



2026
2029

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO

Novo ciclo de investimento
estratégico, alinhado com
as prioridades de mobilidade
sustentável da cidade de Lisboa



ÍNDICE

Mensagem do Presidente do Conselho de Administração	VII
Sumário Executivo	IX
Competências e Estrutura da EMEL	XI
1 Introdução	1
2 Estratégia e Desenvolvimento Tecnológico da Emel	5
2.1 Ao Serviço da Mobilidade Sustentável do Município de Lisboa	7
2.1.1 Projetos de Desenvolvimento Tecnológico	7
2.1.2 Uma Estratégia Integrada de Desenvolvimento Tecnológico	10
2.1.3 Transformação Digital e Capacitação Organizacional	11
2.1.4 A EMEL ao Serviço da Mobilidade Sustentável	12
2.1.5 Inovação, Dados e Economia Circular	12
2.1.6 Um Compromisso com o Futuro	13
2.2 Inovação e Cooperação	14
2.2.1 Deploy EMDS	14
2.2.2 Territórios Inteligentes	15
2.2.3 TISGRADE	15
3 Estacionamento	17
3.1 Via Pública	19
3.1.1 Enquadramento e Objetivos Estratégicos	19
3.1.2 Plano de Expansão 2026–2029	20
3.1.3 Gestão Operacional e Tecnológica	21
3.1.4 Integração com a Mobilidade Sustentável	22
3.1.5 Propostas a Desenvolver no Âmbito da Estrutura Tarifária do Estacionamento na Via Pública	23
3.1.5.1 Enquadramento Atual	23
3.1.5.2 Fatores de Pressão e Necessidades de Ajuste	24
3.1.5.3 Princípios Orientadores e Propostas a Desenvolver	26
3.1.5.4 Etapas de Desenvolvimento	27
3.1.5.5 Melhor estacionamento ordenado, melhor cidade	27
3.2 Parques de Estacionamento	28
3.2.1 Uma Rede ao Serviço da Mobilidade Sustentável	28
3.2.2 Expansão Planeada	29
3.2.3 Financiamento e Parcerias	30
3.2.4 Parques Navegante – A Intermodalidade	32
3.2.5 Inovação, Sustentabilidade e Eficiência	33
3.2.6 Uma Rede ao Serviço do Presente e do Futuro	34
4 Mobilidade Ciclável	37
4.1 Enquadramento Estratégico	39

4.2	GIRA: Mobilidade Partilhada e Inteligente.....	40
4.2.1	Consolidação e Expansão da Rede	40
4.2.2	Sustentabilidade e Operação.....	42
4.2.3	Nova Aplicação GIRA	42
4.3	Ciclovias - Infraestrutura da Mobilidade Sustentável	43
4.3.1	Expansão e Desenvolvimento da Rede	43
5	Infraestruturas de Mobilidade Inteligente	47
5.1	Mobilidade Elétrica	49
5.1.1	Parques de Estacionamento	49
5.1.2	Via pública.....	50
5.2	Gestão Semafórica	52
6	Investimento e Contas Previsionais	55
6.1	Investimentos.....	57
6.2	Contas Previsionais	60

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 3-1 Plano de Abertura de Novos Parques 2025 - 2029	30
Tabela 6-1 Projetos de Mobilidade (€)	57
Tabela 6-2 Projetos de Estacionamento em Parques (€).....	58
Tabela 6-3 Projetos de Modernização Tecnológica EMEL (€).....	58
Tabela 6-4 Projetos de Gestão de Estacionamento na Via Pública (€).....	58
Tabela 6-5 Projetos de Desenvolvimento da Estrutura EMEL (€).....	59
Tabela 6-6 Orçamento do Investimento Previsto por Área de Intervenção (€).....	59
Tabela 6-7 Lista de Contratos Mandato e Investimento EMEL (€)	59
Tabela 6-8 Fontes de Financiamento do Programa de Investimentos 2026 - 2029 (€).....	60
Tabela 6-9 Desmonstração de Resultados Previsionais 2026 - 2029 (€)	60
Tabela 6-10 Balanço Previsional 2026 - 2029 (€)	61
Tabela 6-11 Plano Financeiro Previsional 2026 - 2029 (€)	62

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3-1 Evolução dos Lugares Ordenados na Via Pública 2021 - 2029.....	21
Gráfico 3-2 Proporção dos Lugares Ordenados por Coroa Tarifária.....	24
Gráfico 3-3 Evolução do Número de Dísticos Verdes Concedidos 2021 - 2025	25
Gráfico 3-4 Origem dos Dísticos Verdes	25
Gráfico 3-5 Evolução do Número de Lugares em Parques 2021 - 2029.....	29
Gráfico 4-1 Evolução das Estações GIRA Bicicletas de Lisboa 2021 - 2029.....	41
Gráfico 5-1 Evolução de Tomadas na via Pública 2021 - 2029.....	51
Gráfico 6-1 Repartição do Investimento – Valor Absoluto e Proporção	57

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 Organograma da EMEL	XIII
Figura 3-1 Estacionamento Ordenado EMEL.....	19
Figura 3-2 Plano de Expansão de Estacionamento na Via Pública 2026 - 2029	20
Figura 3-3 Implementação do Atual Tarifário no Terreno.....	23
Figura 3-4 Evolução dos Lugares Reservados a Residentes 2021 - 2025	26
Figura 3-5 Novos Parques e Localização 2025 - 2029	31
Figura 3-6 Parque EMEL da Azinhaga da Cidade Inaugurado no ano de 2025.....	32
Figura 3-7 Plano de Expansão da Rede Bicipark 2026 - 2029.....	33
Figura 4-1 Estação do GIRA Bicicletas de Lisboa	40
Figura 4-2 Expansão da Rede de Estações GIRA 2026 - 2029	41
Figura 4-3 Mapa da Rede Ciclável e Plano de Desenvolvimento	44
Figura 4-4 passagem Ciclo pedonal da Av. almirante Gago Coutinho Inaugurada no Ano de 2025	45
Figura 5-1 A Marca LEVE da EMEL nos seus Parques de Estacionamento	49
Figura 5-2 Plano de Expansão da Rede LEVE em Parques de Estacionamento EMEL	50
Figura 5-3 Plano da Rede de Carregadores Leve na Via Pública	51
Figura 5-4 Plano de Modernização da Rede SLAT.....	52
Figura 5-5 Rede SLAT EMEL	53

MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Caras(os) colegas, parceiros e cidadãos,

O Plano de Atividades e Orçamento que apresentamos projeta a EMEL para um novo ciclo de investimento, guiado pela modernização, pela sustentabilidade e pela responsabilidade. Este não é apenas um plano de infraestruturas, é a concretização de uma visão para Lisboa — uma cidade mais funcional, acessível, moderna e inclusiva.

A EMEL reafirma-se como um agente central na resposta aos grandes desafios da mobilidade urbana. Fazemo-lo através de soluções tecnológicas robustas, da expansão da rede ciclável e da GIRA, de modelos de estacionamento mais inteligentes e de um compromisso claro com a melhoria da qualidade do espaço público.

A transformação digital é um eixo fundamental desta estratégia. Projetos como o Sistema de Captação e Tratamento de Dados de Tráfego, a Solução Integrada de Fiscalização e o CRM 360 representam um salto qualitativo. A EMEL que se constitui atualmente como um operador de mobilidade passará a afirmar-se como uma verdadeira plataforma urbana de informação, análise e decisão. Esta evolução aumenta a eficiência interna, mas, sobretudo, coloca o cidadão no centro da nossa ação, promovendo serviços mais transparentes, personalizados e eficazes.

A rede GIRA consolidou-se como uma referência da mobilidade ativa em Lisboa. A expansão prevista e a sua nova aplicação digital elevam ainda mais a qualidade do serviço, tornando-o mais simples e conveniente, suportado por uma operação cada vez mais eficiente

A modernização da rede semafórica é outra das nossas prioridades para os próximos anos. Com sistemas inteligentes de gestão de tráfego, conseguiremos otimizar fluxos, reduzir tempos de espera e reforçar a segurança rodoviária. Esta evolução será acompanhada por uma integração crescente com outros sistemas de mobilidade, promovendo uma gestão mais coordenada e eficaz da circulação urbana.

Estes são alguns dos exemplos claros da aplicação do conceito de economia circular à mobilidade, a forma como reinvestimos o resultado da gestão do

estacionamento em soluções sustentáveis, acessíveis e de impacto real na vida da cidade.

O futuro da mobilidade constrói-se com dados, eficiência e ambição — e constrói-se em parceria: com o Município, com os nossos parceiros europeus e, acima de tudo, com os lisboetas. É nesta relação de confiança, rigor e serviço que a EMEL reafirma o seu propósito: estar ao serviço de uma cidade em movimento.

Carlos Silva

Presidente do Conselho de Administração

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Plano de Atividades e Orçamento da EMEL, para o período 2026-2029, afirma um novo ciclo de investimento estratégico, alinhado com as prioridades de mobilidade sustentável da cidade de Lisboa. Através de um conjunto articulado de ações, a empresa reforça o seu papel como plataforma de gestão urbana integrada, orientada por critérios de eficiência, inovação e responsabilidade ambiental.

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E INOVAÇÃO

O investimento em soluções tecnológicas como o Sistema de Captação e Tratamento de Dados de Tráfego, a Solução Integrada de Fiscalização, o CRM 360, a nova App GIRA, a App de Cargas e Descargas e o SIM.Lx, representam a base de uma nova arquitetura digital, centrada na interoperabilidade e na utilização de dados no planeamento urbano. Estes projetos potenciam a recolha e análise de dados, melhorando a qualidade do serviço e reforçando a capacidade de planeamento e decisão da EMEL.

É nesta perspetiva que a EMEL continuará a integrar projetos como o Deploy EMDS, no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência o Territórios Inteligentes e o TISGRADE, promovendo a interoperabilidade, a partilha de dados e a adoção de boas práticas de mobilidade, ao nível europeu.

ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

A EMEL prevê a criação de cerca de 8 000 novos lugares ordenados, entre 2026 e 2029, com foco na rotação, acessibilidade e redução dos fluxos de tráfego na procura de estacionamento. Este esforço será acompanhado por medidas de modernização tecnológica, nomeadamente o alargamento da fiscalização por leitura ótica de matrícula e a implementação de uma zona piloto sem parquímetros físicos. Estão ainda previstos estudos de modelos tarifários e de reconfiguração do regime do dístico verde, com base em evidência empírica e orientadas por princípios de sustentabilidade e equidade, com vista à promoção da rotação.

PARQUES DE ESTACIONAMENTO

Está planeada a abertura de 11 novas infraestruturas, acrescentando mais de 3 100 lugares, o que representa um crescimento superior a 38% da capacidade instalada. Esta expansão visa articular estacionamento de rotação, de residentes e dissuasor, reforçando a intermodalidade e a integração com os transportes públicos – em especial com os Parques Navegante. A rede será tecnologicamente modernizada e ambientalmente qualificada, com a instalação de carregadores elétricos e sistemas inteligentes de gestão.

MOBILIDADE CICLÁVEL

A rede GIRA será reforçada com cerca de 60 novas estações, acompanhadas de novas bicicletas – quer para dotar estas novas estações, quer para substituir as mais antigas –, enquanto a infraestrutura ciclável conhecerá novas extensões, incluindo ciclovias estruturantes e intervenções no âmbito do programa BICI Escolas. A EMEL manterá o seu papel central na construção e manutenção destas infraestruturas, assegurando a continuidade da aposta na mobilidade ativa.

INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE INTELIGENTE

A empresa continuará a expandir a rede de carregamento elétrico, com instalação de pontos em todos os parques EMEL e em locais estratégicos da via pública, acompanhando a evolução da procura e o novo quadro legal. Na rede semaforica, concluir-se-á a primeira fase de modernização em 2025, e será iniciado um plano de upgrade das capacidades tecnológicas, assegurando uma gestão mais inteligente, preditiva e integrada do tráfego urbano.

Por fim, a EMEL prevê ainda a realização de investimentos em infraestruturas internas, instalações, sistemas de apoio e valorização dos seus recursos humanos, assegurando que a transformação externa da mobilidade urbana seja acompanhada por uma capacitação organizacional robusta e sustentável.

COMPETÊNCIAS E ESTRUTURA DA EMEL

A EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A, é o braço empresarial do Município na implementação da sua estratégia de mobilidade sustentável.

Para que a empresa consiga desenvolver a sua Missão, o Município atribuiu-lhe, estatutariamente, competências alargadas para possibilitar uma flexibilidade e uma capacidade de intervenção em linha com as necessidades impostas pelo setor.

No Objeto Social merecem destaque várias competências:

- Construção, gestão, exploração e manutenção de infraestruturas de estacionamento público urbano
- Construção e operação de infraestruturas de suporte a todos os modos de mobilidade
- Construção e operação de sistemas de mobilidade elétrica
- Gestão e operação de produtos partilhados de mobilidade
- Prestação de serviços de implementação e gestão de redes semaforicas
- Promoção de estudos e desenvolvimento de experiências-piloto no âmbito da aplicação de novas tecnologias, no contexto das suas atividades
- Administrar o domínio público e privado do Município de Lisboa que lhe venha a ser afeto para a prossecução das suas atribuições, no contexto das suas atividades
- Fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada, e restante legislação rodoviária, no que respeita ao estacionamento, paragem e ao condicionamento à circulação de veículos

Os órgãos sociais designados estatutariamente são os que se encontram definidos na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que institui o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais: a Assembleia Geral, o Conselho de Administração e o Fiscal Único. Os mandatos dos titulares destes órgãos seguem os mandatos autárquicos do Município de Lisboa.

ASSEMBLEIA GERAL

A Assembleia Geral da EMEL é constituída pelo seu único acionista, a Câmara Municipal de Lisboa (CML), cujo representante é designado nos termos do n.º 2 do artigo 26.º da lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, exercendo, em cada Assembleia Geral, o mandato expresso que o Município previamente lhe conferir.

- Presidente da Mesa da Assembleia Geral:

Carlos Manuel das Neves Reis dos Santos

- Secretária da Mesa da Assembleia Geral

Maria de Lurdes Vaz

A Assembleia Geral reúne ordinariamente duas vezes por ano, uma para aprovação dos instrumentos de gestão previsional e outra para apreciação das contas do exercício. Para além disso poderá haver lugar à realização de assembleias extraordinárias sempre que sejam convocadas nos termos legais.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração é o órgão de gestão da empresa, cujos membros podem ter funções executivas ou não executivas, nos termos da deliberação que os eleger. É composto por um presidente e até dois vogais eleitos pela Assembleia Geral. É aplicável aos seus membros o disposto no artigo 30.º da Lei nº 50/2012, de 31 de agosto, e, subsidiariamente, o disposto no Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro. O Conselho de Administração da EMEL tem a seguinte composição:

- Presidente:

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

- Vogal:

Ana Rita Correia Gonçalves

- Vogal:

Sandra Cristina Cortez Braz Henriques

FISCAL ÚNICO

O Fiscal Único, obrigatoriamente um revisor oficial de contas, ou uma sociedade de revisores oficiais de contas, designado pela Assembleia Municipal de Lisboa sob proposta da Câmara Municipal de Lisboa (CML), é o órgão de fiscalização responsável pelo controlo da legalidade, da regularidade e da boa gestão financeira e patrimonial da empresa.

- Fiscal Único:

Grant Thornton e Associados - SROC

ESTRUTURA DA EMPRESA

A estrutura orgânica da EMEL é a seguinte:

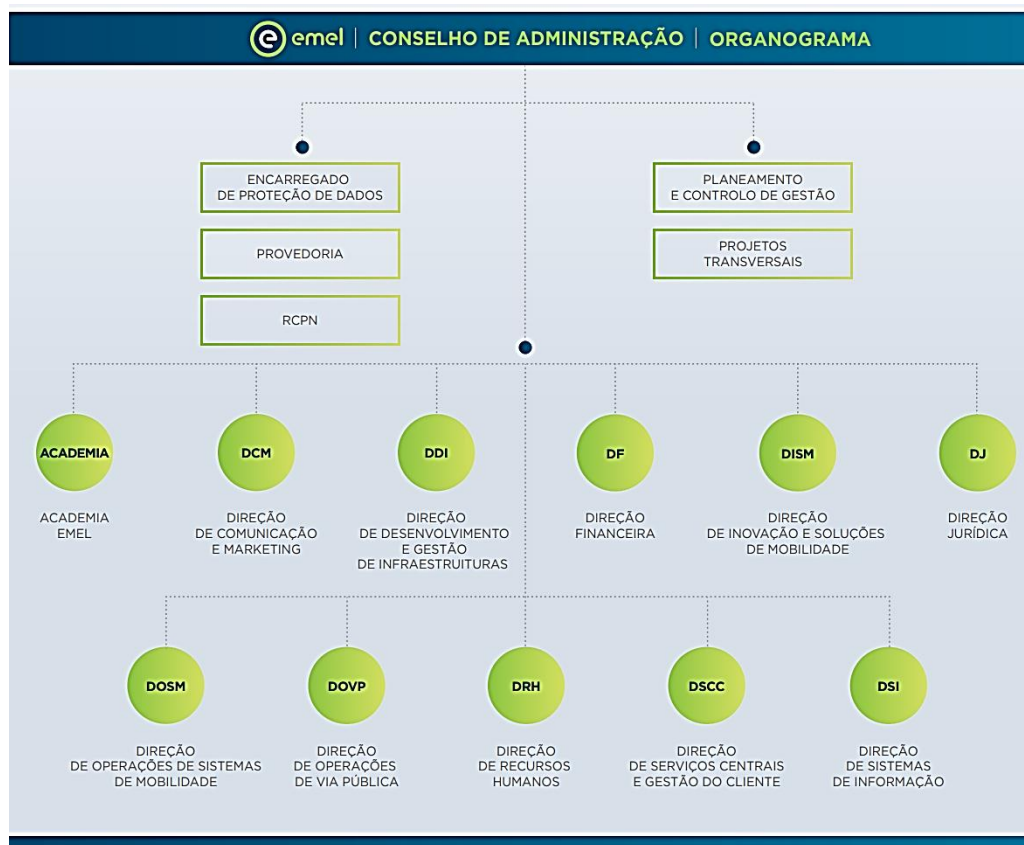
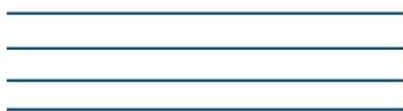


FIGURA 1-1 ORGANOGRAMA DA EMEL



INTRODUÇÃO



A EMEL afirma-se como uma entidade ao serviço da mobilidade sustentável da cidade de Lisboa.

