



2023

RELATÓRIO & CONTAS

ÍNDICE

Mensagem do Conselho de Administração	XI
Sumário Executivo	XIII
Órgãos Sociais	XIX
1. A EMEL em 2023	1
2. Estacionamento	9
2.1. Via Pública	11
2.2. Residentes	22
2.3. Parques	29
2.4. Atividades de suporte	34
2.4.1. Fiscalização	37
2.4.2. Contraordenações	45
2.4.3. Meios de Pagamento	48
2.4.4. Apoio ao cliente	56
3. Mobilidade	59
3.1. Meios Mecânicos	61
3.2. Mobilidade Ciclável	65
3.3. Mobilidade Elétrica	75
3.4. Gestão da Rede SLAT	81
3.5. Gestão de ZAAC e Túneis	85
3.5.1. Gestão de Túneis	85
3.5.2. Gestão de ZAAC	86
4. Inovação	89
4.1. Sistemas de Informação	93
5. Comunicação	97
6. Recursos Humanos	103
6.1. Caracterização dos Recursos humanos	107
6.2. Academia EMEL	111
6.3. Pela Cidade Fora	114
7. Estrutura EMEL	117

8. Análise Económica	123
8.1. Investimento	125
8.2. Rendimentos	127
8.3. Análise Integrada	131
9. Factos Relevantes	135
10. Perspetivas Futuras	139
11. Proposta de Aplicação dos Resultados	143

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 2-1 Novos lugares abertos em ZEDL já em exploração	14
Tabela 2-2 Aberturas em novas ZEDL	14
Tabela 2-3 Total de lugares tarifados por freguesia	16
Tabela 2-4 Síntese dos lugares disponíveis para estacionamento nas ZEDL 2022-2023.....	16
Tabela 2-5 Lugares geridos pela emel ao abrigo de contratos de exploração 2022-2023	16
Tabela 2-6 Evolução do número de lugares em ZAAC 2022-2023	17
Tabela 2-7 Evolução dos lugares disponíveis por coroa tarifária 2022-2023 ..	17
Tabela 2-8 Número de dísticos concedidos nas ZEDL e ZAAC.....	25
Tabela 2-9 Principais ações de conversão de lugares tarifados em reservados a residente e residente noturno	27
Tabela 2-10 Dísticos de família numerosa por ZEDL	28
Tabela 2-11 Evolução do número de lugares por parque 2019-2023	33
Tabela 2-12 Número de lugares repintados por ZEDL	36
Tabela 2-15 Número de parquímetros por ZEDL	49
Tabela 6-1 Evolução do quadro de pessoal e do número de estagiários a 31 de dezembro 2019-2023	107
Tabela 6-2 Movimentações no quadro de pessoal em 2023 por área de atividade	108
Tabela 6-3 Distribuição de colaboradores por categorias e por género em 2023	109
Tabela 6-4 Distribuição do número de colaboradores por área e por género 2021 - 2023	109
Tabela 6-5 Distribuição das lideranças da EMEL por género 2019 - 2023	110
Tabela 6-6 Indicadores de formação 2022 - 2023.....	111
Tabela 6-7 Temas abordados em formação e respetiva quantificação	112
Tabela 8-1 Repartição do investimento realizado em 2023	125
Tabela 8-2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2019 - 2023.....	128
Tabela 8-3 Evolução da estrutura de gastos 2019 – 2023 (%)	132
Tabela 8-4 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2019 – 2023.....	132
Tabela 8-5 Demonstração de resultados sintética 2019 - 2023 (milhares €)	133

