



## CONVERSA CAPITAL

ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

# “Equaciono mudar lei do trabalho portuário”

A ministra do Mar acredita que a próxima reunião formal entre representantes dos estivadores de Setúbal e das empresas de trabalho portuário “será para fechar um acordo”. E acredita que as exportações não se irão ressentir das greves.

**MARIA JOÃO BABO**  
mbabo@negocios.pt  
**ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1**  
**MIGUEL BALTAZAR**  
Fotografia

**A** ministra do Mar admite mudar a lei do trabalho portuário para a tornar “mais exigente” relativamente às empresas, ainda que espere “polémica”.

**Estamos a menos de um ano das eleições legislativas e Portugal vive por estes dias uma jornada de contestação em vários sectores. Como é que interpreta esta contestação?**

Se fizermos uma análise objectiva, é sempre no último ano de uma legislatura que se agrava o conflito. Porque as pessoas sentem, porventura, que existe mais espaço ou que será possível exercer maior pressão sobre quem está no Governo. Este Governo recomenceu a devolver salários e condições de trabalho e cria-se a expectativa de que se pode ir mais longe. E isso se pode resolver tudo ao mesmo tempo.

**Isso aplica-se ao caso dos portos, com a greve dos estivadores?**

No caso dos portos há uma situação que tem a ver com a discrepância entre o grau de precariedade do porto de Setúbal e a que existe nos outros portos. É premente que se resolva a situação de Setúbal.

**Porque é que não tentou resolvê-la mais cedo?**

Porque não se trata de funcionários públicos, mas de funcionários de empresas privadas. A última altera-

ção legislativa nesta área, o regime jurídico do trabalho portuário de 2014, introduziu graus de flexibilidade bastante acentuados, ou seja, existe maior liberdade por parte das empresas para contratar mais ou menos trabalhadores. O que se passa a nível nacional, que é muito semelhante em termos internacionais, é que existem dois terços de efectivos e um terço de trabalhadores eventuais para fazer face aos picos. No entanto, em Setúbal é ao contrário, são dois terços de trabalhadores eventuais, o que é excessivo e incompreensível.

**Como é que em Portugal há situações de 20 anos de precariedade, segundo denunciou o sindicato dos estivadores. Compreende isso?**

Não se compreende e por isso a sensibilização que temos vindo a fazer para que contratem mais pessoas. Essa questão é crucial e já existe acordo das duas partes para aumentar substancialmente o número de pessoas do quadro.

**Qual será a percentagem?**

Queremos inverter. O número de de consenso entre o sindicato e as empresas.

**É uma solução suficiente para acabar com a paralisação em Setúbal?**

Existem outras questões para além dessa, relativamente às quais já existe consenso, que têm a ver com remunerações, progressões na carreira, todas matérias que estão praticamente consensualizadas. Durante a semana passada foi feito um trabalho de aproximação.

**Como é que as empresas aceitaram a mediação do Governo?**

**“O valor directo e indirecto do porto de Setúbal é de cerca de 300 milhões de euros por ano.”**

Temos dois grandes objectivos para resolver nesta greve, um de natureza social e outro económica. A situação não é sustentável, como não o é ter tantos trabalhadores em regime precário porque os efectivos que existem não chegam para fazer o trabalho normal do porto. Não é uma questão de picos.

**Equacionaria mudar a lei do trabalho portuário?**

Equacionaria tornar mais efectiva e mais exigente a parte que diz respeito às empresas de trabalho portuário, porque efectivamente, com esta legislação, existe pouca margem de fiscalização, para fiscalizar e para impor outro tipo de regras. Equaciono sim mudar essa legislação, simplesmente vai ser polémica. Com certeza tem de ir à Assembleia da República e temos grupos parlamentares com visões muito diferentes do que deve ser essa alteração.

**Quando se mudou a lei houve quatro anos de greves...**

É verdade. Porque se estava num processo de liberalização que era porventura excessivo.