Mais do que uma empresa de gestão e fiscalização de estacionamento, a EMEL tem vindo a consolidar-se como um verdadeiro parceiro na implementação de políticas públicas de mobilidade, colocando a inovação, a sustentabilidade e a eficiência no centro da sua atuação.

As áreas de intervenção da EMEL abrangem hoje a gestão do estacionamento na via pública e em parques, a promoção da mobilidade ativa e ciclável, a operação de sistemas partilhados como a rede GIRA, a infraestruturação para mobilidade elétrica, a manutenção da rede semafórica e a implementação de soluções tecnológicas de gestão urbana.

Esta abrangência espelha uma transformação estrutural na forma como a cidade gere os seus fluxos, interações e prioridades.

O presente Plano de Atividades e Orçamento (PAO) traça as linhas de desenvolvimento da EMEL para o quadriénio 2026–2029, integrando objetivos de expansão, renovação e qualificação das infraestruturas e serviços sob sua responsabilidade.

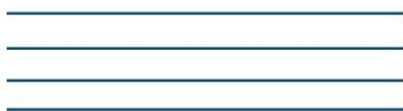
Ao longo dos capítulos seguintes, evidenciam-se os investimentos planeados, os marcos a alcançar e a ambição de contribuir, de forma concreta, para uma cidade mais funcional, equitativa e sustentável.

A par das áreas centrais de atuação, a EMEL prevê também um conjunto de investimentos que visam a melhoria das suas condições internas de operação e a valorização das equipas, assegurando os meios necessários para sustentar uma ação eficaz, inovadora e centrada no serviço público.



02

ESTRATÉGIA E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DA EMEL



2.1 AO SERVIÇO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DE LISBOA

A EMEL encontra-se num momento decisivo do seu percurso enquanto empresa ao serviço da cidade de Lisboa. O seu papel na gestão da mobilidade urbana, cada vez mais integrada, exige uma transformação estrutural da forma como gere operações, interage com os cidadãos e contribui para a sustentabilidade do espaço urbano.

A transformação em perspetiva assenta em tecnologia, na inovação e no aproveitamento dos dados que a empresa recolhe das suas operações, visando reforçar a capacidade da EMEL como parceira estratégica do Município na concretização de uma mobilidade eficiente, inclusiva e ambientalmente responsável.

O investimento em soluções digitais é, por isso, mais do que uma atualização, ou mesmo renovação, de sistemas: é a construção de uma nova infraestrutura de inteligência urbana, onde cada operação, cada dado e cada decisão convergem para melhorar a qualidade de vida na cidade.

É neste contexto que emergem projetos de elevado desenvolvimento tecnológico – pilares de uma estratégia integrada de modernização digital, concebida para dotar a EMEL das capacidades operacionais e analíticas indispensáveis à mobilidade do futuro.

2.1.1 PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

A EMEL definiu um conjunto de projetos estruturantes que representam a espinha dorsal desta nova fase de desenvolvimento. Cada um traduz uma resposta tecnológica concreta a um desafio urbano, articulando eficiência, sustentabilidade e inovação.

- **SISTEMA DE CAPTAÇÃO E TRATAMENTO DE DADOS DE TRÁFEGO**

A implementação de um sistema de captação e tratamento de dados de tráfego, em Lisboa, tem como principal objetivo conhecer os fluxos de circulação rodoviária, tipificando os utilizadores e os seus hábitos de

mobilidade, velocidades e frequências, tempos de viagem e constrangimentos bem como risco de sinistralidade. Com um sistema destes a cidade potencia a eventual criação de algoritmos dinâmicos de controlo de tráfego a usar, por exemplo, na rede semaforica, ou a definição de corredores prioritários exclusivos para determinados tipos de uso, promovendo a adoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis e contribuindo para alcançar as metas de descarbonização assumidas pelo Município. A interoperabilidade e integração deste sistema elevará a capacidade dos restantes sistemas EMEL neste domínio.

▪ SOLUÇÃO INTEGRADA DE FISCALIZAÇÃO

É uma plataforma modular e inteligente que unifica a operação de fiscalização, os meios de pagamento eletrónico do estacionamento e a sensorização de lugares. Esta solução pretende garantir capacidade de gestão integral e transparente de todo o ciclo da fiscalização. O seu potencial reside na criação de um ecossistema tecnológico capaz de reduzir tempos administrativos, aumentar a segurança das equipas no terreno e melhorar a experiência do utilizador, promovendo uma fiscalização mais pedagógica e menos punitiva, centrada na mobilidade e na equidade do espaço público

▪ SOFTWARE DE BACKOFFICE E NOVA APP GIRA

A modernização da aplicação do sistema de partilha de bicicletas representa um salto qualitativo no relacionamento entre a EMEL e os utilizadores da mobilidade suave. A nova App GIRA visa resolver constrangimentos técnicos da versão anterior, introduzindo uma interface mais intuitiva, maior fiabilidade nas operações de acesso e devolução das bicicletas, e ferramentas de suporte à manutenção das bicicletas e balanceamento das estações. É uma solução que conjuga eficiência operacional e experiência de utilizador, reforçando o papel da bicicleta como alternativa viável, conveniente e saudável ao automóvel.

▪ CRM 360

O projeto CRM 360 encontra-se em curso e representa um passo decisivo na relação da EMEL com os seus clientes, parceiros e cidadãos. Através de uma

visão unificada do utilizador, este sistema integra dados e interações de múltiplas plataformas – desde logo as já implementadas, mas essencialmente a nova App GIRA e a Solução Integrada de Fiscalização, talhadas para a interoperabilidade digital e permitindo personalizar respostas, agilizar processos e antecipar necessidades. O CRM 360 é a base de uma EMEL mais próxima, transparente e proativa, capaz de transformar dados em conhecimento e conhecimento em melhores decisões.

- **APP DE CARGAS E DESCARGAS**

Com um histórico de desafios logísticos e de ordenamento, o novo projeto de desenvolvimento da App de Cargas e Descargas procura trazer racionalidade e eficiência às operações de abastecimento urbano. Baseando-se em sensorização das bolsas de cargas e descargas e gestão digital do espaço, a solução permitirá otimizar a utilização dos lugares, reduzir o tráfego parasita, facilitar a circulação pedonal e melhorar a harmonia urbana.

Será realizado um projeto-piloto que visa, certamente, a melhoria da logística urbana, mas também aproveitar o potencial desta solução para promover uma utilização partilhada e sustentável do espaço público, com benefícios diretos para a economia local, para a fluidez do tráfego e para a qualidade ambiental da cidade.

- **SENSORIZAÇÃO DAS ENTRADAS E SAÍDAS DA CIDADE E DADOS ABERTOS**

Igualmente relevante será o investimento da empresa na recolha e partilha de dados de elevado valor, nomeadamente no domínio da mobilidade rodoviária. Assim, e sabendo que Lisboa é responsável por cerca de 60% dos movimentos pendulares da AML (Censos, 2021), e que acolhe diariamente um número elevado de veículos vindos de concelhos vizinhos, quer com destino à cidade ou apenas para atravessamento, a EMEL pretende melhorar a qualidade, fiabilidade e interoperabilidade dos dados relativos aos grandes volumes de tráfego rodoviário, nomeadamente nas entradas e saídas da cidade, com vista a melhorar decisões estratégicas de gestão da mobilidade, mas também a tomar medidas rápidas de impacto imediato na circulação em Lisboa.

- **SISTEMA DE GESTÃO CENTRALIZADA DA REDE SEMAFÓRICA – SIM.LX**

Face à posição crítica que a infraestrutura semafórica ocupa na mobilidade urbana, com impacto direto na segurança rodoviária, tempos de viagem e funcionamento geral da cidade, é imperativo garantir que um sistema como o SIM.Lx se mantenha atual e seguro ao longo do tempo e, paralelamente, promover o desenvolvimento da sua aptidão no planeamento das melhores soluções de tráfego.

A EMEL vai implementar uma nova versão do sistema central, articulada com as maiores capacidades de planeamento proporcionadas por soluções como o Sistema de Captação e Tratamento de Dados de Tráfego, ou a sensorização das entradas em Lisboa, sempre com a garantia de conformidade com as mais recentes exigências da União Europeia em matéria de cibersegurança.

2.1.2 UMA ESTRATÉGIA INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

Estes projetos não são iniciativas isoladas: constituem um sistema articulado de inovação tecnológica, concebido para modernizar processos internos, integrar dados e melhorar o serviço ao cidadão.

Em conjunto, representam a materialização de uma nova arquitetura digital da EMEL – centrada na interoperabilidade, na eficiência e na sustentabilidade.

O Sistema de Captação e Tratamento de Dados de Tráfego é o alicerce de um ecossistema operacional inteligente, capaz de recolher, tratar e interpretar dados em tempo real. A plataforma servirá de base para futuras integrações com outras soluções urbanas do Município – desde a rede semafórica centralizada até à gestão de parques de estacionamento –, criando uma rede de informação útil à tomada de decisão e à melhoria contínua das políticas públicas de mobilidade. Esta visão tecnológica está igualmente alinhada com os restantes vetores estratégicos da empresa, em particular a expansão do estacionamento ordenado e a Solução Integrada de Fiscalização – instrumentos de uma política de mobilidade que valoriza o rigor, mas privilegia sempre a pedagogia e a eficiência na gestão do espaço público.

A nova App GIRA complementa esta visão, colocando o cidadão no centro da experiência digital e fortalecendo a mobilidade ativa como elemento essencial de uma cidade moderna.

O CRM 360, dotado de um conhecimento da realidade muito mais abrangente, decorrente da interoperabilidade com as novas soluções, e a App de Cargas e Descargas completam o ciclo: o primeiro ao integrar a relação com os cidadãos numa perspectiva de 360 graus; o segundo ao introduzir uma abordagem digital à logística urbana, reduzindo desperdício de tempo e espaço – princípios alinhados com a filosofia da economia circular aplicada à mobilidade.

2.1.3 TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E CAPACITAÇÃO ORGANIZACIONAL

A modernização tecnológica da EMEL é também uma transformação organizacional. A adoção destas soluções requer a criação de novas competências, a redefinição de processos internos e a promoção de uma cultura digital colaborativa.

A empresa assume-se como um laboratório urbano de inovação, capaz de testar, ajustar e escalar soluções que respondam às necessidades reais da cidade.

Esta transformação implica:

- A consolidação de infraestruturas digitais seguras e interoperáveis
- O reforço da governança dos dados, garantindo integridade, privacidade e transparência
- A aposta em capacitação técnica das equipas, para que a tecnologia se traduza em valor
- E a criação de modelos de gestão ágeis, que favoreçam a experimentação e a aprendizagem contínua

Com estas bases, a EMEL torna-se, definitivamente, mais do que uma entidade gestora de estacionamento: torna-se uma plataforma de gestão da mobilidade urbana, que recolhe informação, coordena fluxos e contribui para decisões estratégicas do Município mais informadas e mais capazes.

2.1.4 A EMEL AO SERVIÇO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Paralelamente, a estratégia tecnológica acompanha o crescimento das redes de mobilidade ativa e elétrica – com a expansão da rede GIRA, o aumento do número de estações e bicicletas, a densificação da rede ciclável e a implementação de novos postos de carregamento elétrico, tanto na via pública como nos parques EMEL. Estas ações reforçam o compromisso da empresa com uma mobilidade inclusiva, sustentável e em permanente modernização.

A visão da EMEL para Lisboa é clara: contribuir para uma cidade onde a mobilidade seja mais sustentável, mais justa e mais eficiente.

O investimento tecnológico não é um fim em si mesmo, mas um instrumento para melhorar o quotidiano dos cidadãos e para apoiar o Município na concretização das suas metas ambientais e sociais.

O Sistema de Captação e Tratamento de Dados de Tráfego, a expansão da GIRA, a sensorização das cargas e descargas e a fiscalização inteligente são faces de uma mesma estratégia: mudar o modo como a cidade se move e se relaciona com o espaço público. Com o CRM 360 leva-se ao cidadão todo o potencial destas ferramentas, colocando-o no centro estratégico.

Ao digitalizar processos, automatizar tarefas e integrar dados, a EMEL liberta recursos e reforça a capacidade de atuar de forma preventiva, flexível e pedagógica, focando-se nos impactos sobre a mobilidade e a segurança.

Num plano mais amplo, esta transformação tecnológica contribui para reduzir consumos, emissões e deslocações desnecessárias – promovendo uma utilização mais racional dos recursos urbanos.

Neste sentido, a EMEL inscreve a sua ação nos princípios da economia circular, ao otimizar o uso do espaço, prolongar a vida útil das infraestruturas e promover a partilha eficiente de recursos, físicos e digitais.

2.1.5 INOVAÇÃO, DADOS E ECONOMIA CIRCULAR

A consolidação da EMEL como entidade inovadora passa pela capacidade de transformar dados em capacidades e capacidades em ação.

Os sistemas inteligentes de fiscalização, o CRM 360 e a captação de dados da rede de mobilidade municipal permitirão à empresa recolher informação valiosa sobre padrões de utilização, comportamentos agregados e necessidades emergentes.

Esses dados, tratados com rigor e responsabilidade, serão o motor de políticas de estacionamento mais equilibradas, tarifários mais justos e operações mais sustentáveis.

Ao mesmo tempo, esta abordagem promove eficiência de recursos – uma das dimensões essenciais da economia circular – ao reduzir redundâncias, maximizar a utilização das infraestruturas existentes e alinhar os serviços da EMEL com as metas climáticas e de neutralidade carbónica do Município.

A inovação tecnológica torna-se assim uma alavanca de sustentabilidade, permitindo criar novas cadeias de valor urbano, baseadas em informação, transparência e colaboração.

2.1.6 UM COMPROMISSO COM O FUTURO

Com esta estratégia de desenvolvimento tecnológico, a EMEL reafirma o seu compromisso com o futuro da mobilidade em Lisboa.

A empresa posiciona-se como um agente ativo da transformação urbana, alinhado com a visão do Município para uma cidade mais verde, mais conectada e mais humana.

Através deste conjunto de projetos estruturantes, a EMEL está a construir a base de uma nova geração de serviços públicos – digitais, sustentáveis e centrados nas pessoas.

É um caminho de modernização que reforça a capacidade institucional, valoriza o conhecimento interno e fortalece a confiança dos cidadãos no papel da empresa.

No centro desta transformação está a convicção de que a tecnologia é uma ferramenta poderosa quando colocada ao serviço do bem comum.

A EMEL avança assim, para um novo ciclo de crescimento, assente na inovação, na sustentabilidade e na economia circular – assumindo, com

clareza, o seu propósito: melhorar a mobilidade e a qualidade de vida na cidade de Lisboa.

Mas este caminho não se constrói com isolamento. Parte integrante da transformação tecnológica da EMEL é também a sua integração ativa em redes de inovação e cooperação europeias, onde partilha conhecimento, capta financiamento e contribui para o desenvolvimento de soluções no domínio da mobilidade inteligente.

2.2 INOVAÇÃO E COOPERAÇÃO

No quadriénio 2026-2029, a EMEL continuará a aprofundar o seu envolvimento em projetos colaborativos de âmbito europeu, reforçando a sua posição como agente ativo no ecossistema da mobilidade digital e sustentável.

Estes projetos representam não apenas oportunidades de desenvolvimento tecnológico, mas também plataformas de conhecimento, interoperabilidade e partilha de boas práticas com outras cidades e entidades europeias, permitindo a Lisboa beneficiar das suas experiências e das suas aprendizagens.

2.2.1 DEPLOY EMDS

Entre as iniciativas em curso destaca-se o **Deploy EMDS**, que tem como principal objetivo fomentar a transação de dados de mobilidade a nível europeu. Com a participação neste projeto traduz-se a aposta da EMEL em colocar os dados ao serviço da mobilidade integrada, garantindo que a informação recolhida nos sistemas urbanos possa ser utilizada de forma segura, padronizada e interoperável, entre diferentes países e agentes – esta abertura promove o surgimento de novas e melhores soluções, mais sintonizadas com a realidade e com maior alcance face aos constrangimentos que se erguem perante as necessidades de mobilidade das pessoas.

A aposta no quadro do Deploy EMDS é concretizada através do desenvolvimento de dois casos de uso concretos:

- Será dada continuidade ao desenvolvimento de uma solução de “mobilidade como um serviço” (*MaaS – mobility as a service*) dirigida ao segmento empresarial. Esta plataforma digital permitirá, numa primeira fase, a gestão de serviços de estacionamento na via pública, passes GIRA e pagamento de despesas de mobilidade de forma centralizada, através de um único canal. A ambição é clara: simplificar e unificar o acesso aos serviços de mobilidade, através de uma interface própria e também da integração com canais terceiros, como plataformas globais de benefícios corporativos
- Em paralelo, será desenvolvido um conjunto de soluções orientadas para a acessibilidade urbana, nomeadamente a disponibilização de dados acionáveis que contribuam para melhorar a mobilidade das pessoas com mobilidade condicionada. Esta vertente reforça o papel da EMEL enquanto promotora de uma mobilidade inclusiva, acrescentando valor à cidade de Lisboa e alinhando-se com o compromisso municipal de tornar o espaço público mais acessível e equitativo

2.2.2 TERRITÓRIOS INTELIGENTES

Outro eixo essencial desta cooperação europeia encontra-se no projeto **Plano de Recuperação e Resiliência – Territórios Inteligentes**, no qual a EMEL assume um papel de destaque na evolução do seu portal de dados abertos. O objetivo é melhorar a usabilidade, aumentar, mais uma vez, a disponibilização de conjuntos de dados e garantir interoperabilidade com plataformas nacionais e europeias, como o Catálogo Nacional de Modelos de Dados dos Territórios Inteligentes (CNMD), o Ponto de Acesso Nacional (NAP) e o Espaço Europeu de Dados de Mobilidade (EMDS – European Mobility Data Space). Esta iniciativa inscreve-se na visão da EMEL de promover territórios inteligentes, alinhada com a Diretiva Europeia 2023/2661 (Diretiva SIT), sobre sistemas inteligentes de transporte.