Tabela 8-6 Evolução dos indicadores financeiros 2019 - 2023 133

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Taxa de variação homóloga do Índice de Preços no Consumidor 2019 - 2023	1
Fonte: INE.....	1
Gráfico 1-2 Evolução da Euribor 12 meses 2019 - 2023	1
Fonte: euribor-rates.eu.....	1
Gráfico 1-3 Evolução do Produto Interno Bruto 2019 – 2016	2
Fonte: INE.....	2
Gráfico 1-4 Evolução do emprego 2019 – 2023.....	3
Fonte: INE.....	3
Gráfico 1-5 Evolução dos rendimentos de exploração por área de atividade 2017 - 2023	3
Gráfico 1-6 Taxas de crescimento dos rendimentos de exploração por atividade 2023 vs 2022.....	4
Gráfico 1-7 Evolução dos Gastos com Pessoal 2019 - 2023	5
Gráfico 2-1 Evolução do número de lugares de novas aberturas 2019 - 2023	14
Gráfico 2-2 Evolução do número total de lugares em exploração 2019 - 2023	15
Gráfico 2-3 Variação líquida do número de lugares por tarifa 2022 – 2023 ...	17
Gráfico 2-4 Proporção dos lugares ordenados por coroa tarifária	18
Gráfico 2-5 Evolução do número de horas vendidas no estacionamento de rotação na via pública 2019 - 2023	20
Gráfico 2-6 Evolução das tarifas médias 2019 - 2023	20
Gráfico 2-7 Evolução mensal do número de horas vendidas por lugar e por tarifa	21
Gráfico 2-8 Origem geográfica dos dísticos verdes concedidos	21
Gráfico 2-9 Evolução do rácio de dísticos por lugar nas ZEDL 2010 - 2023	23
Gráfico 2-10 Evolução do número de lugares para residentes 2019 - 2023....	27
Gráfico 2-11 Evolução do número de lugares em parques EMEL 2019 - 2023.	29
Gráfico 2-12 Evolução do número de lugares repintados 2021 - 2023.....	35
Gráfico 2-13 Evolução da proporção de operações associadas a prioridades operacionais 2019 - 2023	40
Gráfico 2-14 Evolução das operações de fiscalização 2019 - 2023	41
Gráfico 2-15 Evolução da produtividade individual média diária 2019 - 2023	43

Gráfico 2-16 Evolução mensal do volume de desbloqueios e do tempo de resposta ao pedido de desbloqueio 2023.....	44
Gráfico 2-17 Evolução do tempo médio de resposta ao pedido de desbloqueio 2019 - 2023	44
Gráfico 2-18 Evolução do Volume de Autos Notificados 2019 - 2023	45
Gráfico 2-19 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2019 – 2023.....	46
Gráfico 2-20 Evolução mensal das notificações por meio de envio	47
Gráfico 2-21 Volume anual de pedidos de Identificação Voluntária do Condutor por canal de entrada 2022 – 2023.....	47
Gráfico 2-22 Evolução da proporção de pagamento eletrónico no estacionamento na via pública 2014 - 2023	54
Gráfico 2-23 Evolução dos rendimentos de estacionamento na via pública parquímetros vs pagamento eletrónico 2014 - 2023	55
Evolução mensal da repartição do meio de pagamento do estacionamento na via pública	55
Gráfico 2-24 Evolução mensal da repartição dos montantes cobrados pelos meios de pagamento do estacionamento na via pública em 2023.....	55
Gráfico 3-1 Evolução do número de bolsas de estacionamento para motociclos e de HotSpots 2019 - 2023	61
Gráfico 3-2 Evolução do número de feridos em acidentes com bicicletas GIRA 2018 - 2023	68
Gráfico 3-3 Evolução do número de acidentes em viagens com bicicletas do GIRA 2018 - 2023	68
Gráfico 3-4 Evolução do número de acidentes e feridos por 100 000 viagens em bicicletas GIRA 2018 - 2023.....	69
Gráfico 3-5 Evolução do número de viagens realizadas no GIRA 2018 - 2023.....	70
Gráfico 3-6 Evolução mensal do número de viagens realizadas no GIRA 2022 vs 2023.....	70
Gráfico 3-7 Evolução da rede do GIRA 2018 - 2023	71
Gráfico 3-8 Evolução do número de passes de acesso ao GIRA 2019 - 2023... 74	
Gráfico 3-9 Evolução do número de Dísticos Verdes concedidos 2016 - 2023 76	
Gráfico 3-10 Evolução da rede LEVE	78
Gráfico 3-11 Segregação do número de tomadas pelas diferentes zonas da cidade com carregadores da rede LEVE.....	78
Gráfico 3-12 Peso relativo do carregamento rápido na rede leve segundo quatro dimensões	79