**A próxima reunião entre os representantes dos trabalhadores e as empresas é para fechar um acordo?**

Espero que sim. Tem havido reu-

niões bilaterais entre a mediação e cada uma das partes e está a evoluir bem. A próxima reunião formal e pública será com certeza para fechar um acordo. Há aqui uma questão importante que tem a ver com a importância económica da paz social. Temos um porto que, do ponto de vista da movimentação de carga, representa pouco mais do que 6%, mas tem peso para empresas de elevada importância para a economia nacional. Não estamos só a falar da Autoeuropa.

**Falava da relevância do porto, isso significa também prejuízos. Que perdas resultam da greve?**

O valor directo e indirecto do porto de Setúbal é de cerca de 300 milhões de euros por ano. Se considerarmos o peso da componente indirecta estamos a falar de duplicar. A economia que é viabilizada através do porto de Setúbal está drasticamente reduzida e, a cada semana que passa, mais reduzida é.

**Já fizeram as contas?**

Já. Se isto continuar, até ao final do ano, temos uma redução de cerca de 70% no valor directo e indirecto do volume de negócios produzido pelo porto de Setúbal. Neste momento, temos uma redução da movimentação que não chega aos 50%. Existem linhas a transferirem-se

para outros portos. Tem-se feito um esforço grande para que essa transferência seja para portos nacionais.

**Há perdas irremediáveis?**

Irremediável só há uma coisa, a morte. Mas há umas mais difíceis de remediar do que outras. Não é a primeira vez que acontece, mas cada vez existe mais dificuldade em recuperar rotas perdidas para outros países. Quando essas rotas são perdidas para outros portos nacionais é relativamente simples de recuperar. Agora, quando são perdidas para outros países, ainda por cima com um clima de instabilidade, que já começa a ser recorrente, existe maior dificuldade nessa recuperação.

**Os estivadores estão ainda com uma greve marcada ao trabalho suplementar que tem impacto também em Lisboa...**

O porto de Lisboa tem um valor económico substancialmente superior. Uma abordagem do impacto directo, indirecto e induzido é de cerca de 3 mil milhões de euros anuais.

**As exportações portuguesas este ano vão sentir o efeito?**

Não. As exportações não irão sentir este efeito, uma vez que boa parte dos serviços está a ser feita por outros portos nacionais, o que quer dizer que, por enquanto, estamos a conseguir fazer um ‘damage control’ [controlo de danos]. A solução está em vias de ser encontrada nas questões relacionadas com o contrato colectivo de trabalho, agora tem de haver estabilidade também a nível nacional, para que possa haver um crescimento. Se o acordo for conseguido nos próximos dias, pode ser que ainda se consiga recuperar alguma coisa até ao final do ano. ■



## “Há uma solução que se concretiza no imediato se a Autoeuropa quiser usar Sines”

A fábrica de Palmela levantou duas questões para poder carregar em Sines, numa altura em que decorre uma paralisação no porto de Setúbal, diz a ministra do Mar: as poeiras da central de carvão e o pavimento com gravilha. “São duas intervenções que se corrigem no espaço de uma semana”, diz Ana Paula Vitorino.

**Já disse que o Governo está a trabalhar em soluções, designadamente no caso da Autoeuropa, que sejam alternativas a Setúbal. Que soluções são essas?**

Estamos a criar redundâncias em todo o país. Podem existir variadíssimas razões – não só greves, mas pode haver algum acidente – que

impeçam a continuação da utilização de um determinado terminal. O país não pode estar cativo de uma única solução. Por isso, no que diz respeito ao ‘ro-ro’ [‘roll-on/roll-off’], ou seja, carga ou descarga de viaturas ligeiras, estamos a criar redundâncias. É possível hoje fazê-lo em Setúbal e em Leixões, mas é possível também fazê-lo noutros portos. Estamos a começar já o processo de concretização de um novo terminal, uma nova posição de carga e descarga de viaturas no porto de Sines em condições que possam garantir toda a fiabilidade e a máxima qualidade. Também existem alternativas, que normalmente estão longe do que as pessoas ligadas à economia ponderam como solução,

como o porto de Portimão, que normalmente associamos ao recreio, está também preparado para receber navios ‘ro-ro’.