A par destas ações, em 2025, a EMEL viu ainda aprovado o financiamento a um outro projeto colaborativo – o projeto TISGRADE.

2.2.3 TISGRADE

É outro esforço colaborativo europeu que visa melhorar a disponibilidade, qualidade e interoperabilidade dos dados de informação de tráfego em tempo real (RTTI), em toda a União Europeia e países associados. Este projeto

reforça a capacidade das autoridades e operadores de mobilidade para tomar decisões mais informadas, fomentando uma utilização mais segura, eficiente e sustentável das infraestruturas rodoviárias – será objetivo, por exemplo, robustecer o conhecimento do volume de veículos que, quotidianamente, entram na cidade de Lisboa.

O **TISGRADE** permitirá também testar a integração dos dados de tráfego urbano com os sistemas nacionais e europeus, um passo decisivo para a criação de um ecossistema de mobilidade urbana verdadeiramente conectado, onde a informação em tempo real apoia a gestão dinâmica do espaço público e a melhoria contínua dos serviços de mobilidade.

Em conjunto, estes projetos europeus complementam e expandem a Estratégia de Desenvolvimento Tecnológico da EMEL, posicionando a empresa num patamar de inovação colaborativa e liderança digital. A participação nestes programas europeus representa, assim, um vetor essencial da estratégia global da EMEL – não apenas como gestora de mobilidade urbana, mas como parceira ativa na construção do futuro da mobilidade sustentável, da mobilidade descarbonizada e das energias renováveis, em Lisboa e na Europa.

O plano de desenvolvimento tecnológico gizado pela EMEL visa fortalecer o papel da empresa enquanto motor da transformação urbana de Lisboa. Num lugar central desta estratégia está a gestão do estacionamento na via pública – não como um fim em si mesma, mas como um instrumento de política urbana que permite redistribuir valor para a cidade.

A EMEL prossegue uma visão em que as receitas do estacionamento sustentam a melhoria do espaço público, a fluidez do tráfego e a transição para uma mobilidade mais sustentável. Cada lugar ordenado, cada parque modernizado e cada sistema digital implementado são passos de uma mesma política: transformar a gestão do estacionamento num investimento direto na qualidade de vida urbana, numa visão de reinvestimento, de devolução e de benefício coletivo.



03

ESTACIONAMIENTO



3.1 VIA PÚBLICA

3.1.1 ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

O ordenamento do estacionamento na via pública constitui uma das dimensões centrais da estratégia de mobilidade da cidade de Lisboa. Mais do que um serviço, representa um instrumento de política urbana, que ajuda a gerir o espaço público de forma racional, eficiente e sustentável. A expansão e modernização do estacionamento ordenado inserem-se na visão de uma cidade mais equilibrada, onde cada metro quadrado de espaço público é planeado para servir as pessoas, a sua mobilidade e a sua qualidade de vida.

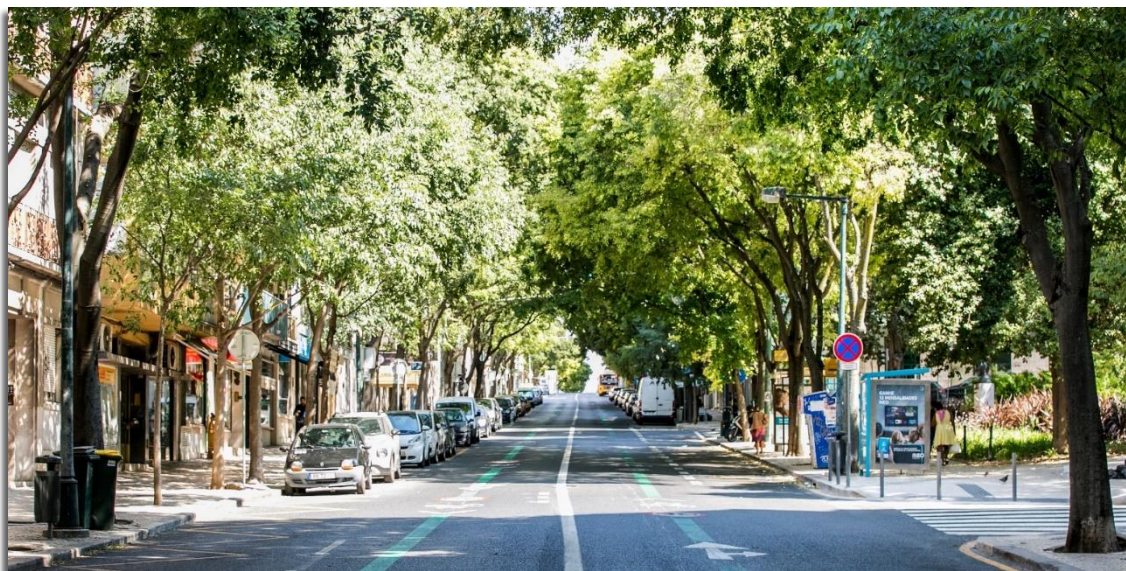


FIGURA 3-1 ESTACIONAMENTO ORDENADO EMEL

O plano de expansão do estacionamento ordenado na via pública para o quadriénio 2026–2029 reflete esta ambição. A EMEL prevê a criação média de cerca de 2 100 novos lugares por ano, num processo progressivo e articulado com as políticas municipais de mobilidade e de sustentabilidade. Este crescimento traduz uma aposta no ordenamento, na rotação e na racionalização do uso do automóvel em Lisboa, favorecendo a mobilidade ativa e coletiva.

O estacionamento regulado deve ser entendido como uma ferramenta de regeneração urbana e não como um fim em si mesmo. A receita gerada é reinvestida na cidade, melhorando o espaço público, promovendo novas formas de mobilidade e contribuindo para uma economia urbana circular.

3.1.2 PLANO DE EXPANSÃO 2026–2029

Entre 2026 e 2029, a EMEL concretizará um programa relevante de expansão do ordenamento do estacionamento na cidade. A expansão será feita de forma faseada, garantindo coerência territorial, equilíbrio tarifário e integração com outras infraestruturas de mobilidade.

O plano prevê a criação de cerca de 2 500 novos lugares ordenados por ano, nos primeiros três anos, com destaque para as freguesias dos Olivais, Lumiar, Marvila e Estrela, abrindo em 2029, ano em que está planeada a regulação de cerca de 850 lugares. A implementação decorrerá em estreita coordenação com as Juntas de Freguesia e com o Município, assegurando a adaptação dos layouts e das tarifas à realidade de cada zona.

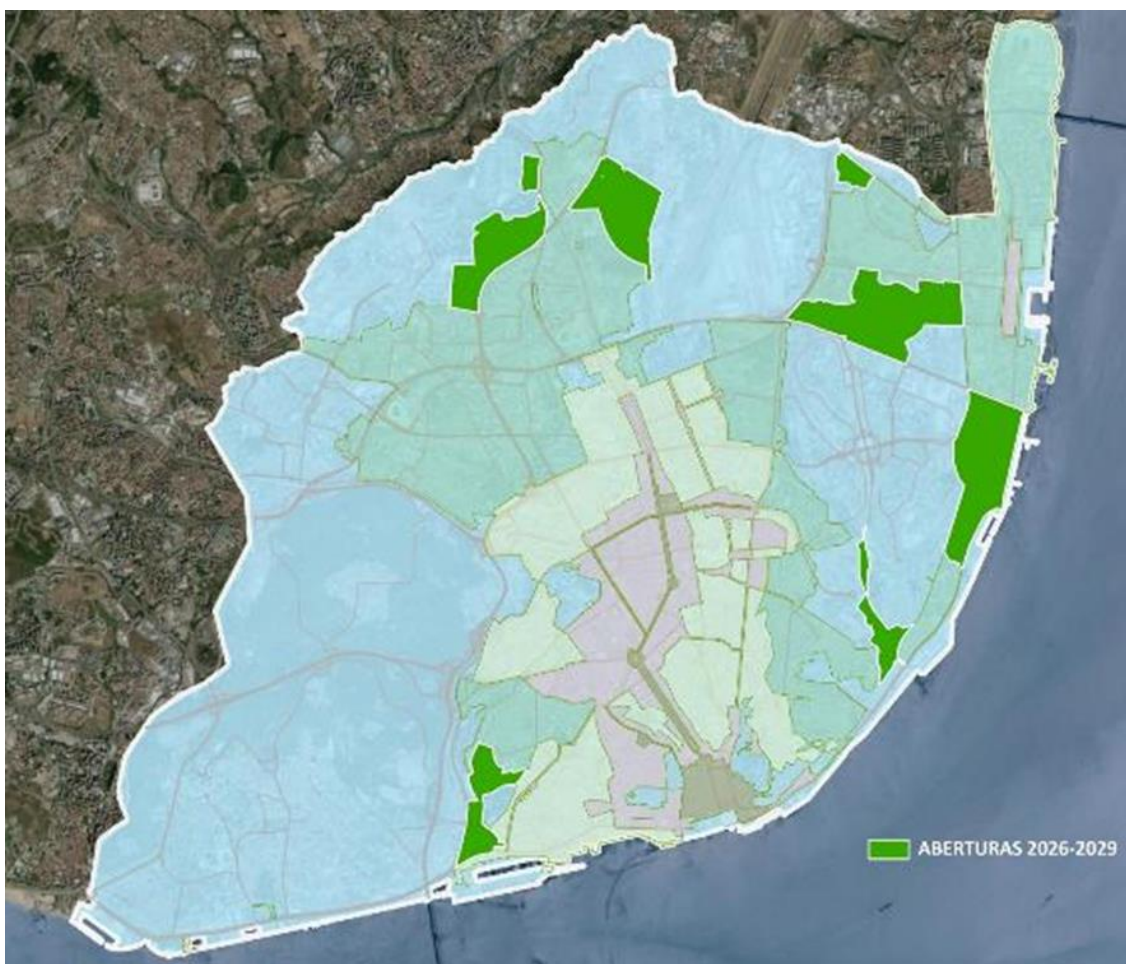


FIGURA 3-2 PLANO DE EXPANSÃO DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA 2026 - 2029

O ordenamento permitirá uma melhoria substancial na rotação e na acessibilidade, reduzindo o chamado “trânsito parasita”, responsável por parte significativa da circulação automóvel, que ocorre na busca de lugar de

estacionamento. A racionalização das áreas de estacionamento trará também benefícios ambientais diretos, nomeadamente a diminuição de emissões e de ruído urbano.

A expansão do estacionamento ordenado será acompanhada por um investimento contínuo na renovação da infraestrutura física, com a repintura anual de cerca de 20 000 lugares e a renovação sistemática da sinalização vertical. Serão também criados, anualmente, cerca de 20 HotSpots de estacionamento de equipamentos de mobilidade suave partilhada (trotinetes e bicicletas) e 60 novas bolsas de estacionamento para motociclos.

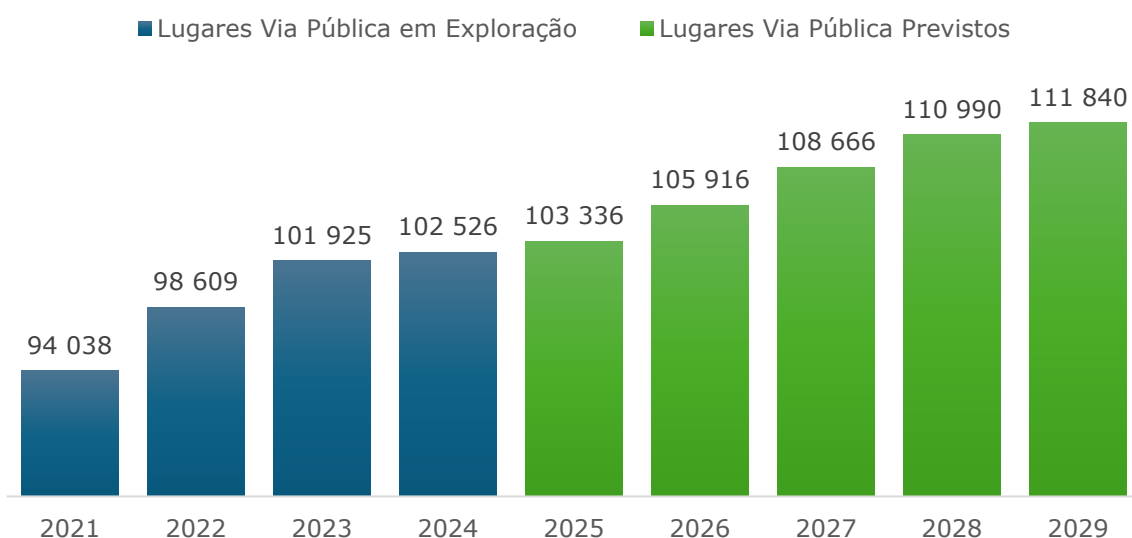


GRÁFICO 3-1 EVOLUÇÃO DOS LUGARES ORDENADOS NA VIA PÚBLICA 2021 - 2029

3.1.3 GESTÃO OPERACIONAL E TECNOLÓGICA

A operacionalização deste plano será suportada por tecnologia e inovação. Novos sistemas de fiscalização por leitura ótica de matrícula (ANPR) permitirão uma gestão mais eficiente e transparente do estacionamento ordenado, preservando o caráter pedagógico da fiscalização e libertando recursos para focar a operação na mobilidade e na segurança pedonal.

O planeamento operacional da fiscalização assenta numa abordagem de proximidade e de empatia com os cidadãos. A formação dos Agentes de Fiscalização de Trânsito privilegia uma postura pedagógica, cordial e assertiva, em linha com a estratégia de mobilidade do Município. A atuação será orientada para a prevenção e para a promoção de boas práticas, especialmente nas zonas de maior densidade pedonal e junto a equipamentos coletivos.

A digitalização do pagamento do estacionamento na via pública é outro eixo estruturante. Atualmente, mais de 70% das transações ocorrem por meios eletrónicos. A EMEL irá avançar com um projeto-piloto de eliminação de parquímetros numa zona da cidade, analisando o impacto desta medida sobre o comportamento dos utilizadores, a rotação e a eficiência operacional.

Pretende-se avaliar se a ausência de parquímetros físicos melhora a experiência dos utilizadores – do estacionamento e do espaço público – beneficia a operação e reduz custos, libertando meios financeiros para investimentos em áreas prioritárias, como a mobilidade ativa e a inovação tecnológica ao serviço da sustentabilidade.

3.1.4 INTEGRAÇÃO COM A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

O ordenamento do estacionamento é um elemento estruturante da política de mobilidade sustentável. O trânsito parasita provoca um aumento desnecessário das emissões e ao assegurar a rotação e a disponibilidade de lugares, cria-se um ambiente urbano mais eficiente e equilibrado. A regulação tarifária e a melhor distribuição das tarifas de estacionamento incentivam o uso dos transportes públicos e dos modos de mobilidade suave.

Está igualmente prevista a monitorização da ocupação por veículos elétricos, com vista à reconfiguração do Dístico Verde, preservando o estímulo à descarbonização, mas promovendo também a rotatividade e o uso racional do espaço público. A expansão do estacionamento ordenado na via pública será acompanhada pela densificação da rede de postos de carregamento de veículos elétricos, na via pública e nos parques EMEL, ajudando a promover, de forma integrada, uma mobilidade mais sustentável.

A política de estacionamento incorpora, assim, um conjunto de medidas que apoiam a transição energética e a mobilidade ativa. Cada novo lugar ordenado é mais do que um espaço físico: é uma oportunidade de reorganizar o território, reduzir o impacto ambiental e devolver qualidade de vida ao espaço urbano.

3.1.5 PROPOSTAS A DESENVOLVER NO ÂMBITO DA ESTRUTURA TARIFÁRIA DO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

A EMEL encontra-se a preparar um conjunto de propostas a desenvolver para a atualização e o reequilíbrio das tarifas de estacionamento de rotação na via pública, adequando-as às condições reais de ocupação e à pressão de estacionamento verificada nas diferentes zonas da cidade. Este trabalho tem como objetivo preservar o princípio da rotatividade, promover uma utilização mais racional do espaço público e reforçar a coerência entre as políticas tarifárias on street e off street.

3.1.5.1 ENQUADRAMENTO ATUAL

O atual tarifário do estacionamento de rotação na via pública, encontra-se, na sua maioria, inalterado desde 2011 (variando entre 0,80€ e 2,00€ por hora). Apesar da sua estabilidade, as dinâmicas urbanas e a evolução do parque automóvel, em particular o crescimento dos veículos elétricos e o aumento dos dísticos de residente, alteraram significativamente o contexto de estacionamento.

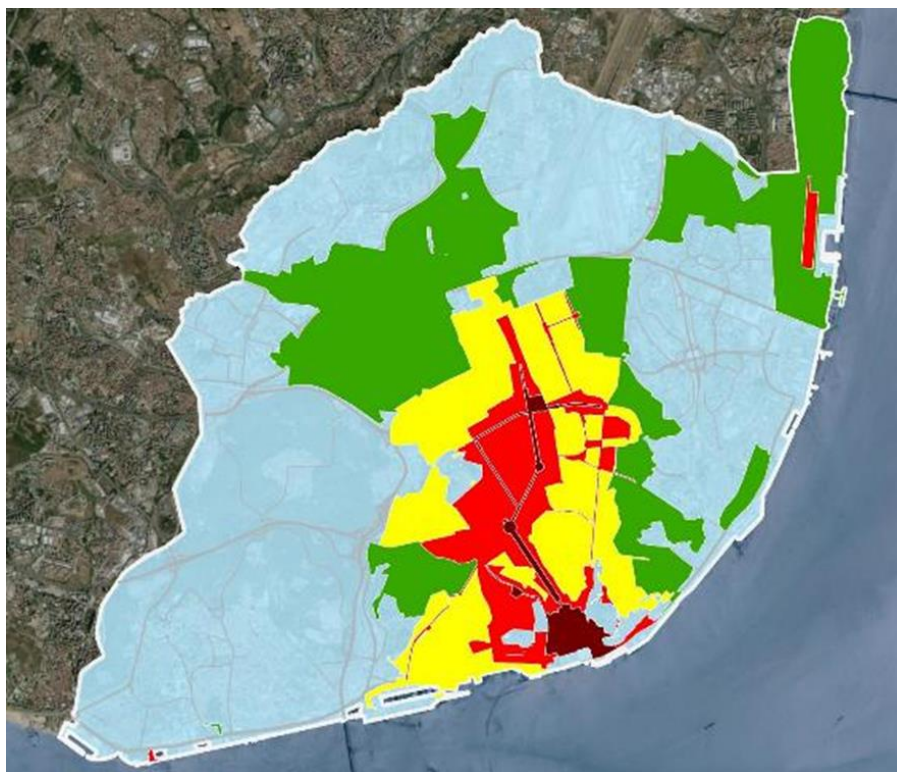


FIGURA 3-3 IMPLEMENTAÇÃO DO ATUAL TARIFÁRIO NO TERRENO

Em algumas áreas de maior pressão, a dificuldade em encontrar lugares disponíveis demonstra que as tarifas vigentes já não refletem adequadamente a procura atual. Assim, considera-se necessária uma reflexão sobre propostas de readequação que promovam o equilíbrio entre acessibilidade, sustentabilidade e eficiência urbana.