Gráfico 6-1 Evolução relativa do Gasto com Pessoal per capita 2019 - 2023 (Base 2019)	106
Gráfico 6-2 Evolução relativa dos Gastos com Pessoal número de Colaboradores e lugares em exploração (Base 2019)	106
Gráfico 6-3 Evolução anual do saldo líquido entre entradas e saídas de trabalhadores 2019 - 2023	107
Gráfico 6-4 Novos colaboradores contratados por área de atividade na EMEL	108
Gráfico 6-5 Habilitações académicas dos colaboradores por género	110
Gráfico 6-6 Distribuição etária dos colaboradores por género	110
Gráfico 6-7 Evolução do número de ações de formação e do número de participações 2020 - 2023	111
Gráfico 8-1 Evolução do investimento concretizado 2019 - 2023	126
Gráfico 8-2 Evolução da despesa realizada em investimento e contratos de mandato 2019 - 2023	126
Gráfico 8-3 Evolução dos rendimentos operacionais 2021 - 2023	127
Gráfico 8-4 Crescimento dos rendimentos de exploração por área face a 2022	128
Gráfico 8-5 Evolução da média da tarifa cobrada	128
Gráfico 8-6 Proporção dos principais parques nos rendimentos de estacionamento <i>off street</i> 2023 vs 2022	129
Gráfico 8-7 Evolução dos rendimentos com sistemas de mobilidade GIRA e LEVE 2019 - 2023	130
Gráfico 8-8 Repartição dos rendimentos de exploração 2023	130
Gráfico 8-9 Evolução do número de lugares e dos rendimentos de exploração 2019 - 2023 (base 2019)	131

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 Ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão	6
Figura 2-1 Intervenção na placa central da Avenida António Augusto de Aguiar	12
Figura 2-2 Área de estacionamento ordenado em Lisboa e expansão em 2023	13
Figura 2-3 Evolução tarifária no terreno 2020 - 2023	19
Figura 2-4 Evolução da proporção de dísticos de usufruto 2021 - 2023	24
Figura 2-5 Distribuição do rácio de dísticos por lugar nas ZEDL e ZAAC	26
Figura 2-6 Sinalização vertical de lugares tarifados e de bolsa de residentes	27
Figura 2-7 Mapa dos parques EMEL	30
Figura 2-8 Pintura no piso zero do parque do Mercado do Chão do Loureiro - em execução por Pitanga e já concluída	31
Figura 2-9 Pisos seis e cinco do parque da Calçada do Combro	34
Figura 2-10 Mapa das artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal em 2023.....	36
Figura 2-11 8 Repintura de lugares - bolsa de cargas e descargas, lugares de residentes e lugares tarifados	37
Figura 2-12 Evolução da área sob gestão EMEL.....	42
Figura 2-13 Número de avarias por parquímetro por ZEDL	50
Figura 2-14 Evolução do número médio de avarias por parquímetro por ZEDL 2019 - 2023	51
Figura 2-15 Proporção das avarias de parquímetros decorrentes de atos de vandalismo	52
Figura 2-16 Ilustração do pagamento por MB Way	53
Figura 2-17 Mapa da implementação já concretizada de parquímetros com MB Way.....	53
Gráfico 2-25 Proporção da emissão de dísticos presencial vs loja virtual.....	56
Figura 3-1 Passagem/Elevador de Entrecampos, Elevador da Sé e Escadas rolantes da Mouraria	62
Figura 3-2 Imagens do Funicular da Graça	64
Figura 3-3 Rede Ciclável de Lisboa da responsabilidade da EMEL	65
Figura 3-4 Imagem da ciclovia (projeto) da Estrada do Desvio	66
Figura 3-5 Imagens da ponte ciclopedonal sobre o Rio Trancão	67

Figura 3-6 Evolução da rede GIRA 2019 - 2023	72
Figura 3-7 Oficina do GIRA	73
Figura 3-8 Mapa da rede de estações GIRA no final de 2023.....	73
Figura 3-9 Estações GIRA com buffer de 650 metros	75
Figura 3-10 Imagem da marca LEVE	76
Figura 3-11 Veículo em carregamento num equipamento da rede LEVE.....	77
Figura 3-12 Rede de carregadores LEVE em parques EMEL e plano de expansão	79
Figura 3-13 Volume de carregamentos na rede LEVE	80
Figura 3-14 Rede de carregadores LEVE na via pública e plano de expansão .	81
Figura 3-15 Mapa da modernização da rede SLAT	82
Figura 3-16 Semáforo de peão com contagem decrescente do tempo	83
Figura 3-17 Elementos de segurança passiva instalados no túnel do Marquês de Pombal	86
Figura 3-18 Ponto de controlo de acessos na Rua Milagre de Santo António .	87
Figura 4-1 Imagem do Guia de Design de Interfaces Multimodais	91
Figura 4-2 Imagem do deployEMDS	92
Figura 6-1 Manuais e merchandising ACADEMIA EMEL	113
Figura 6-2 Imagem do projeto Pela Cidade Fora	114
Figura 6-3 Painel de atividades do Pela Cidade Fora	115
Figura 6-4 Livros e merchandising do Pela Cidade Fora	116
Gráfico 7-1 Novo organigrama EMEL.....	119

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Em 2023 a EMEL deu passos seguros na sua missão de promoção de uma mobilidade mais sustentável.