**A Autoeuropa poderá começar a embarcar em Sines, isto é, a questão da central de carvão não é um problema? Há peritos que dizem que pode ser um problema no caso das viaturas ligeiras?**

Sim, mas há uma solução que se concretiza imediatamente se a Autoeuropa entender que quer e que pode utilizar aquele terminal. Tem a ver com a colocação de filtros. Há uns técnicos que dizem que não é preciso, mas o cliente é que tem de dizer quais são as condições que exi-

ge para a utilização do terminal. A Autoeuropa entende que a proximidade ao terminal de carvão não garante as condições ambientais suficientes para ser utilizado pelas suas viaturas. Isso tem solução. Aliás, havia duas questões que eram levantadas: uma questão era as poeiras e a outra era o pavimento, que tem gravilha e, portanto, não seria conveniente. É verdade. São duas intervenções que se corrigem no espaço de uma semana.

**Numa semana, se a paralisação em Setúbal continuar, a Autoeuropa pode usar Sines?**

Se a Autoeuropa manifestar o seu interesse em utilizar aquele terminal, pode no prazo de uma sema-

na começar a fazê-lo porque são intervenções muito rápidas. O que estou a dizer é que, além disso, para que não exista nenhuma questão dessa natureza, para a Autoeuropa ou para outro utilizador, está a ser já iniciado o processo de construção de um novo terminal. Em Aveiro e Portimão, não é preciso ser feita nenhuma intervenção apenas depende do navio que vier carregar ou descarregar as viaturas. Se forem compatíveis com os fundos, podem utilizar em qualquer momento. Está tudo preparado para serem utilizados esses terminais. Estas redundâncias são do interesse económico, ou seja, não tem a ver com uma greve. São úteis em qualquer circunstâncias. ■



ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

# “Espero investimento nacional em todas as obras portuárias”

**A ministra do Mar diz que além de grupos chineses, indianos e europeus, também operadores portuários nacionais se estão a movimentar para concorrerem, a sós ou em consórcio, aos projectos dos novos terminais.**