A disposição atual das tarifas no terreno não representa evolução significativa, face aos últimos anos.

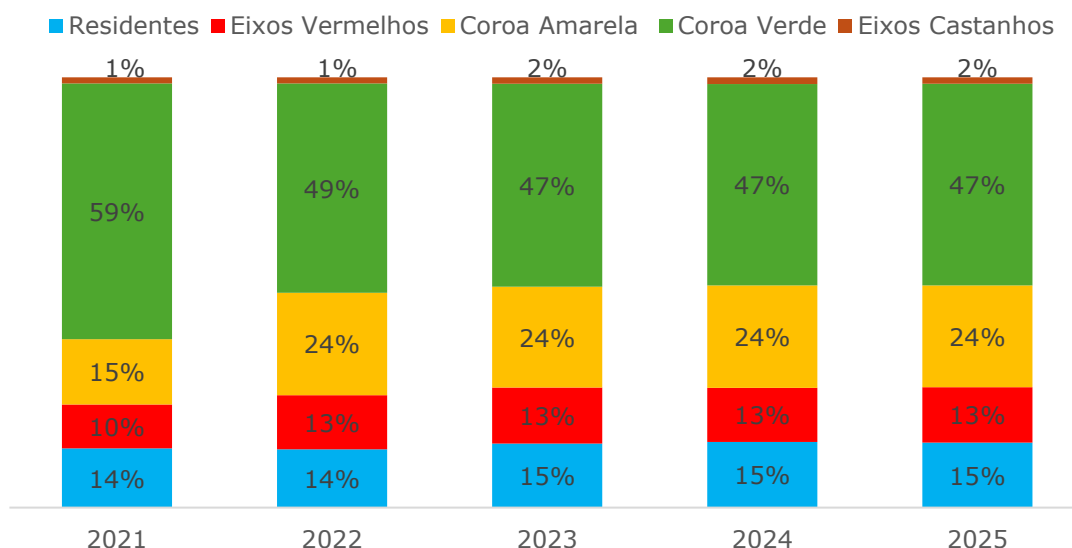


GRÁFICO 3-2 PROPORÇÃO DOS LUGARES ORDENADOS POR COROA TARIFÁRIA

3.1.5.2 FATORES DE PRESSÃO E NECESSIDADES DE AJUSTE

A análise recente da EMEL identifica três fatores críticos a incidirem sobre o equilíbrio do sistema:

- Aumento dos lugares reservados a residentes, que reduz a oferta para estacionamento de rotação
- Crescimento dos dísticos de residente, que prolongam a ocupação e reduzem a rotação
- Expansão acelerada dos dísticos verdes, atribuídos a veículos 100% elétricos, que atualmente equivalem já a mais de 46% dos lugares tarifados

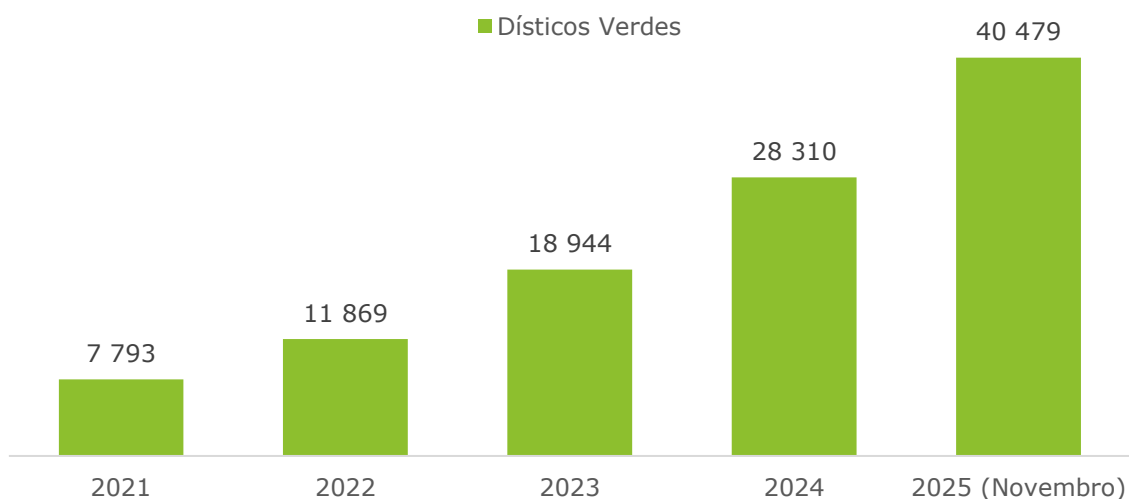


GRÁFICO 3-3 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE DÍCTICOS VERDES CONCEDIDOS 2021 - 2025

Embora o dístico verde venha cumprindo um papel essencial na promoção da mobilidade elétrica, a sua abrangência atual (estacionamento gratuito em toda a cidade) começa a comprometer as condições de rotação e o equilíbrio tarifário. A preponderância dos restantes concelhos da Área Metropolitana de Lisboa enquanto origem dos veículos elétricos que têm estes dísticos, revela um estímulo ao uso do automóvel privado nos movimentos pendulares.

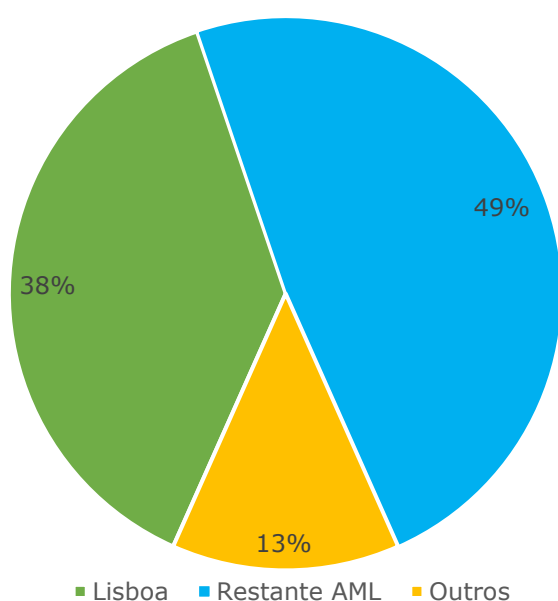


GRÁFICO 3-4 ORIGEM DOS DÍCTICOS VERDES

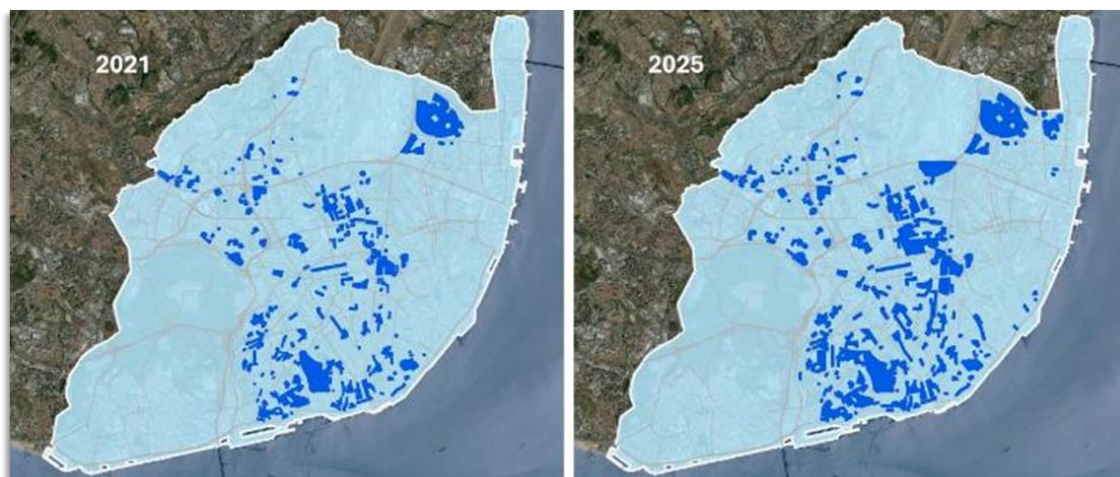


FIGURA 3-4 EVOLUÇÃO DOS LUGARES RESERVADOS A RESIDENTES 2021 - 2025

Por outro lado, o aumento do número de lugares reservados para o estacionamento de veículos com dístico de residente, acarreta um aumento de pressão nos arruamentos vizinhos que pode ser difícil de comportar. Este efeito ganha ainda maior relevância quando estão em causa zonas centrais da cidade, levando a que ao tráfego regular, característico de zonas com vários polos de atratividade, se adicione mais trânsito parasita, suscitado pela maior dificuldade em encontrar lugar face à subtração que foi feita à rotação.

3.1.5.3 PRINCÍPIOS ORIENTADORES E PROPOSTAS A DESENVOLVER

As propostas a desenvolver serão orientadas por princípios de equidade, sustentabilidade e eficiência. De entre os instrumentos em análise, destacam-se:

- Revisão e adequação da tarifa de rotação definida para cada área, refletindo melhor a procura e incentivando a rotação em zonas de maior pressão
- Reconfiguração do Dístico Verde, preservando o incentivo à mobilidade elétrica e à descarbonização, mas introduzindo mecanismos de limitação temporal ou tarifária que desincentivem o estacionamento prolongado
- Articulação das tarifas on street e off street, promovendo o uso complementar dos parques EMEL e reduzindo o tráfego de procura de lugar
- Monitorização dinâmica e contínua da ocupação, utilizando a tecnologia disponível para ajustar políticas de estacionamento com base em evidência

- Comunicação pública e transparência, reforçando a perceção de justiça e de propósito das medidas que venham a ser propostas

3.1.5.4 ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO

Durante o ano de 2026, a EMEL irá desenvolver uma análise detalhada das condições de rotação nos arruamentos da cidade, com o objetivo de definir um modelo de equilíbrio que assegure, em média, cerca de 15% de lugares livres por arruamento, ou por conjunto de arruamentos vizinhos. Este valor de referência constitui um indicador técnico essencial de eficiência do sistema, reconhecido internacionalmente como o limiar adequado entre a facilidade de encontrar lugar e a ocupação racional do espaço disponível. Manter esta taxa média de disponibilidade permite reduzir o tráfego de procura, aumentar a fluidez e melhorar a experiência dos utilizadores, ao mesmo tempo que garante uma boa acessibilidade e a competitividade.

Este índice será, assim, a referência central para a abordagem a novos modelos tarifários e de políticas complementares de estacionamento, sempre na perspetiva da configuração de medidas de incentivo à mobilidade sustentável, concretizando passos firmes rumo à descarbonização dos transportes e consolidando a transição energética para fontes mais limpas.

3.1.5.5 MELHOR ESTACIONAMENTO ORDENADO, MELHOR CIDADE

A expansão do estacionamento ordenado na via pública representa uma transformação na forma como Lisboa gere o seu espaço urbano. Mais do que criar lugares, trata-se de criar valor – social, ambiental e económico. Através de um modelo de gestão que privilegia a eficiência e valorização do território, a EMEL assegura que o estacionamento na via pública se constitua como uma ferramenta ao serviço da mobilidade e da sustentabilidade.

Os recursos gerados pela cobrança de tarifas de estacionamento são devolvidos à cidade sob a forma de melhores condições de mobilidade, equipamentos e sistemas renovados, infraestruturas de estacionamento off street, e mais qualidade de vida para todos.

O próximo capítulo abordará o investimento nos parques de estacionamento – um eixo complementar e estratégico, que permitirá expandir a oferta, diversificar as soluções de mobilidade e reforçar a articulação entre o estacionamento em superfície e o estacionamento em estrutura, consolidando a visão de uma Lisboa mais funcional, sustentável e centrada nas pessoas.

3.2 PARQUES DE ESTACIONAMENTO

A estratégia de mobilidade de Lisboa assenta numa visão integrada do espaço urbano, onde cada metro quadrado é pensado para servir as pessoas, a sua mobilidade e a sustentabilidade da cidade.

Nesta visão, a rede de parques de estacionamento constitui um dos pilares estruturantes da política de mobilidade da EMEL, para o quadriénio 2026–2029.

Mais do que simples infraestruturas, os parques são instrumentos de gestão urbana: reduzem o tráfego parasita, libertam o espaço público, promovem a intermodalidade e reforçam a qualidade de vida. O seu papel é decisivo na articulação entre o estacionamento na via pública, a mobilidade suave e os transportes coletivos.

3.2.1 UMA REDE AO SERVIÇO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Em cidades como Lisboa – centros metropolitanos com história, identidade e densa malha urbana –, o sucesso das políticas de ordenamento do estacionamento, e assim, de mobilidade, depende da existência de uma rede de parques coerente, equilibrada e estrategicamente distribuída.

A EMEL estrutura a sua atuação, no que respeita à oferta off street, em torno de três vetores principais:

- **PARQUES NAVEGANTE**

Situados em zonas periféricas e junto a interfaces de transporte público, destinados a desencorajar o acesso automóvel ao centro da cidade e a promover a intermodalidade

- **PARQUES DE RESIDENTES**

Asseguram uma resposta estável e acessível em zonas de elevada pressão urbana, contribuindo para libertar a via pública e aumentar o espaço disponível para peões, bicicletas e áreas verdes

PARQUES DE ROTAÇÃO E MISTOS

Reforçam a acessibilidade, apoiam o comércio local e reduzem a desorganização provocada pelo estacionamento irregular

Esta estrutura diversificada otimiza o uso do solo urbano, promove a redução de emissões e integra-se, plenamente, na lógica da economia circular aplicada à mobilidade, em que cada infraestrutura devolve valor à cidade, através de melhor gestão, eficiência e inclusão

3.2.2 EXPANSÃO PLANEADA

A EMEL aborda o período 2026–2029 com uma capacidade, sem paralelo ao longo da sua atividade, para melhorar a forma como a rede de parques de estacionamento integra uma estratégia mais abrangente de gestão da mobilidade.

O plano de expansão prevê um aumento superior a 38% da oferta de lugares em parques, que ultrapassa os 55% se incluídas as aberturas previstas até ao final de 2025.

Estão em causa 11 novas infraestruturas, com mais de 3 100 novos lugares, localizadas em zonas de elevada procura ou de relevância estratégica — desde novas centralidades urbanas, como Braço de Prata e Campo Novo, até áreas consolidadas onde a pressão residencial exige novas soluções, como a Estrela ou Campo de Ourique.

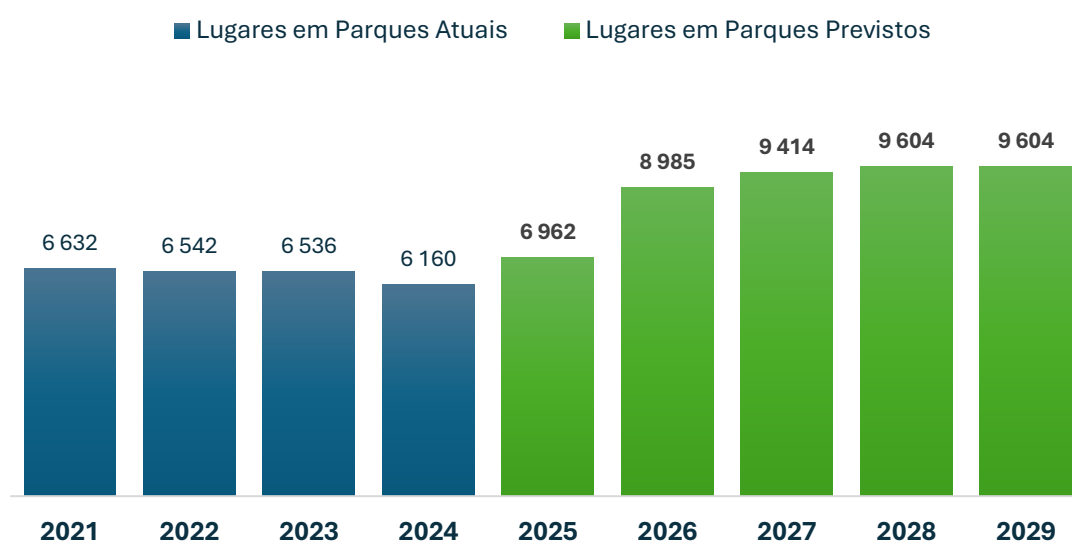


GRÁFICO 3-5 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM PARQUES 2021 - 2029

TABELA 3-1 PLANO DE ABERTURA DE NOVOS PARQUES 2025 - 2029

PARQUES	LUGARES	ABERTURA
APSOV	92	2026
ALTO DE S. JOÃO	164	2027
BRAÇO DE PRATA	358	2026
CAMPO NOVO	800	2026
ESTRELA	93	2026
FORÇAS ARMADAS	586	2026
HUB DO BEATO	265	2027
MARIA DA FONTE	190	2028
PONTINHA SUL*	387	2025
TRAVESSA DO BAHÚTO *	86	2025
XIOR	94	2026
TOTAL	3 115	

*Aberturas previstas até ao final de 2025

3.2.3 FINANCIAMENTO E PARCERIAS

Esta expansão resulta de uma combinação de investimento direto da EMEL e de parcerias com entidades públicas, privadas e do terceiro setor, elevando a capacidade da empresa de articular objetivos urbanísticos, económicos, sociais e ambientais.