A execução de investimento da EMEL subiu quase 50%, em projetos bem articulados com a sua missão. Canalizámos meios libertos pela exploração do estacionamento para infraestruturas de suporte à mobilidade suave, estamos a fortalecer a nossa intervenção na economia circular, dimensão que ficou clara na atividade em 2023.

Concluámos o Funicular da Graça, uma solução inclusiva, que vem completar a rede de percursos pedonais e mecanicamente assistidos de acesso ao Castelo.

Terminámos a construção da ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão, uma obra diferenciada, que liga as redes cicláveis de Lisboa e Loures, conferindo condições de segurança e conforto para deslocações de bicicleta entre os dois concelhos. Este foi um dos projetos mais emblemáticos da organização da Jornada Mundial da Juventude, evento extraordinário que contou com a colaboração empenhada da EMEL e dos nossos colaboradores, na gestão da mobilidade em várias zonas e disponibilizando vários dos nos nossos parques.

Os Lisboetas aderem cada vez com mais entusiasmo, às bicicletas do GIRA, em 2023 foram ultrapassados os 10 milhões de viagens, e o acesso ao sistema está integrado no Navegante, sendo a utilização gratuita para os residentes. Expandimos a rede com 12 novas estações, adquirimos 500 novas bicicletas e entraram em operação mais 120 bicicletas resultantes do processo de eletrificação da frota convencional.

A modernização da rede semafórica está praticamente concluída e a EMEL tem vindo a trabalhar com a CARRIS, aprofundando o modelo de tráfego na cidade contribuindo para a melhoria da oferta de transporte público, contribuindo para uma mobilidade mais sustentável.

Ordenámos 4 000 novos lugares de estacionamento, hoje a EMEL gere mais de 100 mil lugares na via pública. Cerca de 14% são lugares reservados a residentes e constituem uma prioridade no nosso planeamento que vai ao encontro das necessidades de quem aqui reside.

Iniciámos a implementação do pagamento por MB way nos parquímetros, possibilitando a todos os nossos utilizadores uma forma moderna e inovadora de aceder ao sistema.

Na Fiscalização ocorreram mudanças ao nível de práticas de gestão, que colocam a operação com maior foco na mobilidade, e simultaneamente com

uma atitude mais preventiva e pedagógica, não esquecendo aqueles que servimos que são as pessoas. Assim, foi estabelecido um quadro de prioridades da atividade de Fiscalização. Escrutinámos processos e homogeneizámos procedimentos, tudo assente num extenso programa de formação comportamental.

Para que esta abordagem tenha o sucesso e o impacto que ambicionamos, são fundamentais os nossos colaboradores. Em 2023 fizemos um grande investimento na valorização salarial dos nossos trabalhadores, encontrou-se um entendimento com as estruturas representantes dos trabalhadores e subscreveu-se um novo Acordo de Empresa. Ocorreu ainda uma forte aposta na melhoria das condições de trabalho com o surgimento das novas instalações de Cabo Ruivo e da Matinha.

Saúdo cada um dos trabalhadores da EMEL, sem exceção, cada um de vós foi fundamental para alcançar os resultados que agora estamos a apresentar – para todos vós vai o nosso agradecimento.

Bem hajam

SUMÁRIO EXECUTIVO

O ano de 2023 representou para a EMEL a consolidação do seu papel de agente da implementação da estratégia de mobilidade do Município, deixando definitivamente para trás os impactos da pandemia de Covid-19.

Esta consolidação refletiu-se num crescimento dos resultados – o resultado líquido do período cresceu 11% - mas essencialmente numa expansão transversal a todas as atividades da empresa. A execução do investimento cresceu quase 50% face a 2022.

Ao mesmo tempo foram introduzidas alterações estruturais na forma como, enquanto organização, a EMEL concretiza a sua abordagem, assente agora numa perspetiva mais pedagógica, priorizando a mobilidade, mas reforçando o relacionamento com as pessoas e as suas necessidades.

ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

O ordenamento do estacionamento continua a desempenhar um papel central na atividade da EMEL. Em 2023, a expansão da área sob gestão da empresa, com a abertura de 4 051 novos lugares, permitiu que se ultrapassassem os 100 mil alvéolos em exploração: eram, no final do ano, 101 925, espalhados por 21 das 24 freguesias de Lisboa.

O crescimento do número de lugares contribuiu para o aumento dos rendimentos do estacionamento na via pública, que cresceram 5% face a 2022. Esta evolução também decorreu da adequação das tarifas implementadas, que se refletiu num maior preço médio da rotação, e que mais que compensou a também maior proporção de lugares reservados para o estacionamento de residentes.