MARIA JOÃO BABO

mbabo@negocios.pt

ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1

MIGUEL BALTAZAR

Fotografia

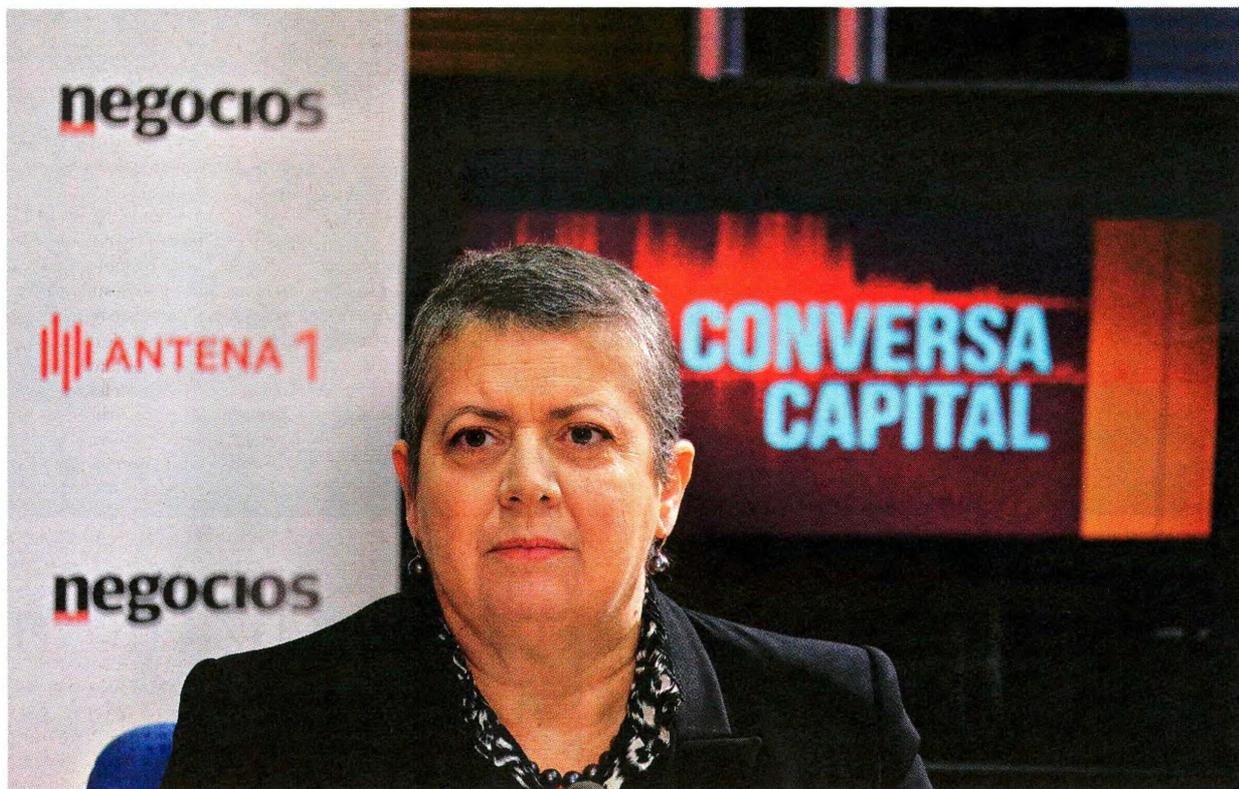
A ministra do Mar aponta o lançamento dos concursos para os novos terminais portuários de Sines e Barreiro para o próximo ano, reconhecendo que a avaliação tem demorado mais tempo do que se previa. E mostra-se confiante que surjam muitos concorrentes.

**O Presidente chinês esteve recentemente em Portugal e já muito se tem falado sobre as intenções do investimento chinês nos portos. Vamos ter capital chinês em Sines?**

Espero ter investimento estrangeiro e nacional em todas as obras que vão ser lançadas. Neste momento não posso garantir qual vai ser a nacionalidade do capital, porque vão ser lançados concursos públicos internacionais, e ganham os melhores. O que posso garantir é que existe uma manifestação de interesse muito forte por parte das empresas chinesas e também se reconhece um interesse estratégico de Portugal naquilo que é a nova Rota da Seda, em que a entrada e a saída para o Atlântico pode ser Portugal. Aliás, não existem alternativas aos portos portugueses.

**Está certa de que grupos chineses irão concorrer?**

Eles irão concorrer e não é só a Sines [ao futuro terminal Vasco da Gama], mas a vários concursos. Além dos terminais que vamos lançar, há mais obras a decorrer e a ser lançadas. Aliás, já foram feitos investimentos de cerca de 300 milhões de euros na área portuária, en-



globando todo o tipo de portos.

**A consulta pública do projecto do terminal do Barreiro ter-**

**minou. Quando haverá condições para lançar o concurso? Vamos ver como é a declaração de impacte ambiental (DIA) porque**

o procedimento só está dependente disso. Muitas vezes as DIA são favoráveis, mas condicionadas à execução de determinadas medidas. Às vezes impõem-se condições que têm de ser incorporadas nas peças do concurso.

**Os concursos só serão lançados no próximo ano?**

Sim. As avaliações de impacte ambiental têm demorado mais tempo do que os mínimos previstos. Mas neste momento para o terminal Vasco da Gama e o terminal do Barreiro existe agora uma perspectiva de já terem uma solução ambientalmente viável. Trata-se de uma questão de

mais um ou dois meses. E também relativamente a Leixões, em que vai ser feito um novo terminal, com maior profundidade, que vai permitir o acesso de navios com maior calado. Será feito em duas partes: por um lado, temos o prolongamento do molhe e o aprofundamento do canal e da bacia de rotação e, por outro lado, temos a construção e a concessão do próprio terminal.