Projetos como o HUB do Beato, o Parque da Estrela ou a parceria com a Assistência Paroquial de Santos o Velho (APSoV) ilustram a diversidade das abordagens e a maturidade do modelo de gestão. O primeiro vem dar resposta a um crescimento rápido da procura numa zona que se está a afirmar como nova centralidade.

Já os parques de menores dimensões, na Estrela e o projeto da APSoV, na Rua das Francesinhas, trazem o reforço de estacionamento em zonas de desequilíbrio entre oferta e procura.

O parque da APSoV, que integra a nova infraestrutura da organização, situa-se numa zona de malha urbana muito densificada, antiga e com menores condições para a circulação automóvel, embora na vizinhança de polos de atratividade importantes.

Na Estrela o espaço urbano já é mais estruturado e desenvolvido com consideração ao automóvel, mas mesmo assim com carências claras para o estacionamento e mitigação de tráfego parasita.

O parque da Travessa do Bahuto, em Campo de Ourique, outra infraestrutura de menor dimensão, mas que vem trazer um importante reforço da oferta numa área de forte pressão de residentes – pode ainda abrir em 2025. Estes parques, tal como o do HUB do Beato, contam com investimento direto da EMEL na sua construção.

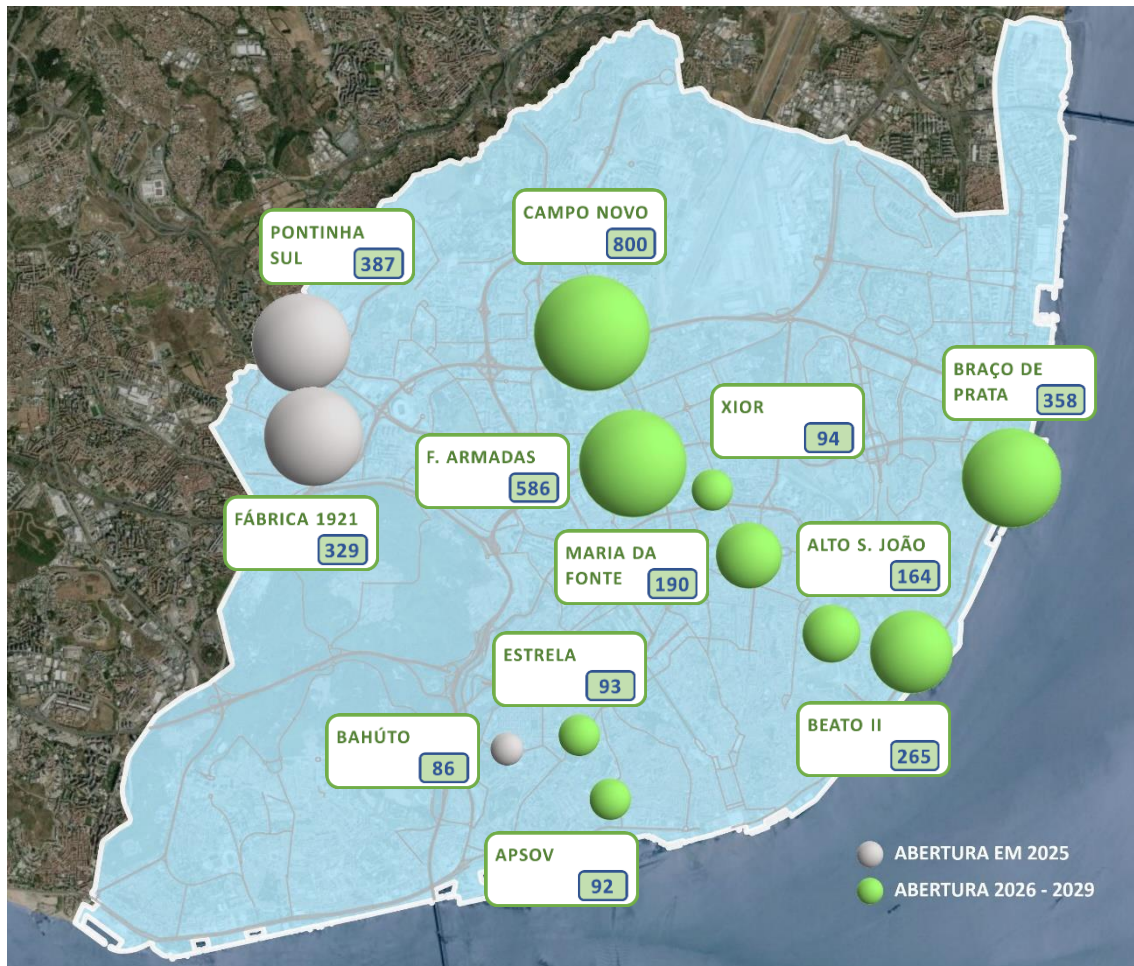


FIGURA 3-5 NOVOS PARQUES E LOCALIZAÇÃO 2025 - 2029

As infraestruturas de Braço de Prata, Campo Novo, Forças Armadas e Xior, e a respetiva integração na operação EMEL, decorrem das contrapartidas de licenciamento urbanístico dos projetos a que estão associados. Todos têm abertura prevista para 2026, e vêm juntar-se ao Fábrica 1921, em Benfica, que entrou em exploração já em outubro último.

A dimensão destes parques aporta uma capacidade de gestão estratégica do estacionamento importante, mas também acarreta custos fixos que desafiam a viabilidade económica, direta, das operações.

Isto é sobretudo verdade considerando que a melhor articulação com a via pública, sobre o pano de fundo da mobilidade sustentável, aponta para a absorção de estacionamento mais prolongado pelos parques, diminuindo a

circulação em busca de lugar e as consequentes emissões, o que impõe preços atrativos para a utilização destes espaços.

Estão já planeados novos projetos – Maria da Fonte e Alto de São João – em que o esforço de investimento poderá ser alocado a parceiros privados, assumindo a EMEL as operações de gestão dos espaços de estacionamento.

Em paralelo, parques como o da Pontinha Sul assumem uma vocação Navegante, integrando-se plenamente na estratégia de transição modal e redução do tráfego de atravessamento.

3.2.4 PARQUES NAVEGANTE – A INTERMODALIDADE

Entre os marcos mais relevantes do novo ciclo destaca-se a consolidação e expansão da rede de Parques Navegante – uma iniciativa que simboliza a política de mobilidade sustentável, descarbonizada e limpa, do Município de Lisboa.

Os Parques Navegante materializam a articulação entre estacionamento e transporte público: os titulares do Passe Navegante podem estacionar gratuitamente nestes espaços, incentivando a utilização combinada do automóvel e do transporte coletivo.



FIGURA 3-6 PARQUE EMEL DA AZINHAGA DA CIDADE INAUGURADO NO ANO DE 2025

Até 2025, a rede contava com os parques do Colégio Militar, Avenida de Pádua, Ameixoeira, Telheiras Nascente e Telheiras Poente. Entretanto, em 2025 entrou em funcionamento o parque da Azinhaga da Cidade, estando quase pronto o espaço da Pontinha Sul.

Esta iniciativa, já com resultados positivos na utilização, traduz o compromisso da EMEL com a intermodalidade, a descarbonização e a acessibilidade urbana e será progressivamente integrada na gestão inteligente da mobilidade, através de sistemas digitais interoperáveis.

3.2.5 INOVAÇÃO, SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA

Os parques de estacionamento são, também, laboratórios da transformação tecnológica em curso na EMEL.

A integração dos sistemas de controlo de acessos, sensorização de ocupação, carregamento de veículos elétricos e plataformas de dados operacionais, permitirá gerir a rede de forma dinâmica e baseada em evidência, articulando-a com o CRM 360, já alimentado com as soluções EMEL e a interoperabilidade da App GIRA, do Sistema de Captação de Dados de Tráfego, da Solução Integrada de Fiscalização e os futuros sistemas de mobilidade como serviço (MaaS).

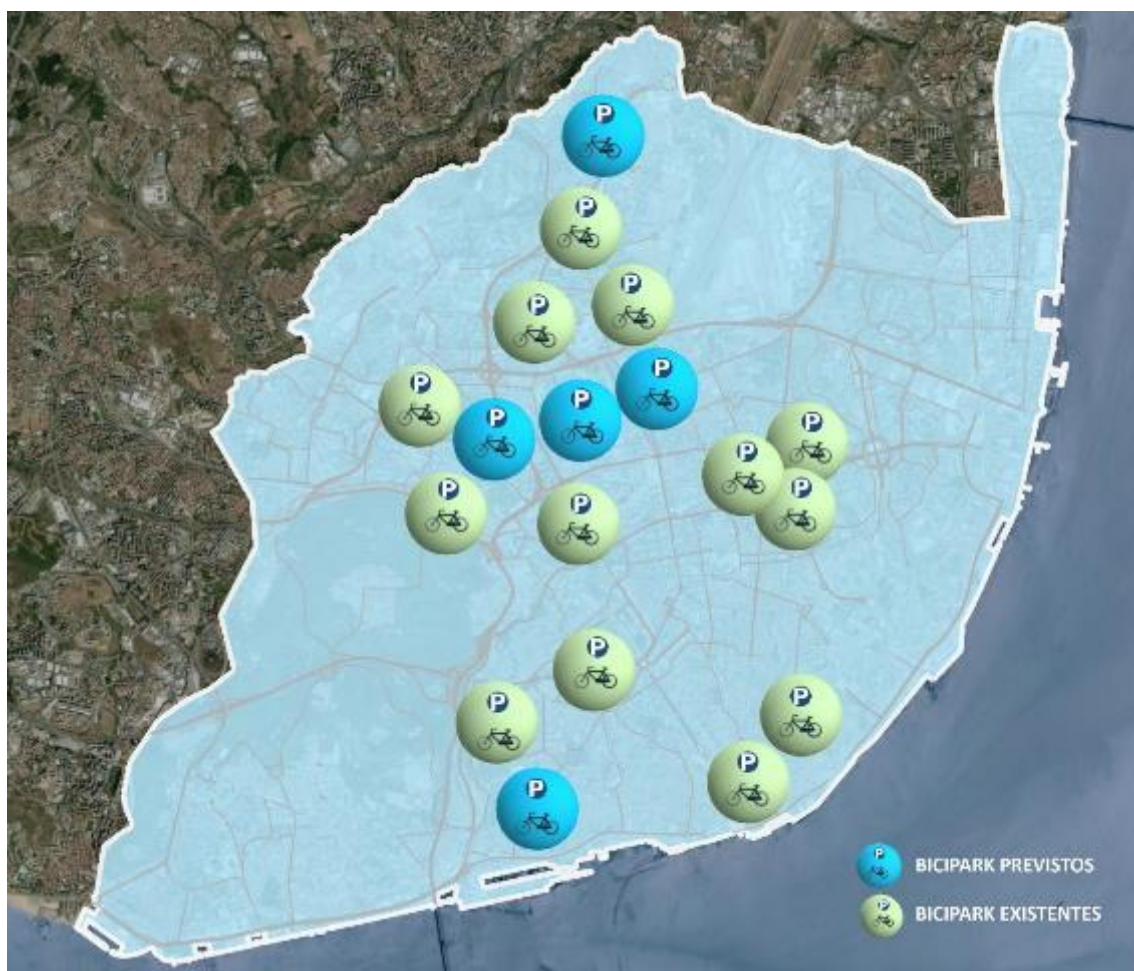


FIGURA 3-7 PLANO DE EXPANSÃO DA REDE BICIPARK 2026 - 2029

Além da componente tecnológica, a EMEL reforça o compromisso com a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental das suas infraestruturas — desde a instalação de painéis solares e iluminação LED até à promoção de soluções de drenagem sustentável e reutilização de águas pluviais.

Projetos como o Bicipark, em expansão, traduzem esta visão integrada: ao disponibilizar locais fechados e seguros para bicicletas particulares nos parques EMEL, o programa remove uma das principais barreiras à adoção da mobilidade ciclável, reforçando a interligação entre os modos suave e motorizado.

3.2.6 UMA REDE AO SERVIÇO DO PRESENTE E DO FUTURO

A rede EMEL procura distinguir-se também pela qualidade das suas intervenções. O Parque do Campo das Cebolas, distinguido com o Prémio Secil Arquitetura 2024, é um exemplo notável de como uma infraestrutura de estacionamento pode contribuir para a valorização do espaço público, respeitando a memória urbana e oferecendo novas condições de fruição e segurança.

Esta filosofia de integração do estacionamento na paisagem urbana, com qualidade arquitetónica e respeito pelo contexto, é transversal aos projetos EMEL e ao novo ciclo de investimento.

Os parques EMEL são, também, espaços de serviço à cidade. A sua disponibilidade para acolher eventos culturais, desportivos e comunitários, da Maratona de Lisboa às festas populares ou iniciativas de Natal, demonstra a flexibilidade e a função cívica da empresa, reforçando o seu papel enquanto agente ativo da vida da cidade.

A expansão e modernização dos parques EMEL representam muito mais do que o aumento da capacidade de estacionamento. São a expressão de uma estratégia de gestão urbana inteligente, que articula dados, tecnologia e planeamento para reduzir emissões, reorganizar o território e devolver o espaço público às pessoas.

Os recursos gerados são reinvestidos na cidade – em melhores infraestruturas, sistemas mais modernos e políticas de mobilidade mais inclusivas.

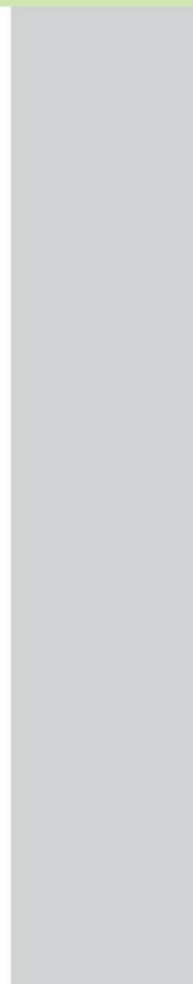
Cada parque é, assim, uma peça de uma rede coerente, conectada e sustentável, que contribui para uma Lisboa mais funcional, mais equilibrada e mais humana.

O próximo capítulo abordará a mobilidade ciclável e a consolidação das redes de mobilidade ativa, prolongando o esforço integrado da EMEL na construção de uma cidade moderna, sustentável e centrada nas pessoas.



04

MOBILIDADE CICLÁVEL



4.1 ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

A mobilidade ciclável é outro dos eixos estruturantes da estratégia de mobilidade sustentável de Lisboa.

Mais do que um modo de transporte alternativo, a bicicleta simboliza uma mudança profunda na forma de viver e deslocar-se na cidade, um movimento em direção à eficiência, à saúde, à descarbonização e à partilha do espaço público.

A EMEL desempenha um papel central nesta transformação, assumindo responsabilidades na execução de ciclovias e na disponibilização da rede GIRA, dois instrumentos fundamentais para promover a mobilidade ativa.

Lisboa, cidade densa e de espaço público escasso, impõe desafios acrescidos à expansão da rede ciclável. Infraestruturas subterrâneas complexas, tornam cada metro de ciclovia ainda mais exigente, em termos de coordenação técnica e política.

Em muitas situações, a expansão da rede ciclável implica a reconversão de áreas ocupadas pelo automóvel, incluindo lugares de estacionamento, o que torna o processo socialmente sensível e urbanisticamente exigente.

É premente a necessidade de consenso em torno de cada novo projeto. Foi neste contexto que a EMEL consolidou uma capacidade técnica robusta e com flexibilidade, sob financiamento de Contratos de Mandato com o Município, com termino em 2026, e que visou a continuidade da expansão da rede e o reforço da mobilidade ciclável como pilar da mobilidade sustentável. A EMEL iniciou a manutenção das ciclovias em 2025, e prevê-se que continue a assegurar esta necessidade.

Mas a estratégia da EMEL para a mobilidade ciclável não se esgota nas infraestruturas.

A GIRA é o complemento funcional e simbólico dessa transformação, oferecendo uma alternativa real de transporte urbano e integrando-se de forma inteligente com os restantes modos de mobilidade.

Juntas, as ciclovias e a GIRA constituem a espinha dorsal da mobilidade ativa da cidade, promovendo uma Lisboa mais acessível, mais limpa, mais equilibrada e mais alegre.

O presente capítulo desenvolve, por isso, ambas as dimensões: a mobilidade partilhada, centrada na GIRA, e a infraestrutura ciclável, estruturante para a segurança e expansão do modo.

4.2 GIRA: MOBILIDADE PARTILHADA E INTELIGENTE

4.2.1 CONSOLIDAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE

O sistema GIRA constitui a face mais visível da mobilidade ciclável em Lisboa.

Desde o seu lançamento, a rede de bicicletas partilhadas da EMEL tem crescido de forma consistente, tornando-se uma alternativa real para deslocações curtas, ou médias, graças à assistência elétrica de todas as suas bicicletas, integrada com os transportes públicos e os parques de estacionamento.

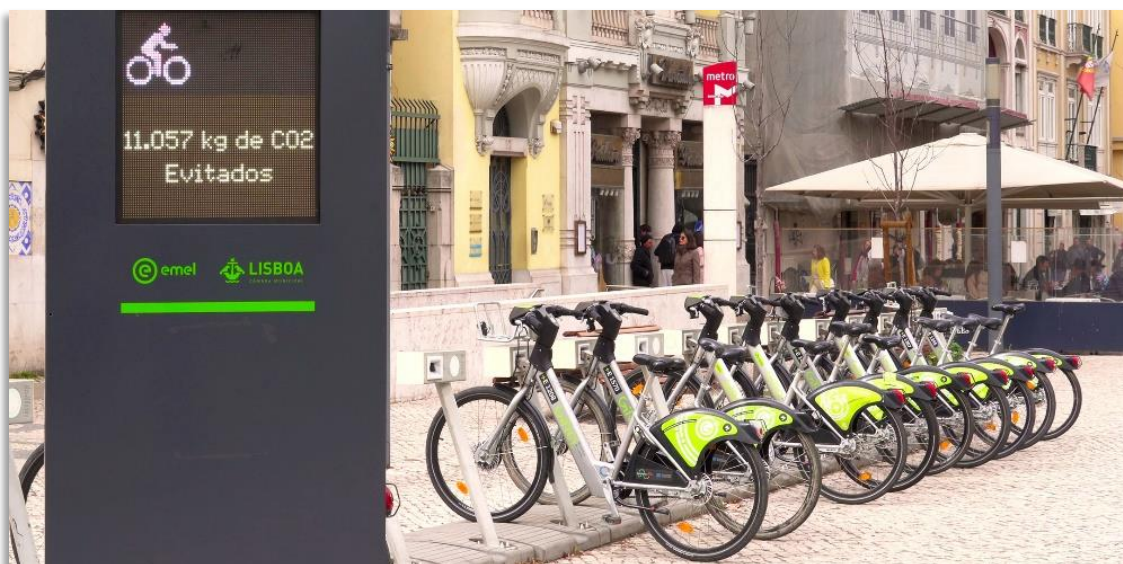


FIGURA 4-1 ESTAÇÃO DO GIRA BICICLETAS DE LISBOA

As bicicletas GIRA são ideais para o contexto urbano de Lisboa e para o conceito de first mile – last mile, facilitando a articulação entre modos e reduzindo a dependência do automóvel.