RESIDENTES

Muita da intervenção da empresa na via pública tem em perspetiva o enquadramento da proteção a residentes, procurando, ao mesmo tempo, preservar os equilíbrios que sustentam uma mobilidade fluída.

É neste âmbito que nos últimos anos se assistiu a um constante aumento do número de lugares reservados ao estacionamento de veículos com dístico de residente, que já ultrapassam os 14% do total. Para que esta reserva fosse ainda mais efetiva, a EMEL aumentou a atividade de fiscalização noturna, de uma forma pedagógica, mas presente.

Os rendimentos obtidos com a emissão de dísticos de residente e Ocupações de Via Pública tiveram uma subida de cerca de 4% face a 2022 – este crescimento vem interromper uma tendência de queda que se vinha manifestando nos últimos anos. Para esta subida também terá contribuído o maior rigor que agora preside à emissão de dísticos com recurso a declarações de usufruto do respetivo veículo, facto que terá impulsionado o crescimento dos dísticos de empresa e das tarifas mensais associadas.

ESTACIONAMENTO EM PARQUES

A intervenção no parque da Calçada do Combro foi concluída em março de 2023, ao fim de quase um ano e meio de obras. A requalificação trouxe ao espaço maior funcionalidade e sofisticação, naquela que é uma das mais importantes infraestruturas de estacionamento *off street* da empresa, servindo uma área marcada pela escassez de estacionamento.

A funcionar em pleno desde março, o parque da Calçada do Combro foi o principal responsável pelo aumento das receitas de estacionamento em parques, mais 12% face a 2022, num ano em que o número de lugares sob gestão, 6 536, distribuídos por 37 parques, se manteve em linha com o ano anterior.

A EMEL tem em desenvolvimento um abrangente programa de investimento nesta área, com projetos que visam necessidades diversas, desde parques dissuasores a parques mais vocacionados para rotação e, naturalmente, infraestruturas destinadas a residentes.

OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

O efetivo de Fiscalização assegura, no terreno, o *enforcement* legal das normas de estacionamento, organizando-se sob um conjunto de prioridades que, em 2023, foi reestruturado: preconiza-se agora uma postura mais pedagógica, com o cidadão e as suas necessidades no centro das alterações desenvolvidas, mas com um foco muito específico na mobilidade. É este o pano de fundo em que agora assenta a priorização da atividade de fiscalização.

Com os vetores estratégicos definidos e com a principal referência de atuação estabelecida, a Direção de Exploração do Estacionamento partiu para um extensivo processo de revisão de processos e homogeneização de procedimentos, implementada e consolidada num programa de formação, extensivo a todo o efetivo, e que abarcou também a vertente comportamental, e a dimensão da liderança, no caso dos Chefes de Equipa.

A priorização das intervenções veio estabelecer as orientações necessárias para a consolidação da atividade de fiscalização enquanto instrumento crucial da estratégia de mobilidade.

A implementação da mudança trouxe algum sobressalto inicial, mas foi bem acolhida. Em termos operacionais, apurou-se, para a totalidade do ano, um crescimento do número global de operações apesar da quebra do número de desbloqueios – a emissão de denúncias e avisos registou um crescimento que mais que compensou a quebra do volume de desbloqueios. O valor dos rendimentos obtidos com as atividades de fiscalização em 2023 aumentou 6,8% em relação ao ano 2022.

MOBILIDADE

A EMEL tem vindo a dotar a cidade de infraestruturas estruturantes para que a opção modal recaia, cada vez mais, em modos suaves, e que mesmo no caso do recurso ao automóvel particular a dimensão de sustentabilidade assuma cada vez maior relevo.

Com a conclusão, no ano transato, do Percurso da Graça e a instalação do funicular que o integra, a rede planeada de acessos pedonais assistidos mecanicamente à Colina do Castelo, fica concluída, disponibilizando-se à cidade e, em particular, aos residentes daquela área, um conjunto de infraestruturas de elevada conveniência, e que revestem um claro cariz de inclusão.