**E espera que haja muitos concorrentes interessados nesses novos terminais?**

Espero, sinceramente. Tem havido manifestações de interesse frequentes, nomeadamente de empre-

**“Já foram feitos investimentos de cerca de 300 milhões de euros na área portuária.”**

**“As avaliações de impacte ambiental têm demorado mais do que os mínimos previstos.”**



“Reconhece-se um interesse estratégico de Portugal na nova Rota da Seda.”

“A terceira travessia do Tejo não é um projecto que esteja em cima da mesa.”

## PERFIL

### Engenheira de transportes

Ana Paula Vitorino nasceu em Maputo, Moçambique, em 1962, onde viveu durante a infância. Em 1986, licenciou-se em Engenharia Civil, ramo de Urbanização e Transportes, no Instituto Superior Técnico, instituição onde também completou o mestrado em transportes em 1992. No primeiro Governo de José Sócrates, de 2005 a 2009, assumiu o lugar de secretária de Estado dos Transportes, sendo então Mário Lino ministro com a tutela do sector. Em seguida ocupou um lugar de deputada na Assembleia da República pelo PS, partido de que é membro da Comissão Política Nacional desde 2012. Com o Governo de António Costa, assumiu a pasta do Ministério do Mar com o objectivo de duplicar o peso da economia azul até 2020.

sas chinesas, mas também de outras nacionalidades.

#### Indianas também?

Também indianas e também europeias. E portuguesas também. Existe um movimento relativamente aos operadores portuários nacionais de, a sós ou em consórcio, concorrerem a estes novos terminais. Será um valor acrescentado para o tecido empresarial português.

A construção do terminal do Barreiro, no seu ponto de vista, obrigaria avançar com uma terceira travessia do

#### Tejo?

Não necessariamente. A terceira travessia do Tejo não é um projecto que esteja neste momento em cima da mesa. O que é extremamente importante, e está, de facto, também em curso, é a ligação à rede ferroviária e rodoviária nacional. É um terminal que dentro do porto de Lisboa não servirá exactamente os mesmos mercados, mas que pode acolher grandes cargas que hoje não escalam no porto de Lisboa.

Ainda na área dos portos, outro projecto é a expansão do terminal XXI em Sines. Da parte do Governo já há toda a informação para poder fechar a negociação?

Já. É um investimento que vai permitir quase duplicar a capacidade de movimentação de carga – que está a esgotar a capacidade que existe – e esse investimento será feito integralmente pelo concessionário. Em função disso existe o alargamento do prazo da concessão. Agora o montante exacto que vai ser investido e o prazo exacto da extensão é algo que vai resultar da negociação.

#### A negociação ainda pode ser fechada este ano?

Julgo que não será possível, até porque depois existem as outras partes que para o mundo em geral são menos importantes, mas que demoram mais tempo, que são as cláusulas jurídicas que têm de ser negociadas. Alterar o contrato de concessão não é só dizer que afinal dura mais ‘x’ anos e vai ser feito por ‘y’ milhões de euros. Mas isso não é impeditivo de começar a ser preparada esta matéria, porque é extremamente importante duplicar a capacidade de movimentação de contentores que hoje existe em Sines. ■

# “Exploração de hidrocarbonetos é assunto encerrado”

A licença da Galp e Eni para a prospecção de petróleo ao largo de Aljezur termina em meados de Janeiro, garantindo a ministra do Mar que nessa data deixará de haver qualquer área licenciada para a exploração de hidrocarbonetos. “É um assunto encerrado”, diz Ana Paula Vitorino.

O Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo vai para consulta pública na próxima quarta-feira e tem a “concordância plena do Ambiente”, diz a ministra do Mar.