Nos próximos quatro anos, prevê-se a instalação de cerca de 15 novas estações por ano, assegurando uma cobertura mais densa e equitativa do território, mas com foco especial nas escolas secundárias e universidades.

O objetivo mais lato é garantir que qualquer ponto da cidade se encontra a menos de 10 minutos, a pé, de uma estação GIRA.

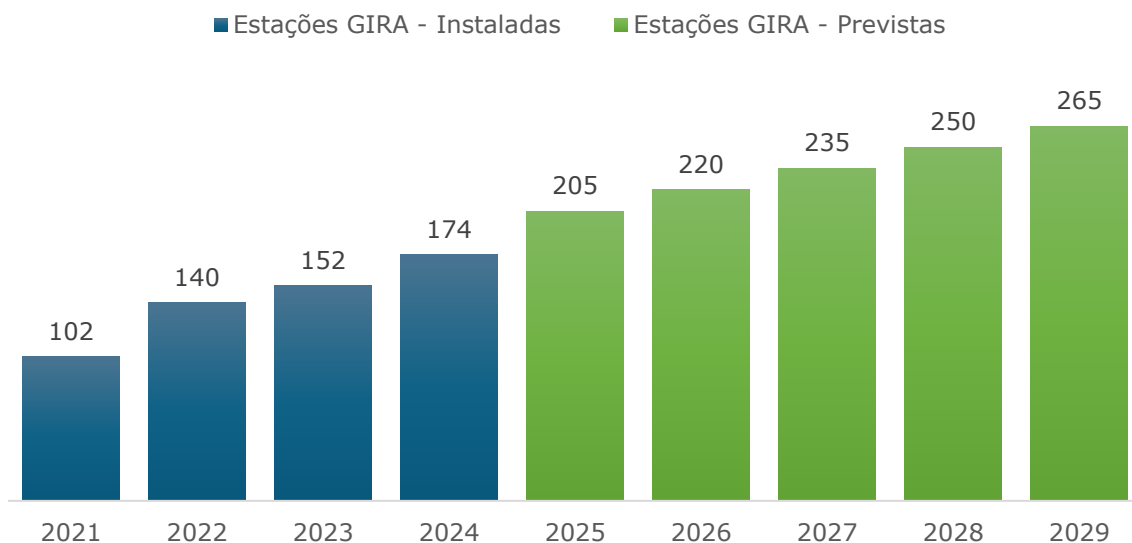


GRÁFICO 4-1 EVOLUÇÃO DAS ESTAÇÕES GIRA BICICLETAS DE LISBOA 2021 - 2029

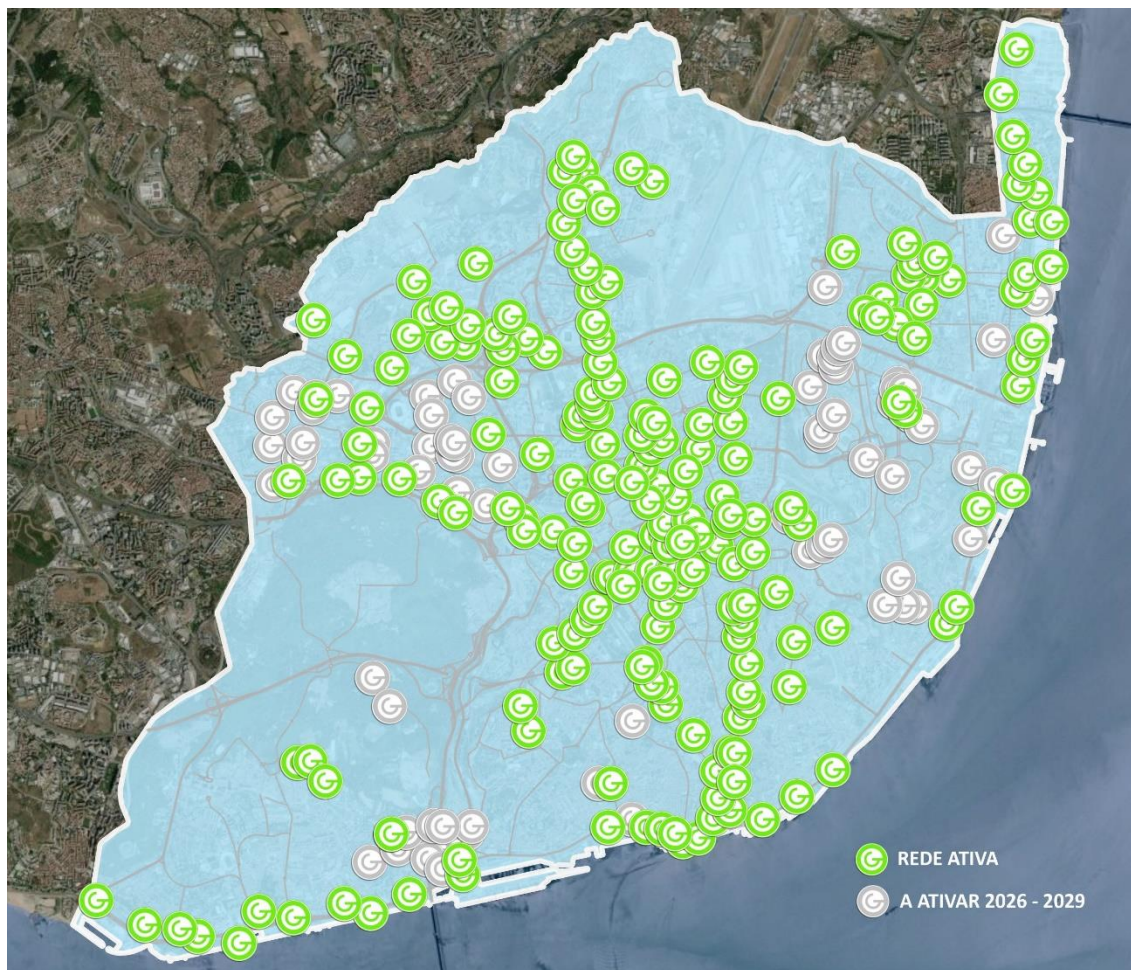


FIGURA 4-2 EXPANSÃO DA REDE DE ESTAÇÕES GIRA 2026 - 2029

Esta expansão será acompanhada pela aquisição gradual de bicicletas para reforço e renovação da frota, ascendendo o investimento médio anual a cerca de um milhão de euros, ao longo de todo o quadriénio – no final do período a rede contará com 265 estações ativas.

4.2.2 SUSTENTABILIDADE E OPERAÇÃO

O modelo económico do GIRA é um exemplo da aplicação prática da economia circular da mobilidade: as receitas geradas pela operação do estacionamento na via pública financiam o défice operacional do sistema, reinvestindo os ganhos do automóvel em modos sustentáveis. Em larga medida, os fundos gerados com a gestão do estacionamento, financiaram os 12 milhões de viagens realizadas nas bicicletas GIRA, até 2024, e espera-se que em 2025 se concretizem mais três milhões de viagens no sistema.

Números de viagens desta dimensão são suportados por uma operação que envolve um esforço logístico contínuo – manutenção, reparação e balanceamento da rede – assegurado por uma equipa técnica altamente especializada.

Este investimento em recursos humanos e técnicos garante estabilidade, segurança e qualidade de serviço. O crescimento da rede e a preservação dos níveis de serviço exigirão redimensionamento das equipas, mas também permanentes ganhos de eficiência.

O tarifário de acesso e utilização do GIRA é extremamente conveniente para o utilizador, visando a massificação do sistema. A introdução do GIRA Navegante ainda trouxe maior relevo a esta dimensão.

Com a maturidade do sistema, o aumento da sua conveniência e visibilidade, e até com o carinho que os lisboetas, cada vez mais, lhe dedicam, melhoram as perspetivas de que cheguem, também ao GIRA, as receitas que, internacionalmente, ajudam a manter os sistemas bike-sharing: as receitas de publicidade.

4.2.3 NOVA APLICAÇÃO GIRA

A EMEL prepara-se para lançar uma nova aplicação digital GIRA, que representa um salto qualitativo na experiência do utilizador e na integração tecnológica do sistema.

Com uma interface renovada, funcionalidades em tempo real e integração direta com o CRM 360, a nova App GIRA e a modernização do seu BackOffice permitirão gerir, num só ambiente digital, os acessos, passes, localização e disponibilidade de estações, bem como dados de utilização e manutenção.

A aplicação integrará ainda o GIRA Navegante, que consagra o sistema como um verdadeiro serviço público de mobilidade e reforça a sua integração na rede metropolitana de transportes.

4.3 CICLOVIAS - INFRAESTRUTURA DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A expansão da rede ciclável a cargo da EMEL tem vindo a ser financiada por Contratos de Mandato celebrados com o Município de Lisboa. Para o ano de 2026 está previsto um de financiamento de 4,2 milhões de euros. Entre 2027 e 2029 será a EMEL a assumir o esforço de investimento na construção de ciclovias, estando planeada uma execução anual de 5,1 milhões de euros.

Estes investimentos permitirão não apenas a construção de novas ciclovias, mas também intervenções de qualificação do espaço público, incluindo semaforização, mobiliário urbano, sinalização e integração com corredores BUS e percursos pedonais.

4.3.1 EXPANSÃO E DESENVOLVIMENTO DA REDE

Em 2025, a EMEL implementou 65,5 quilómetros, distribuídos entre ciclovias e 30+BICI, em freguesias de toda a cidade — de Alvalade aos Olivais, de Campolide a Marvila.

Estas intervenções reforçaram a segurança e a continuidade da rede, com especial destaque para as obras na Avenida Álvaro Pais, Azinhaga da Cidade e o Viaduto Ciclopedonal da Avenida Gago Coutinho.

Em 2026, prevê-se continuar com a expansão da rede com especial relevo para o programa BICI Escolas onde estão previstos 3,25 quilómetros. Estão em desenvolvimento cerca de 30 quilómetros de novos projetos com soluções integradas de mobilidade e requalificação urbana – estes projetos incluem o melhoramento do espaço público envolvente, a integração de infraestruturas subterrâneas e a criação de condições de acessibilidade universal, consolidando uma rede ciclável contínua, segura e confortável.

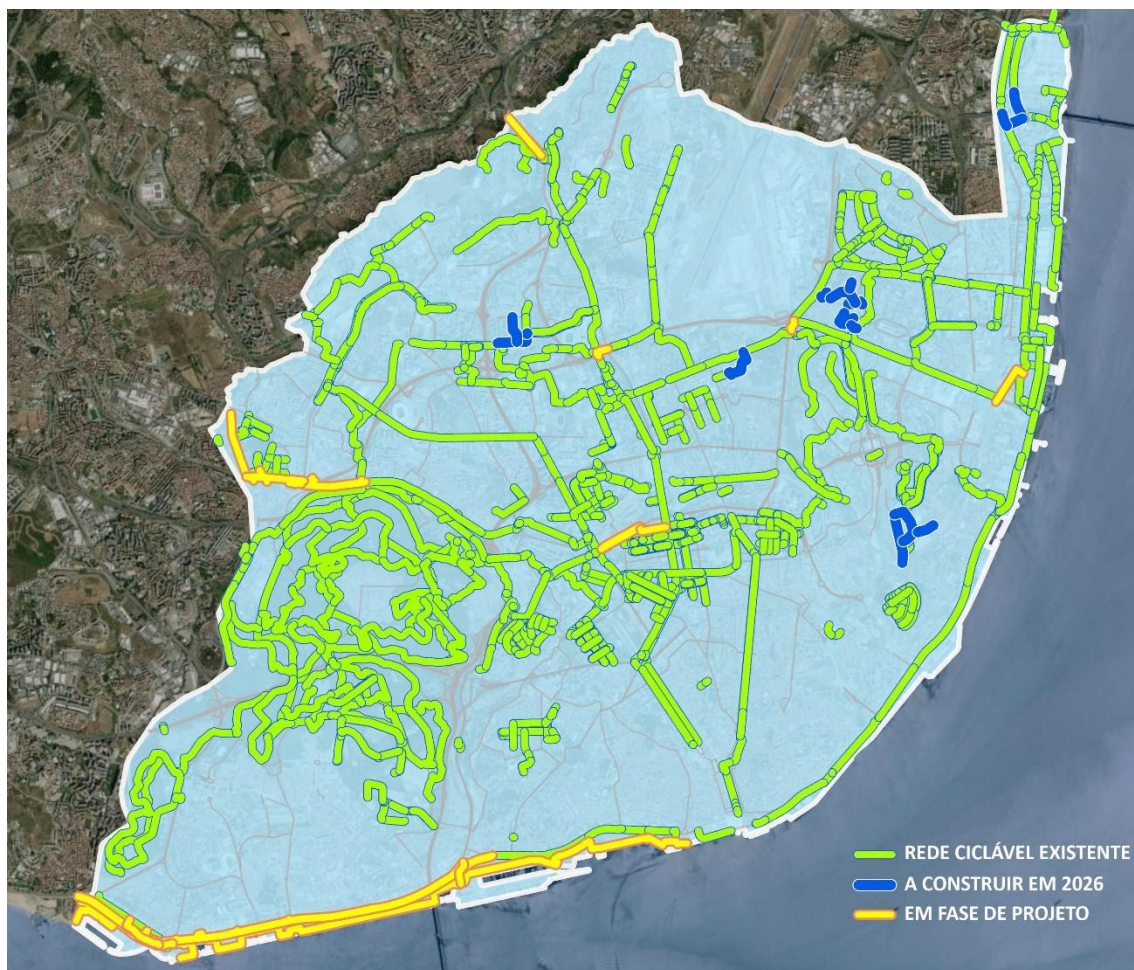


FIGURA 4-3 MAPA DA REDE CICLÁVEL E PLANO DE DESENVOLVIMENTO

A EMEL consolidou uma posição de referência na execução de projetos cicláveis, fruto de uma abordagem que combina planeamento rigoroso, capacidade técnica e eficiência operacional.

Projetos como a ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão e o viaduto da Avenida Gago Coutinho são símbolos dessa competência. Ambas as obras eliminam descontinuidades críticas e prolongam o eixo ribeirinho ciclável, possibilitando uma utilização contínua em ciclovias segregadas, de Santa Iria da Azóia ao Terreiro do Paço, do oriente ao ocidente da cidade - marcos na integração da rede.

O crescimento da rede GIRA e das ciclovias traduz uma visão integrada de cidade: uma Lisboa moderna, saudável e centrada nas pessoas.

A mobilidade ciclável liberta espaço, reduz emissões, promove a inclusão e reforça a identidade urbana.

A EMEL continuará a investir na expansão, manutenção e inovação tecnológica da rede ciclável, consolidando o seu papel como agente da mobilidade sustentável e parceiro estratégico do Município.

Mas a disponibilidade de uma rede ciclável reticulada, conveniente para os utilizadores, que lhes transmita segurança e lhes proporcione conforto, não se esgota na construção de novas vias – é premente a preservação da infraestrutura já implementada. A EMEL assumiu também esta vertente e, em 2025, foram já intervencionados 12 troços, num total de 22,30 quilómetros. Nos próximos anos a rede continuará a ser alvo de melhorias constantes.

A ambição é clara: fazer de Lisboa uma das capitais europeias de referência em mobilidade ativa, equilibrando espaço, energia e cidadania.

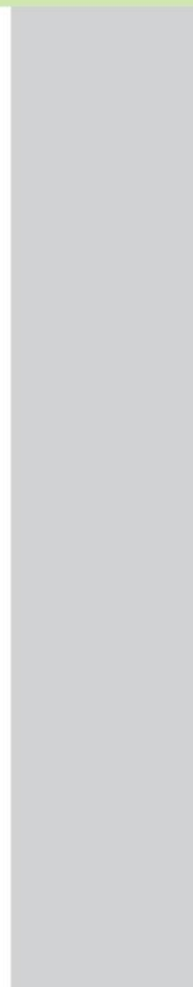


FIGURA 4-4 PASSAGEM CICLO PEDONAL DA AV. ALMIRANTE GAGO COUTINHO INAUGURADA NO ANO DE 2025



05

INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE INTELIGENTE



5.1 MOBILIDADE ELÉTRICA

A expansão da rede de carregamento elétrico é uma alavanca para a transição energética e a descarbonização dos transportes, promovendo uma mobilidade mais limpa e alinhada com os compromissos ambientais da cidade.

A empresa tem vindo a consolidar uma rede de carregamento de veículos elétricos robusta e diversificada, em linha com as necessidades da cidade de Lisboa. Esta rede abrange hoje múltiplos parques de estacionamento EMEL – tanto de superfície como em estrutura – e começa também a ganhar expressão na via pública.

5.1.1 PARQUES DE ESTACIONAMENTO

O plano de expansão em parques EMEL inclui não apenas a instalação de carregadores em novas infraestruturas, como a integração de equipamentos nos parques já existentes.



FIGURA 5-1 A MARCA LEVE DA EMEL NOS SEUS PARQUES DE ESTACIONAMENTO

A curto prazo, a maioria dos parques contará com carregadores, alguns deles de carregamento rápido.