A rede de estações do GIRA foi ampliada com 12 novas localizações – o sistema contava, no final de 2023, com 152 estações ativas, precisamente mais 12 que o definido no planeamento inicial da rede – e foram adquiridas 500 bicicletas novas, enquanto outras 120 que já integravam a frota foram eletrificadas, correspondendo às preferências dos utilizadores. No último trimestre do ano a frota em disponibilidade atingiu uma média superior a 1 300 bicicletas – o crescimento da rede e do número de bicicletas veio reforçar a conveniência do GIRA, consolidando-o como alternativa de transporte público. Nesta dimensão, o sistema deu, em 2023, mais um passo importante: a integração no Passe Navegante e a gratuitidade para os residentes de Lisboa. Na sequência da integração no Navegante verificou-se uma quebra nas receitas de acesso ao sistema, mas o número de ativações foi o maior de sempre, com as cerca de 16 000 realizadas através do Navegante a mais que compensarem as descidas registadas nas restantes modalidades. No último ano, foram realizadas quase 2,7 milhões de viagens no sistema e registou-se um marco histórico: desde o seu início, as bicicletas do GIRA já efetuaram mais de 10 milhões de viagens, um número que não deixa dúvidas quanto à relevância do sistema como alternativa de transporte público.

Na mobilidade elétrica, em 2023, continuou a assistir-se a um rápido crescimento do número de dísticos verdes emitidos – no final do ano eram quase 19 000, mais 54% que em 2022. A densificação da rede de pontos de carregamento da LEVE acolheu seis novas tomadas no parque da Calçada do Combro e a modernização de outras 20, fechando-se o ano com 130 tomadas ativas. Os rendimentos associados aos carregamentos na rede LEVE cresceram quase 40%, com os *hubs* de carregamento rápido a demonstrarem clara preferência do mercado.

A modernização da rede SLAT está quase concluída – no final de 2023 restavam 23 interseções por modernizar. Para além da otimização da fluidez do tráfego rodoviário, a modernização da rede integrou uma forte aposta na segurança do modo pedonal, com a instalação de 1 500 semáforos com função de contagem decrescente do tempo disponível para atravessamento pelos peões.

A EMEL tem vindo a colaborar com a Carris com o objetivo melhorar o conhecimento sobre a mobilidade da Cidade de Lisboa. Desta cooperação resultou o enriquecimento do modelo de tráfego com a introdução de dados operacionais da Carris ligados à oferta de serviço, nomeadamente, percursos e horários de todas as carreiras. A curto prazo, este trabalho em equipa permitirá que o modelo fique apto a comparar os tempos de viagem usando transporte individual e transporte coletivo, evidenciando dessa forma onde não existem alternativas credíveis em transporte coletivo. Será possível, também, compreender quais as interseções semaforizadas onde as carreiras da Carris perdem mais tempo, permitindo assim mitigar esses efeitos. Neste momento os esforços estão concentrados na otimização semafórica dos grandes eixos, bem como no desenvolvimento e implementação das estratégias de coordenação da sinalização luminosa do SIM.Lx. Prevê-se que este trabalho se realize durante o ano de 2024.

INOVAÇÃO

Na promoção de práticas mais sustentáveis de mobilidade, a EMEL assume um posicionamento proativo na pesquisa das dificuldades com que se confrontam aqueles que se deslocam em Lisboa.

Em 2023 a EMEL iniciou a implementação da solução de pagamento por MB Way nos parquímetros da empresa. É uma solução segura, confortável e conveniente, indo ao encontro das necessidades manifestadas por muitos utilizadores dos parquímetros, nomeadamente da indisponibilidade de moedas suficientes para o pagamento desejado, ou do funcionamento deficiente que por vezes os parquímetros apresentam. No final do ano eram já 400 as máquinas que disponibilizavam esta alternativa.

No ano transato destaca-se o trabalho desenvolvido ao abrigo do projeto RESTART, que culminou na conclusão do estudo de argumentos económicos (*business case*), que tem como objetivo viabilizar a tomada de decisões de investimento informadas, na requalificação em interfaces multimodais dos terminais rodoviários do Campo Grande, Colégio Militar, Oriente, Pontinha e Sete Rios.

Já no campo da inovação digital, a EMEL concluiu o trabalho que vinha a desenvolver no âmbito do projeto VoxPop - Pessoas, Processos e Tecnologia. Ainda no âmbito do VoxPop, prosseguiu a redefinição estratégica da oferta de serviços em parques de estacionamento EMEL, que resultou na identificação de oportunidades de melhoria.

2023 ficou, também, marcado pelo início do projeto Bairro Comercial Digital de Alvalade, liderado pela Freguesia de Alvalade e financiado pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), e pelo início da participação da EMEL no projeto europeu deployEMDS, cofinanciado pelo Programa Europa Digital, da União Europeia, e que terá uma duração de três anos – o projeto tem como objetivo fomentar a partilha de dados relacionados com mobilidade ao nível europeu.