**A Galp e a Eni tomaram a decisão de abandonar o projecto de prospecção e exploração de petróleo ao largo de Aljezur. Contudo, a litigância em tribunal continua e o Ministério do Mar recorreu para o Tribunal Central Administrativo de uma decisão que foi interposta pela plataforma Algarve Livre. Isto significa que ainda existe a perspectiva do Governo de dar continuidade a esta licença?**

Quem dá ou não continuidade à licença são organismos de outro ministério, mas relativamente à matéria que diz respeito ao meu ministério, que é a emissão do Título de Utilização Privativa do Espaço Marítimo (TUPEM), essa autorização acaba em Janeiro. E interpussemos recurso porque? Porque o que estava em causa era se tinha ou não sido legal a emissão daquele título, ou se tinha havido erros administrativos na emissão e faz toda a diferença na relação com o concessionário se houvesse uma ilegalidade na emissão do título.

#### A desistência do projecto não seria suficiente...

Exactamente. Poderia haver uma extensão da TUPEM propriamente dita e, em vez de acabar em Janeiro, teria de ser reconhecido. Nós defendemos que a emissão daquele TUPEM foi válida e que, como tal, a sua validade acaba no mês

de Janeiro. A nível do Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo (PSOEM) foram feitas várias alterações, depois de uma primeira proposta que teve várias críticas, uma das quais das associações ligadas ao petróleo, que dizia que tínhamos poucos espaços onde se pudesse fazer exploração de hidrocarbonetos. Nós não acolhemos essa sugestão, pelo contrário, neste momento, em todo o plano de ordenamento, só existe ainda um espaço em que pode ser feita a exploração de hidrocarbonetos, porque ainda está válido o TUPEM, que é precisamente esse cuja possibilidade acaba na segunda metade de Janeiro.

#### É um assunto encerrado?

Na minha perspectiva é um assunto encerrado. Evidentemente, podem ser feitas revisões nos planos daqui a um ano ou dois anos. Mas vamos pôr o plano em consulta pública na próxima quarta-feira. Houve um plano consensualizado entre os órgãos do Ministério do Mar, do Ambiente e existe uma concordância plena do Ambiente relativamente ao nosso plano de ordenamento.

#### Espera que seja aceite?

Espero. Não era obrigatório por lei, mas eu decidi pôr novamente em consulta pública porque da primeira vez houve mais de 200 sugestões, a maioria delas foi acatada, mas foi um processo que enriqueceu bastante o plano. Temos um mês e meio de consulta pública e na realidade não atrasa. Não existe nenhuma aquacultura que deixe de ser feita porque o PSOEM está em consulta pública. ■

## Respostas rápidas

### INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

É a minha origem profissional.

### PLATAFORMA CONTINENTAL

O futuro sustentável para o país.

### MAR

É a vida.

### FAMÍLIA

É o nosso refúgio.

### PS

É a minha ideologia e o sítio onde posso desenvolver trabalho cívico.

### JOSÉ SÓCRATES

Um primeiro-ministro de Portugal.

### ANTÓNIO COSTA

O nosso primeiro-ministro e uma pessoa que admiro bastante e que tem uma garra que não tem par.

### FUTURO

É o crescimento social, ambiental e económico do nosso país e a liderança que nós temos de ter na economia azul.

### FÉRIAS

Não tenho. Já não me lembro.

### NATAL

Família.

### 2019

Para a área do mar vai ser o culminar de várias coisas que estiveram três anos a ser preparadas.

### PORTUGAL

É o nosso mundo.



