Monteiro, 970 - Porto (ao Carvalhido)  
**916 228 770**

Avaliador Oficial nº 2043  
Certificado pela INCM Membro Sociedade Portuguesa Numismática

Nuno Araújo, presidente da Administração da APDL, em entrevista exclusiva ao JM

**CASO NÃO HAJA OBRAS, LEIÕES PERDERÁ COMPETITIVIDADE**

Se o porto deixar de ser procurado e perder a importância que tem, empresas abandonarão a região e crescerá o desemprego

//PÁGINAS 8, 9 e 10

Após mais de duas décadas de promessas eleitorais

**Em 2021 já deve haver melhor acesso pedonal ao Pedro Hispano**

Obras começaram no final de Julho e Câmara de Matosinhos é responsável por 50 mil dos 326.478.85 euros de investimento

//PÁGINA 3

Lider da Federação do Porto do PS visitou exposição de Souto Moura e lançou desafio ao Governo

**“Estado tem de entrar na Casa da Arquitectura!”**

Manuel Pizarro reuniu com Luísa Salgueiro, deputado Pedro Bacelar de Vasconcelos e o director executivo Nuno Sampaio

//PÁGINA 5

**OMundo na Brasa** Take away

Guarnição de Arroz

ENTREGA AO DOMICÍLIO  
**963 619 021**  
**963 619 014**  
WWW.OMUNDONABRASA.COM

ENCOMENDAS: 3.ª a 6.ª feira das 10h00 às 14h00 e das 18h00 às 21h30  
Sábados e Domingos das 10h00 às 21h30 - Descanso semanal 2.ª feira  
Rua Elaine Sarcouau, 48/54 - S. Mamede de Infesta - junto as Bombas da GALP - próximo da IGREJA do PADRÃO