RECURSOS HUMANOS

Em 2023 a Direção de Recursos Humanos desenvolveu e implementou um conjunto de ferramentas tendentes à melhoria do relacionamento institucional com a área, e ao incremento da produtividade e qualidade dos serviços desenvolvidos. Foi criado um novo espaço na intranet da empresa, dedicado aos colaboradores, com acesso a temas como a mobilidade interna, documentação da área ou psicologia ocupacional. Foi definido o procedimento de mobilidade interna e o novo Regulamento de Teletrabalho. No recrutamento e seleção e no processamento salarial foram organizados painéis de indicadores cuja monitorização visa o aumento da eficiência e eficácia destes setores.

O quadro de pessoal da EMEL fechou o ano, praticamente, com o mesmo número de colaboradores face ao ano anterior – 780 trabalhadores. Face à expansão que se verificou nas diversas atividades e que proporcionou o aumento dos rendimentos obtidos nas diversas atividades de exploração, esta preservação do número de colaboradores encerra um importante ganho de eficiência. O quadro macroeconómico difícil, marcado por forte crescimento dos preços, obrigou a intensa negociação das condições salariais praticadas na empresa, o que coincidiu com a conclusão do primeiro ciclo de progressão na carreira do sistema de avaliação implementado e que, em conjunto com outros fatores, resultou num crescimento dos gastos com pessoal na ordem dos 13,6%.

O investimento executado pela EMEL em 2023 teve, em 2023, um crescimento de quase 50% face a 2022

Quase 82% do montante global de investimento foi canalizado para projetos com objetivos claros de promoção de uma mobilidade mais sustentável.

O funicular da Graça concentrou mais de metade do montante total, 3,9 milhões de euros, seguindo-se o GIRA, com um investimento em bicicletas e estações de cerca de 1,4 milhões de euros. Nas obras da Avenida da Liberdade foi aplicado quase meio milhão de euros e na mobilidade elétrica 250 mil.

No estacionamento foi aplicado 7,5% do valor de execução, quase todo realizado na oferta *off street*, com a obra de requalificação do parque da Calçada do Combro, concluída em março, a absorver a maior verba. O investimento no estacionamento na via pública foi quase todo contemplado em sinalização.

A restante despesa de investimento concretizada tem caráter mais transversal.

ÓRGÃOS SOCIAIS

ASSEMBLEIA GERAL

ACIONISTA ÚNICO

Câmara Municipal de Lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

VOGAL

Francisca Leal da Silva Ramalhosa

VOGAL

Sandra Cristina Cortez Braz

FISCAL ÚNICO

Grant Thornton & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., representada por Carlos Lisboa Nunes

1. A EMEL EM 2023



A saída do período da pandemia de Covid-19 trouxe à economia portuguesa, e europeia, um quadro macroeconómico marcado pela inflação. A marcha do Índice de Preços no Consumidor (IPC) entrou em ascensão acelerada e no último trimestre de 2021 ultrapassou o limiar definido para referência de estabilidade dos preços, os 2% de variação homóloga. Em Portugal, desde 2012 que os preços não cresciam tão rapidamente, mas em 2022 ainda se assistiria a um crescimento da inflação mais acelerado, chegando-se a valores de 1992, acima dos 10%.