Destacam-se os investimentos nos parques do Campo Grande, Colégio Militar, Combatentes, Azinhaga da Cidade, entre outros, que representam um salto significativo na cobertura e capacidade da rede. A EMEL continua a trabalhar na disponibilização de pontos de carregamento nos parques de estacionamento que se encontram em construção ou em planeamento, como

já se verifica para os parques de estacionamento da Pontinha Sul, da Travessa do Bahuto, APSOV e Forças Armadas.

A médio prazo (horizonte 2028), prevê-se a instalação de carregadores rápidos em localizações estratégicas, reforçando a resposta às necessidades dos utilizadores e antecipando a evolução da procura.

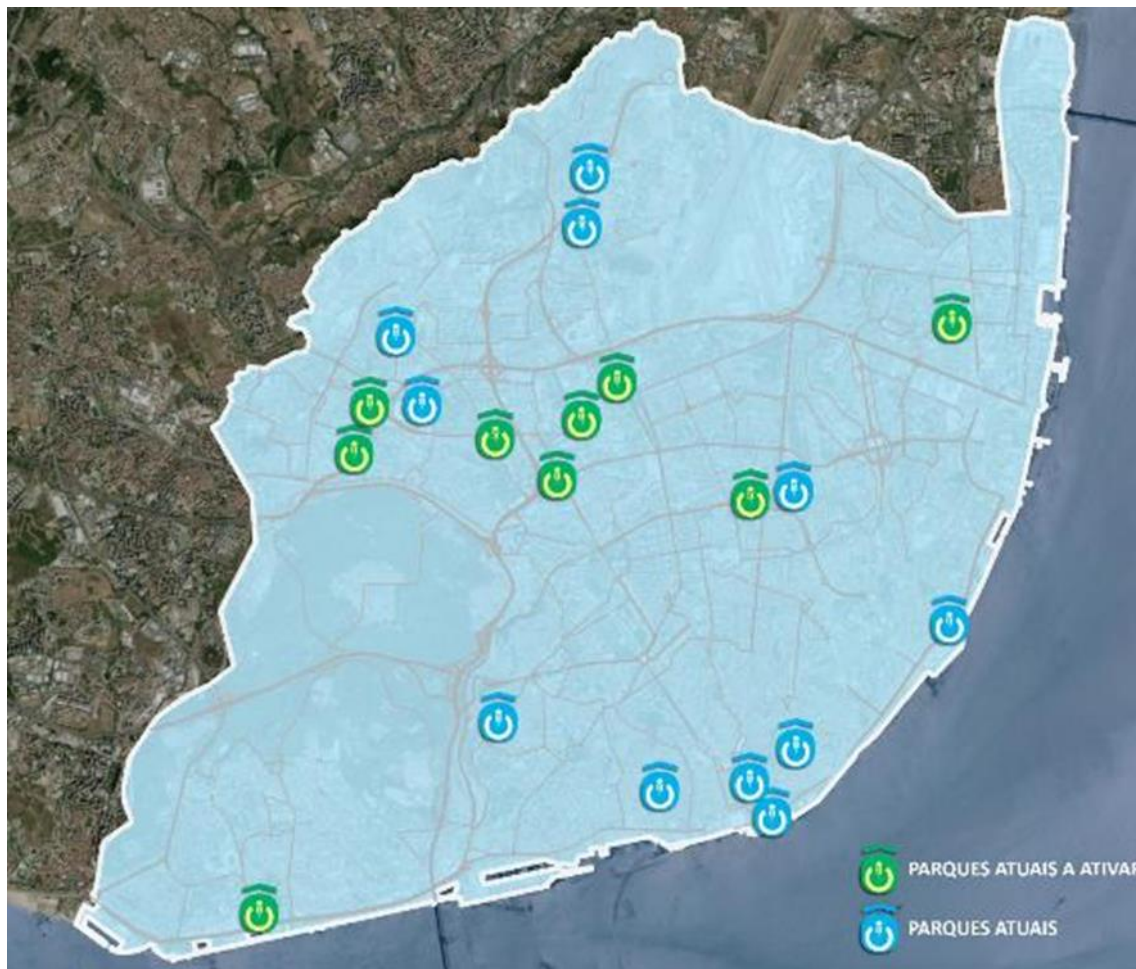


FIGURA 5-2 PLANO DE EXPANSÃO DA REDE LEVE EM PARQUES DE ESTACIONAMENTO EMEL

5.1.2 VIA PÚBLICA

Na via pública, o processo de expansão também está em curso, com os primeiros pontos de carregamento já ativados. Em 2026, a maioria dos novos pontos será instalada, estando a conclusão do plano prevista para 2028.

Esta evolução permitirá reforçar significativamente a infraestrutura de apoio à mobilidade elétrica na cidade, incluindo um possível alargamento da operação a veículos da CARRIS, no âmbito de uma parceria em estudo, para apoio a carreiras de bairro com Mini-Bus elétricos

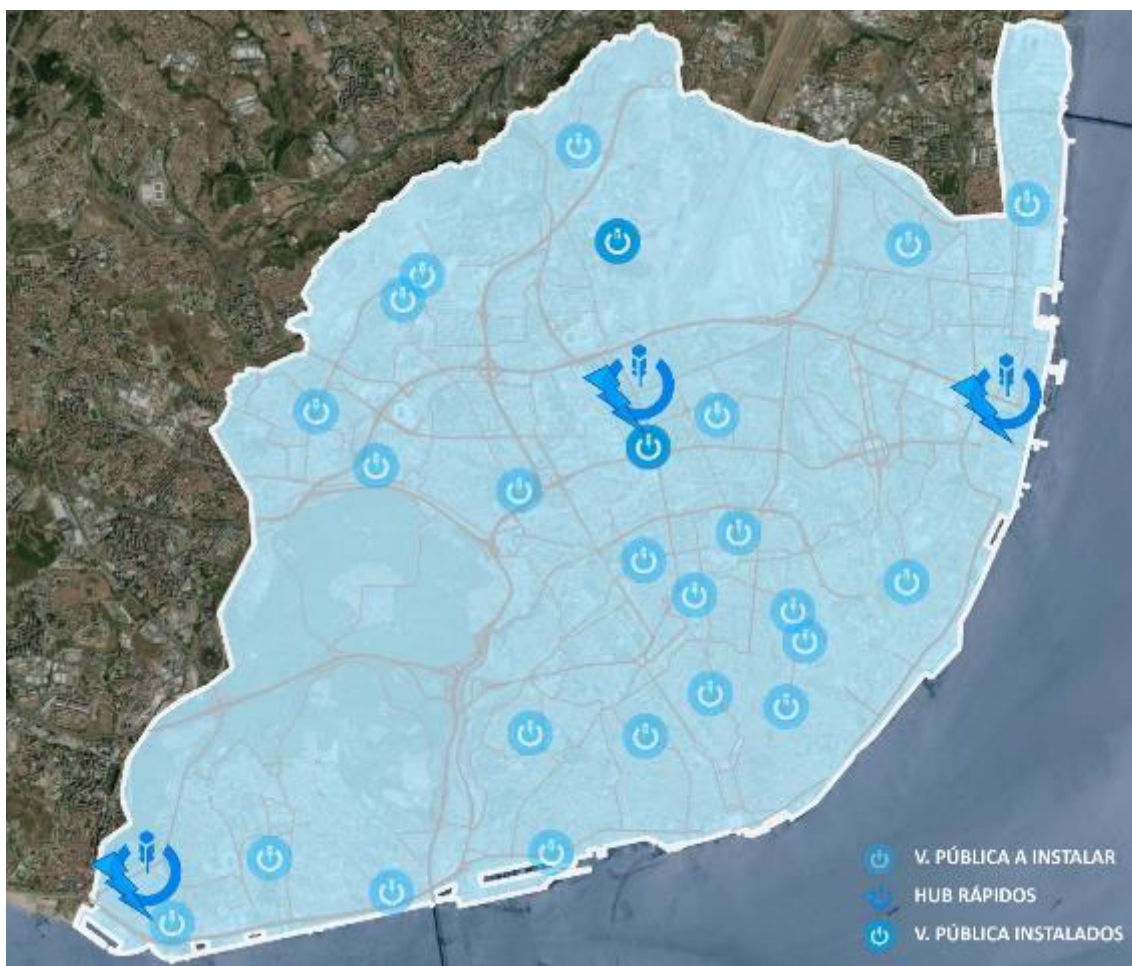


FIGURA 5-3 PLANO DA REDE DE CARREGADORES LEVE NA VIA PÚBLICA

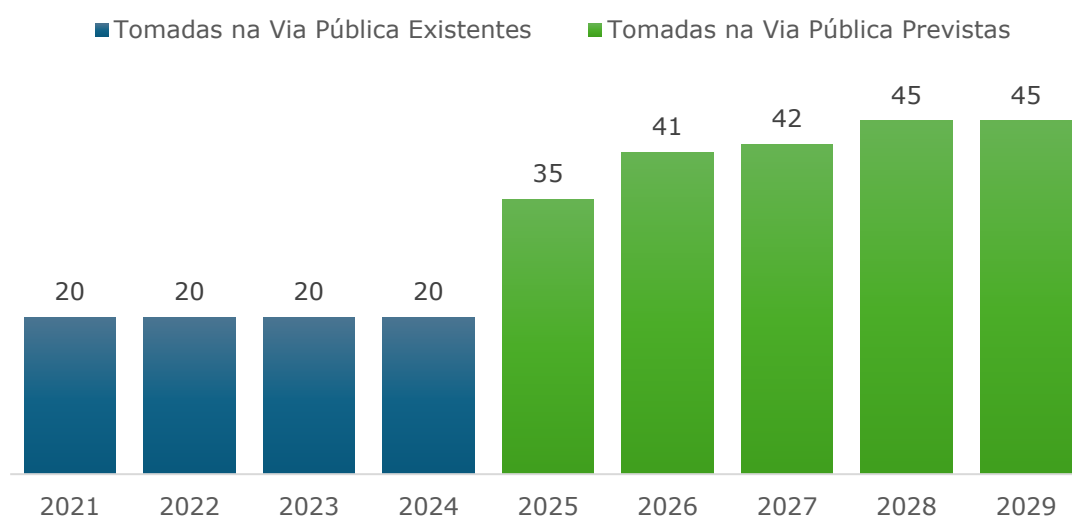


GRÁFICO 5-1 EVOLUÇÃO DE TOMADAS NA VIA PÚBLICA 2021 - 2029

A operação da LEVE será igualmente ajustada às novas exigências do enquadramento legal que regula a mobilidade elétrica, estando já em curso a preparação da adaptação da rede ao novo regime jurídico, que entra plenamente em vigor em 2027.

5.2 GESTÃO SEMAFÓRICA

Desde que lhe foi atribuída a competência pela modernização, gestão e manutenção da rede de sinalização luminosa automática de trânsito (SLAT), a EMEL tem vindo a liderar um processo estruturado de transformação tecnológica desta infraestrutura crítica.

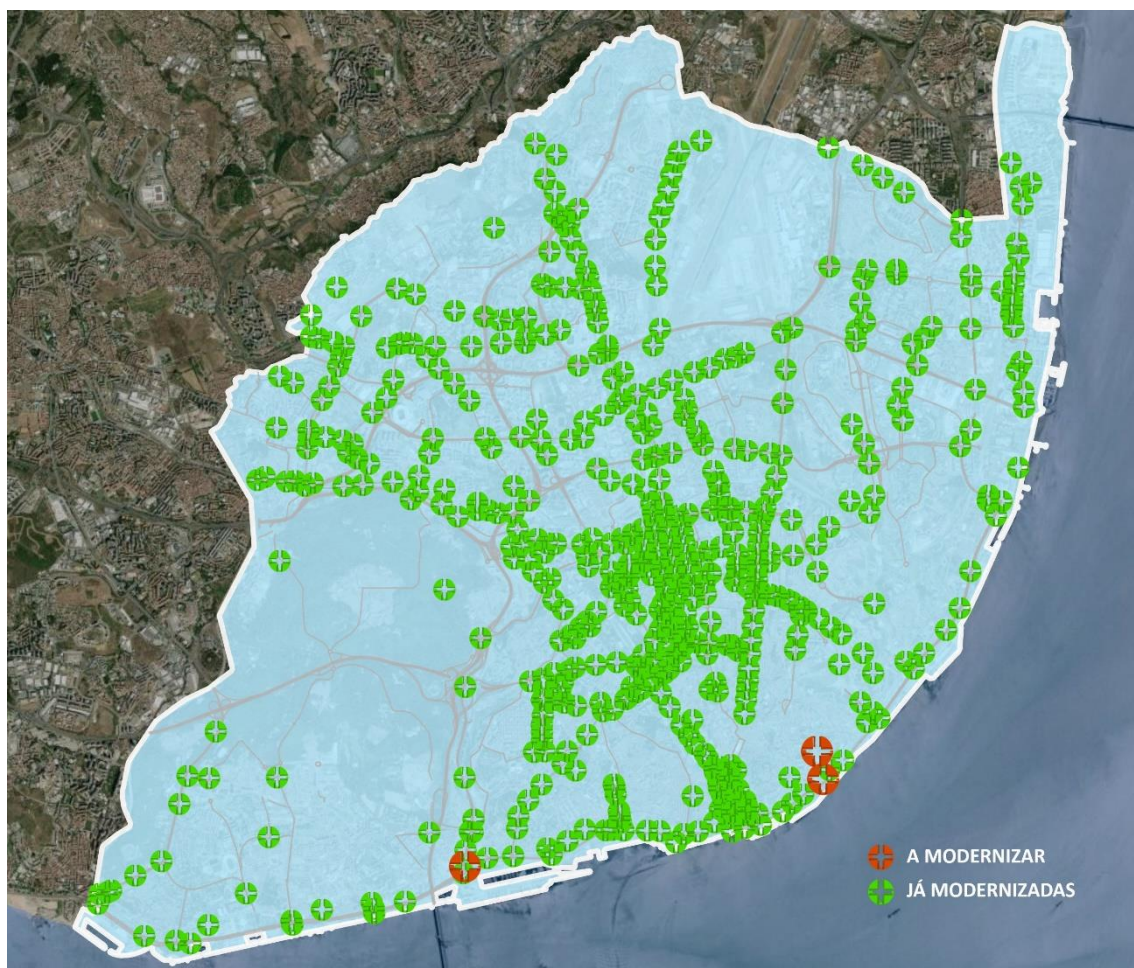


FIGURA 5-4 PLANO DE MODERNIZAÇÃO DA REDE SLAT

A modernização está praticamente concluída, prevendo-se a finalização desta fase no final de 2025. Esta modernização contribui diretamente para a sustentabilidade urbana, ao permitir uma gestão mais eficiente do tráfego,

reduzir consumos energéticos e minimizar tempos de espera e emissões associadas à circulação automóvel.

A manutenção integral da rede é já assegurada pela EMEL, com uma despesa direta prevista de 3,7 milhões de euros, até 2028.

Paralelamente, foi definido um plano de upgrade tecnológico que visa reforçar a capacidade de gestão centralizada da rede, incorporar melhores condições para o modo pedonal e introduzir sistemas com maior inteligência e resiliência.

A sensorização das entradas e saídas de Lisboa, tornará possível estimar, de uma forma antecipada, os melhores planos de resposta aos volumes de tráfego que estão a entrar e/ou sair da cidade em determinado momento.

A melhoria das condições para o modo pedonal, através da introdução de equipamentos com maior inteligência, possibilitará a deteção de maior procura pedonal ou de peões com uma velocidade de locomoção mais lenta, e com isso aumentar o tempo de verde alocado aos peões. Com esta tecnologia, também será possível sinalizar interceções com maior preponderância de atravessamento irregular, alertando as equipas técnicas para a necessidade de análise das condições presentes.

Este novo ciclo de evolução permitirá que a rede semafórica de Lisboa esteja mais preparada para responder aos desafios de uma mobilidade cada vez mais dinâmica, sustentada por dados e centrada no bem-estar dos cidadãos.

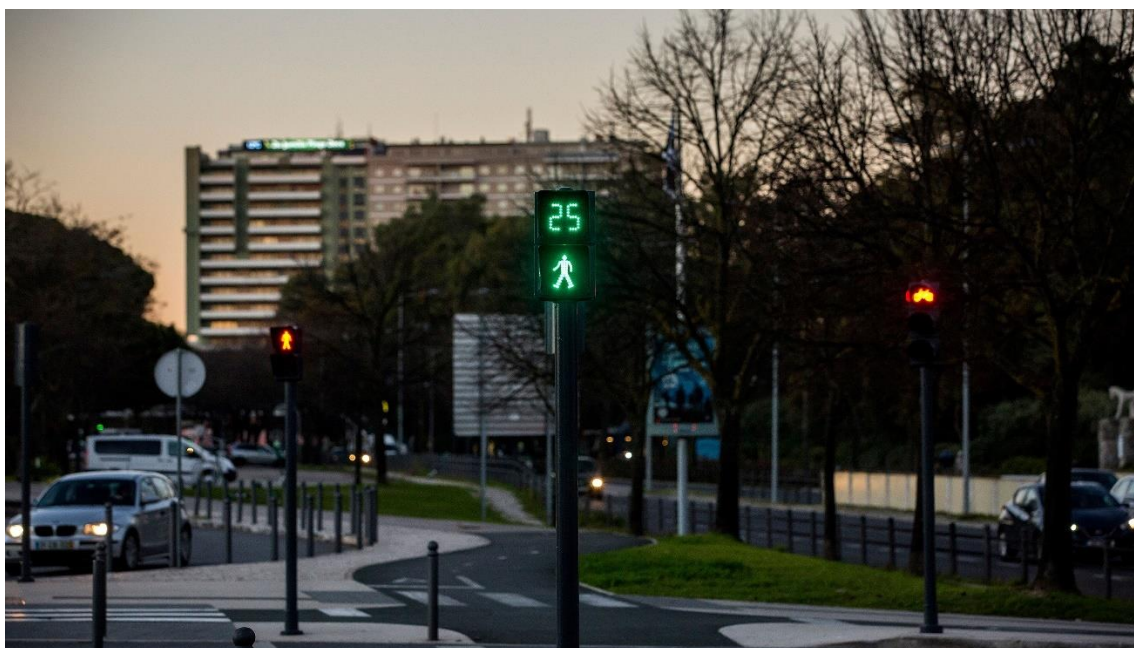


FIGURA 5-5 REDE SLAT EMEL

A capacidade de monitorização fiável e em tempo real permite não só a otimização dos ciclos semaforicos em função das condições concretas, mas também o desenvolvimento de cenários preditivos e medidas temporárias ou permanentes de mitigação de congestionamentos.