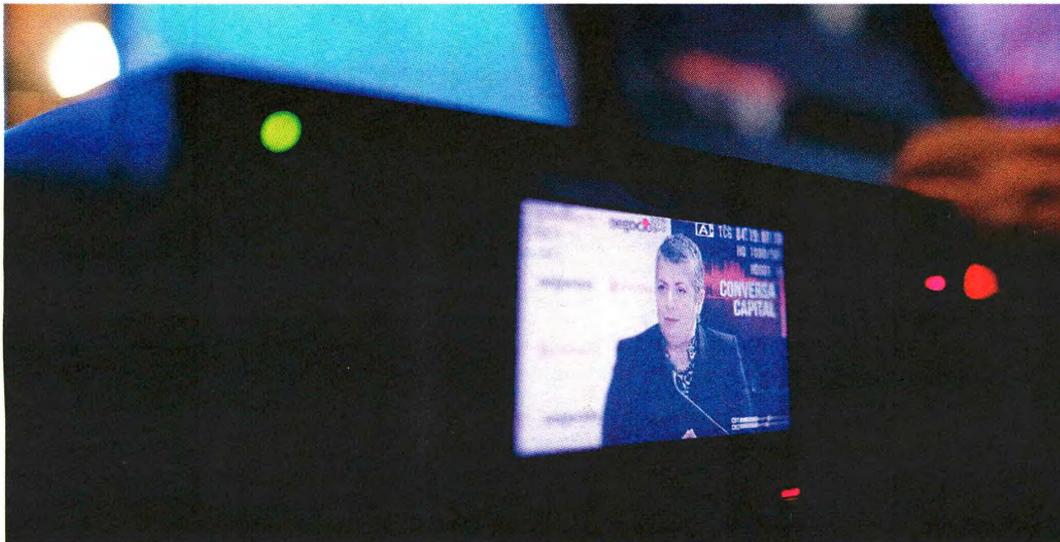
ID: 78069115

10-12-2018

ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

# “Temos perspectiva de aumento das quotas de pesca de 10% a 15%”

**A ministra do Mar antecipa que Portugal consiga para 2019 um aumento das quotas de pesca em espécies como biqueirão, lagostim e bacalhau. Já no caso da sardinha, a discussão com Espanha começará em breve.**



**MARIA JOÃO BABO**  
mbabo@negocios.pt  
**ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1**  
**MIGUEL BALTAZAR**  
Fotografia

**A**na Paula Vitorino diz que Portugal tem tido “uma sorte que dá muito trabalho” e tem conseguido aumentar todos os anos as quotas de pesca na União Europeia. Razão por que prevê novo crescimento em 2019. Já no caso da sardinha, não será ainda no Conselho Europeu das Pescas deste mês que a quota para esta espécie será fixada.

**Há uma reunião do Conselho Europeu das Pescas a 17 e 18 de Dezembro e como é habitual chegamos ao final do ano e discute-se a questão das quotas para o próximo ano. Qual é a perspectiva que leva para esta reunião?**

Esta será a quarta interação

que temos nessa matéria e temos tido a sorte de ter muito bons resultados. É uma sorte que dá muito trabalho.

**Então não é sorte...**

Não, não é. Gosto de dizer que é sorte porque gosto de pensar que nós, portugueses, temos sorte e por isso temos de trabalhar para ter ainda mais. É uma questão de trabalho e preparação para essas negociações e termos uma fiscalização muito rigorosa do cumprimento das nossas quotas. Existem noutras partes do mundo algumas infrações e alguma ligeireza no tratamento dessas imposições, que são de natureza da sustentabilidade. Temos sido muito rigorosos na fiscalização e com isso aprofundamos o nosso trabalho no que diz respeito ao conhecimento e à investigação científica. Temos tido armas negociais que nos têm permitido todos os anos aumentar as nossas quotas.

**Para 2019 quais são as pers-**

**pectivas?**

Temos uma proposta em cima da mesa que ainda vai ser negociada, em interações trilaterais nas quais se apresentam outros argumentos para eventualmente subir mais. Aquilo que temos é uma perspectiva de crescimento nestas quotas que são fixadas pela União Europeia de 10% a 15%.

**Em que peixes em concreto?**

No biqueirão, no lagostim e até no bacalhau temos alguma expectativa de conseguir um pequeno aumento.

**E a sardinha?**

A sardinha não tem uma quota fixada neste Conselho. Na sardinha temos um acompanhamento de perto por parte da Comissão, temos de ter autorização da Comissão para fixar as quotas, mas é um processo que envolve Portugal, Espanha e a Comissão Europeia, particularmente o organismo internacional ao nível da Europa que faz a

sua apreciação científica do que se está a passar com cada espécie.