Numa cidade onde os ritmos de deslocação, as prioridades de circulação e os eventos imprevistos podem alterar-se rapidamente, esta robustez tecnológica é fundamental tanto para a eficácia como para a equidade na gestão do espaço público.

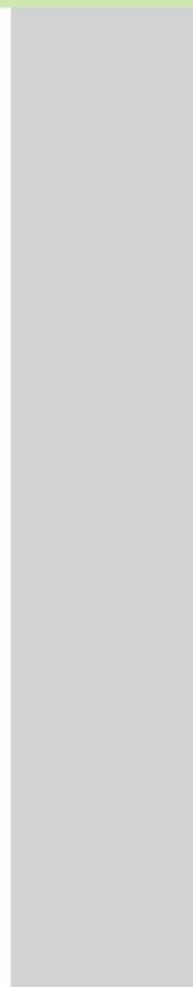
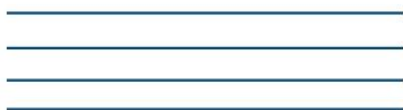
O equilíbrio entre renovação e preservação, eficiência e inovação, é muitas vezes ajustado em função da conjuntura e dos recursos disponíveis, respeitando a especificidade de cada local e de cada área funcional.

Neste contexto, a gestão da rede semaforica estará presente nas duas faces da estratégia de modernização tecnológica da EMEL – trará grandes volumes de dados valiosos para a otimização de planeamento e operações, ao mesmo tempo que beneficiará da interoperabilidade dos novos sistemas, maximizando o potencial do seu próprio output.



06

INVESTIMENTO E CONTAS PREVISIONAIS



6.1 INVESTIMENTOS

A EMEL não se furta ao seu papel de agente promotor na mudança para melhores práticas de mobilidade. O plano de investimentos não poderia deixar de ser extenso, sendo o mesmo concretizado através da alavancagem de projetos de mobilidade em meios libertos pela exploração do estacionamento na via pública.

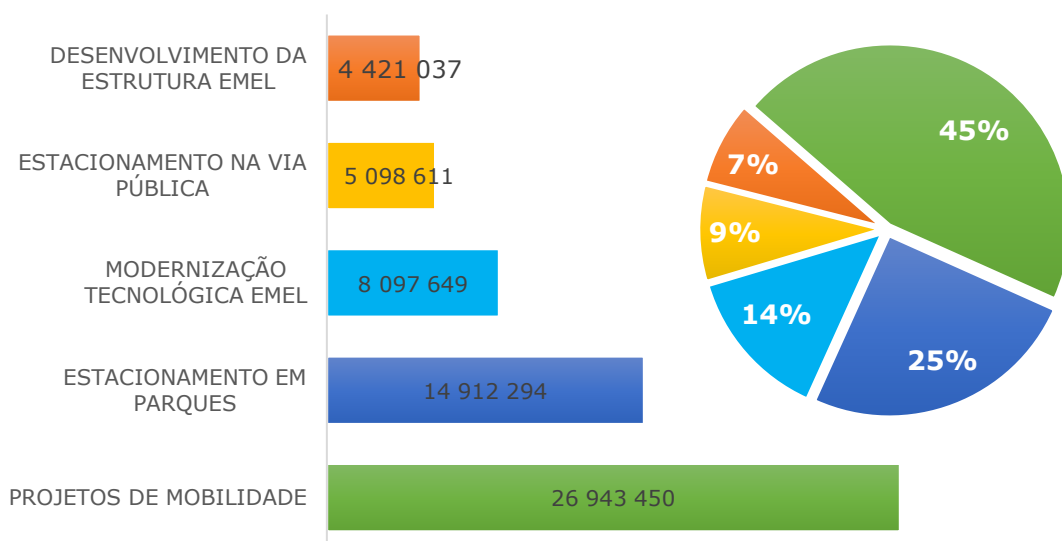


GRÁFICO 6-1 REPARTIÇÃO DO INVESTIMENTO – VALOR ABSOLUTO E PROPORÇÃO

No conjunto dos quatro anos do horizonte temporal deste PAO o esforço de investimento aproxima-se dos 60 milhões de euros.

A maior fatia de investimento, aproximadamente 27 milhões de euros, será dirigida aos projetos de sistemas de mobilidade – 45%. A construção de ciclovias capta a maior parcela desta vertente (57%)

TABELA 6-1 PROJETOS DE MOBILIDADE (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
CICLOVIAS	0	5 090 104	5 090 104	5 090 104	15 270 311
MOBILIDADE URBANA	2 302 976	1 613 659	356 000	356 000	4 628 635
GIRA	996 242	996 242	996 242	996 242	3 984 967
LEVE	725 536	750 000	700 000	450 000	2 625 536
BICIPARK	374 000	20 000	20 000	20 000	434 000
TOTAL	4 398 754	8 470 005	7 162 345	6 912 345	26 943 450

A segunda maior fatia vai para o estacionamento em parques – 25%, os perto de 15 milhões de euros, integram o orçamento de sete dos novos parques e ainda intervenções de beneficiação de alguns dos parques já existentes.

TABELA 6-2 PROJETOS DE ESTACIONAMENTO EM PARQUES (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
HUB DO BEATO II	1 137 800	5 526 800	3 000 000	0	9 664 600
PARQUE DE ESTACIONAMENTO (APSOV)	1 913 464	0	0	0	1 913 464
OUTROS INVESTIMENTOS PARQUES	1 143 412	396 605	165 000	165 000	1 870 017
PARQUE - GARAGEM DA ESTRELA	1 252 000	0	0	0	1 252 000
PARQUE DE ESTACIONAMENTO ALTO DE SÃO JOÃO	87 926	21 982	0	0	109 908
PARQUE DE ESTACIONAMENTO MARIA DA FONTE	83 705	18 601	0	0	102 306
TOTAL	5 618 307	5 963 988	3 165 000	165 000	14 912 294

Os projetos de modernização digital abrangem uma parcela de 14%, correspondentes a mais de oito milhões de euros, e serão canalizados para a Estratégia e Desenvolvimento Tecnológico da EMEL.

TABELA 6-3 PROJETOS DE MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA EMEL (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
SOLUÇÕES E EQUIPAMENTOS INFORMÁTICOS E DE SUPORTE	2 485 499	1 922 383	1 867 383	1 822 383	8 097 649
TOTAL	2 485 499	1 922 383	1 867 383	1 822 383	8 097 649

Cerca de cinco milhões de euros, 9% do investimento, estão reservados para a tecnologia de gestão e ordenamento do estacionamento, sendo que a Solução Integrada de Fiscalização absorve o maior valor

TABELA 6-4 PROJETOS DE GESTÃO DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
FISCALIZAÇÃO	1 205 520	213 500	213 500	228 500	1 861 020
BOLSAS PARA INTERVENÇÕES DIVERSAS	998 144	351 615	0	0	1 349 759
SINALIZAÇÃO	304 950	304 950	304 950	304 950	1 219 800
VÁRIOS TRABALHOS	294 508	124 508	124 508	124 508	668 032
TOTAL	2 803 122	994 573	642 958	657 958	5 098 611

O desenvolvimento da estrutura EMEL – aproximadamente 4,5 milhões de euros, abarca 7% do total do investimento para os próximos quatro anos. Neste contexto, implementar-se-á uma grande aposta na modernização e beneficiação das instalações.

TABELA 6-5 PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO DA ESTRUTURA EMEL (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
INSTALAÇÕES	677 540	2 486 852	346 500	346 500	3 857 392
VIGILÂNCIA	158 000	215 000	18 000	18 000	409 000
MODERNIZAÇÕES	154 645	0	0	0	154 645
TOTAL	990 185	2 701 852	364 500	364 500	4 421 037

A síntese do investimento planeado, pelas diversas áreas de intervenção, fica assim estruturada:

TABELA 6-6 ORÇAMENTO DO INVESTIMENTO PREVISTO POR ÁREA DE INTERVENÇÃO (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
PROJETOS DE MOBILIDADE	4 398 754	8 470 005	7 162 345	6 912 345	26 943 450
ESTACIONAMENTO EM PARQUES	5 618 307	5 963 988	3 165 000	165 000	14 912 294
MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA EMEL	2 485 499	1 922 383	1 867 383	1 822 383	8 097 649
ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA	2 803 122	994 573	642 958	657 958	5 098 611
DESENVOLVIMENTO DA ESTRUTURA EMEL	990 185	2 701 852	364 500	364 500	4 421 037
TOTAL	16 295 867	20 052 801	13 202 187	9 922 187	59 473 042

Para além do programa de investimentos, a EMEL implementa outros projetos ao abrigo de Contratos de Mandato, o maior dos quais para o desenvolvimento e manutenção da rede de ciclovias, no ano de 2026.

TABELA 6-7 LISTA DE CONTRATOS MANDATO E INVESTIMENTO EMEL (€)

PROJETO	2026	2027	2028	2029	TOTAL
CICLOVIAS	4 151 675	0	0	0	4 151 675
MODERNIZAÇÃO SEMAFÓRICA	715 000	715 000	215 000	0	1 645 000
CONTRATOS MANDATO	4 866 675	715 000	215 000	0	5 796 675
INVESTIMENTO EMEL	16 295 867	20 052 801	13 202 187	9 922 187	59 473 042
TOTAL	21 162 542	20 767 801	13 417 187	9 922 187	65 269 716

Ao longo dos últimos anos, a solidez da posição financeira da EMEL continuou preservada, o que permite à empresa olhar para o futuro com confiança,

perante os desafios que este programa de investimentos coloca, assim como para o grau de alavancagem que o mesmo vai exigir.

A empresa também se vai manter atenta às oportunidades de apoio ao investimento, designadamente aos apoios comunitários, mantendo os objetivos alinhados com a promoção da mobilidade sustentável.

TABELA 6-8 FONTES DE FINANCIAMENTO DO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS 2026 - 2029 (€)

	2026	%	2027	%	2028	%	2029	%	2026 2029	%
CAPITAL PRÓPRIO	3 624 767	22%	8 052 801	40%	6 702 187	51%	5 922 187	60%	24 301 942	41%
FUNDOS EUROPEUS	671 100	4%	0	0%	0	0%	0	0%	671 100	1%
FIN. EXTERNO	12 000 000	74%	12 000 000	60%	6 500 000	49%	4 000 000	40%	34 500 000	58%
INVESTIMENTO	16 295 867	100%	20 052 801	100%	13 202 187	100%	9 922 187	100%	59 473 042	100%

6.2 CONTAS PREVISIONAIS

TABELA 6-9 DESMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS PREVISIONAIS 2026 – 2029 (€)

RENDIMENTOS E GASTOS	2025*	2026	2027	2028	2029
Vendas e Prestações de Serviços	47 722 981	52 568 726	55 521 682	57 145 554	58 891 308
Fornecimentos e Serviços Externos	18 613 369	20 962 563	21 071 958	21 727 627	22 311 610
Gastos com o Pessoal	24 067 207	26 013 325	26 410 936	26 686 023	26 751 638
Fee CML	113 000	0	0	0	1 320 537
Provisões	306 093	0	0	0	0
Outros Rendimentos/Contratos Mandato	6 411 358	5 401 343	1 251 371	667 102	450 169
Outros Gastos e Perdas/Contratos Mandato	5 113 714	4 886 001	740 000	240 000	25 000
RESULTADOS ANTES DEPRECIAÇÕES, FINANCIAMENTO E IMPOSTOS	5 920 955	6 108 181	8 550 159	9 159 005	8 932 692
Gastos/Reversões de Depreciação e Amortização	5 784 679	5 905 462	7 784 912	6 946 804	6 540 649
RESULTADO OPERACIONAL	136 276	202 719	765 247	2 212 201	2 392 043
Juros e Rendimentos Similares Obtidos	5 453	0	0	0	0
Juros e Gastos Similares Suportados	36 414	73 748	489 600	615 200	600 826
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	105 315	128 971	275 647	1 597 001	1 791 217
Imposto sobre o rendimento do período	22 643	30 050	64 226	372 101	417 354
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	82 672	98 921	211 421	1 224 900	1 373 863

TABELA 6-10 BALANÇO PREVISIONAL 2026 – 2029 (€)

ATIVO	2025*	2026	2027	2028	2029
ATIVO NÃO CORRENTE					
Investimentos Financeiros	194 071	194 071	194 071	194 071	194 071
Ativos Fixos Tangíveis	55 476 087	61 159 119	74 053 325	80 665 125	84 300 318
Propriedades de Investimento	1 148 059	1 097 049	1 046 039	995 029	944 019
Ativos Intangíveis	1 896 982	6 655 365	6 080 058	5 774 650	5 572 005
Créditos a Receber	2 012 778	2 012 778	2 012 778	2 012 778	2 012 778
Ativos por Impostos Diferidos**	101 302	101 302	101 302	101 302	101 302
TOTAL DO ATIVO NÃO CORRENTE	60 829 278	71 219 683	83 487 572	89 742 955	93 124 492
ATIVO CORRENTE					
Inventários					
Clientes	938 278	938 278	938 278	938 278	938 278
Estado e Outros Entes Públicos	318 482	318 482	318 482	318 482	318 482
Outras Contas a Receber	2 388 020	388 020	388 020	388 020	388 020
Diferimentos	1 767 277	1 767 277	1 767 277	1 767 277	1 767 277
Caixa e Depósitos Bancários	439 412	1 590 100	1 267 102	1 022 830	1 060 192
TOTAL DO ATIVO CORRENTE	5 851 470	5 002 159	4 679 161	4 434 888	4 472 250
TOTAL DO ATIVO	66 680 748	76 221 842	88 166 732	94 177 843	97 596 742
CAPITAL PRÓPRIO					
Capital Realizado	32 000 000	32 000 000	32 000 000	32 000 000	32 000 000
Reservas Legais	1 878 903	1 878 903	1 878 903	1 878 903	1 878 903
Resultados Transitados	7 032 236	7 114 908	7 213 829	7 425 250	8 650 150
Outras Variações Capital Próprio	2 137 511	2 137 511	2 137 511	2 137 511	2 137 511
Resultado Líquido do Exercício	82 672	98 921	211 421	1 224 900	1 373 863
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	43 131 323	43 230 243	43 441 664	44 666 564	46 040 427
PASSIVO					
PASSIVO NÃO CORRENTE					
Provisões	2 209 424	2 209 424	2 209 424	2 209 424	2 209 424
Financiamentos Obtidos	222 745	12 074 248	22 385 857	25 625 287	25 425 178
Passivos por Impostos Diferidos**	579 989	579 989	579 989	579 989	579 989
TOTAL DO PASSIVO NÃO CORRENTE	3 012 158	14 863 661	25 175 269	28 414 700	28 214 591
PASSIVO CORRENTE					
Fornecedores	6 374 540	3 172 595	3 172 595	3 172 595	4 493 133
Fornecedores de Investimentos	3 474 263	3 670 934	3 670 934	3 670 934	3 670 934
Estado e Outros Entes Públicos	1 365 333	1 395 383	1 395 383	1 395 383	1 395 383
Financiamentos Obtidos	148 497	148 497	1 688 392	3 260 570	4 200 109
Diferimentos	3 254 320	3 800 887	3 682 853	3 657 455	3 642 524
Outras Contas a Pagar	5 920 316	5 939 642	5 939 642	5 939 642	5 939 642
TOTAL DO PASSIVO CORRENTE	20 537 268	18 127 938	19 549 799	21 096 579	23 341 725
TOTAL DO PASSIVO	23 549 426	32 991 599	44 725 068	49 511 279	51 556 315
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	66 680 748	76 221 842	88 166 732	94 177 843	97 596 742

TABELA 6-11 PLANO FINANCEIRO PREVISIONAL 2026 - 2029 (€)

	2026	2027	2028	2029
RECEBIMENTOS OPERACIONAIS	67 337 316	66 020 864	67 386 770	69 297 190
Parques de Estacionamento	6 411 811	7 330 831	7 671 408	7 868 657
Parquímetros	33 320 115	34 589 940	34 874 533	36 122 998
Residentes	3 303 853	3 473 337	3 621 965	3 711 054
Bairros Históricos	108 655	108 655	108 655	108 655
Mobilidade	2 165 226	2 681 964	3 128 744	3 556 914
Fiscalização	14 628 079	15 218 953	15 835 246	15 975 920
Serviços Secundários	1 357 337	1 387 629	1 406 373	1 417 650
Contratos Mandato	4 866 675	715 000	215 000	0
Projetos EU (União Europeia)	671 100	0	0	0
Outros Recebimentos Operacionais	504 466	514 555	524 846	535 343
PAGAMENTOS OPERACIONAIS	60 814 011	57 652 965	58 625 264	59 476 246
Fornecimentos e Serviços Externos	28 457 345	25 918 508	26 724 981	27 443 281
Gastos com o Pessoal	26 013 325	26 410 936	26 686 023	26 751 638
Contratos Mandato	4 866 675	715 000	215 000	0
Outros Pagamentos	1 476 668	4 608 521	4 999 260	5 281 327
RECURSOS FINANCEIROS	12 000 000	12 000 000	6 500 000	4 000 000
Financiamentos Obtidos	12 000 000	12 000 000	6 500 000	4 000 000
Juros Aplicações de Tesouraria	0	0	0	0
NECESSIDADES FINANCEIRAS	17 372 617	20 690 898	15 505 779	13 783 583
Pagamento de Ativos	17 150 372	20 052 801	13 202 187	9 922 187
Reembolso Financiamentos Obtidos	148 497	148 497	1 688 392	3 260 570
Juros de Financiamentos Obtidos	73 748	489 600	615 200	600 826
SALDO DE TESOURARIA	1 150 688	-322 998	-244 272	37 362
SALDO INICIAL	439 412	1 590 100	1 267 102	1 022 830
SALDO FINAL	1 590 100	1 267 102	1 022 830	1 060 192

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

Presidente

Ana Rita Gonçalves

Vogal

Sandra Cristina Cortez Braz

Vogal

Lisboa, 21 de novembro de 2025



**PLANO
DE ATIVIDADES
E ORÇAMENTO
2026|2029**

NOVEMBRO 2025