**Não vai ser discutido neste Conselho ainda?**

Não vai ser, mas vamos ter de discutir com Espanha muito em breve. Não será ainda este mês que vamos fixar essa quota. Vamos ainda analisar os resultados que nos vierem também do cruzeiro científico de Inverno.

**Até ao dia 16 de Maio, quando terminar a proibição da pesca da sardinha, é que saberá?**

Nessa altura já saberemos! Neste momento não consigo dizer. Relativamente às quotas que são fixadas em Conselho de Ministros das Pescas a expectativa é de um crescimento de 10% a 15% particularmente em espécies como lagostim, tamboril, bacalhau, e o carapau também. No ano passado, o carapau teve um decréscimo acentuado e que esperamos retomar. O carapau começa a ter um valor económico

mais elevado do que tem tido, porque começa a ter maior consumo, por um lado, e também maior utilização para a indústria conserveira, o que quer dizer que começa a ser outra vez significativo termos um aumento da quota, ainda que normalmente não a gastemos toda.

**Para quando os Campus do Mar?**

Vamos ter dois núcleos. Um será na Grande Lisboa e o outro no Grande Porto. O Campus do Mar de Lisboa vai ser apresentado logo no início de 2019. Relativamente ao Porto, estamos a trabalhar em conjunto com várias entidades que queremos envolver logo desde o início e que será localizado em Matosinhos. Aqui em Lisboa, será em Lisboa e Oeiras, na zona de Pedrouços. O investimento vai ser repartido. Há uma parte que é público, mas vai ter muito investimento privado. Pode ter também espaços concessionados a privados, nomeadamente para instalação de start-ups. ■

# negócios

Segunda-feira, 10 de Dezembro de 2018 | Diário | Ano XVI | N.º 3890 | € 2,50  
 Director **André Veríssimo** | Director adjunto **Celso Filipe**

## Governo contraria provedora no IRS de salários passados

Contribuintes confrontados com IRS superior ao que deveriam pagar em virtude de atrasos no pagamento de salários ou de pensões. Provedoria de Justiça reclama mudanças. ECONOMIA 12 e 13 e EDITORIAL

### Grandes avenidas de Lisboa escapam a limites de 25% no alojamento local

Manuel Salgado explicou ao Negócios que haverá regras diferentes consoante as zonas da cidade.

ECONOMIA 10 e 11

STEVEN MAIJOOR PRESIDENTE DA ESMA

### “As criptomoedas precisam de uma nova regulação”

Líder da autoridade europeia de supervisão dos mercados gostaria de ter poderes para tornar permanente a proibição de alguns produtos complexos.

MERCADOS 22 e 23

### Tecnológica PDM quer ir para a bolsa em 2019

EMPRESAS 18 e 19

### Cepsa, Galp e Rubis com interesse na botija solidária

EMPRESAS 16 e 17

CONVERSA CAPITAL  
 ANA PAULA VITORINO

**“Equaciono mudar a lei do trabalho portuário”**

Ministra do Mar diz que basta uma semana para permitir que Autoeuropa use o porto de Sines.

PRIMEIRA LINHA 4 a 8



ANTEN

**investidor privado**

**Do chat ao telemóvel, 10 formas de pagar as compras**

**Banca**

Auditoria à Caixa identifica operações ruinosas, afirma Marques Mendes

OPINIÃO 30

Publicidade



Um vinho único só de grandes anos, em edição limitada.

Publicidade



**VISTA ALEGRE**  
 1824

**INVISTA NUMA MARCA GLOBAL**  
 OFERTA PÚBLICA DE DISTRIBUIÇÃO  
 DE 29 DE NOVEMBRO A 12 DE DEZEMBRO DE 2018  
 CONTACTE O SEU BANCO PARA TRANSMITIR A SUA ORDEM DE COMPRA, NÃO DISPENSA A CONSULTA DO PROSPETO EM: INVESTIDORES.VISTAALLEGRE.COM E WWW.CMVM.PT