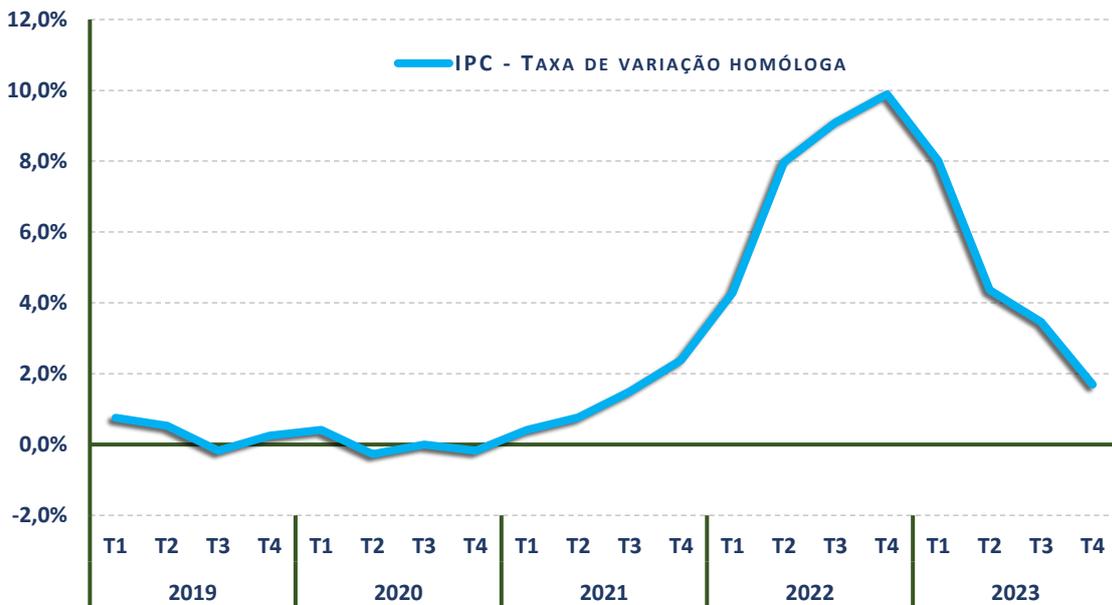


GRÁFICO 1-1 TAXA DE VARIAÇÃO HOMÓLOGA DO ÍNDICE DE PREÇOS NO CONSUMIDOR 2019 - 2023

FONTE: INE

A resposta ao ímpeto inflacionista pelo Banco Central Europeu (BCE) teve lugar mais tarde do que é habitual.

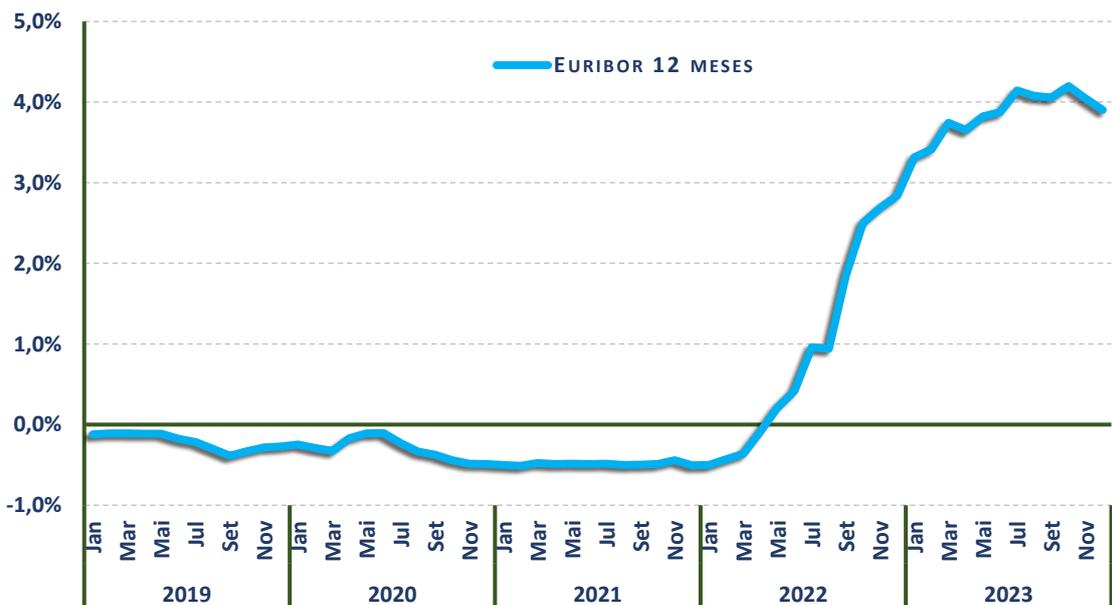


GRÁFICO 1-2 EVOLUÇÃO DA EURIBOR 12 MESES 2019 - 2023

FONTE: EURIBOR-RATES.EU

Os mecanismos de política monetária utilizados para fazer face à crise das dívidas soberanas ajudaram a trazer os indexantes do mercado interbancário para terreno negativo, um cenário que se prolongou por anos, e com o aumento súbito dos preços, durante um certo período verificou-se mesmo uma convivência de taxas Euribor negativas com um crescimento dos preços acima do alvo de 2%.

Nesse período discutia-se se a subida dos preços tinha carácter estrutural ou se seria efeito de uma conjuntura muito particular, associada à saída da pandemia e que coincidiu com a invasão da Ucrânia pela Rússia, com profundos impactos ao nível dos preços da energia. A perspetiva de um período prolongado de crescimento dos preços levou o BCE a atuar, provocando uma subida dos juros que, embora não chegando aos níveis de 2008, foi a mais rápida de sempre.

Apesar de muito desafiante, o contexto macroeconómico não encerrava apenas dificuldades.

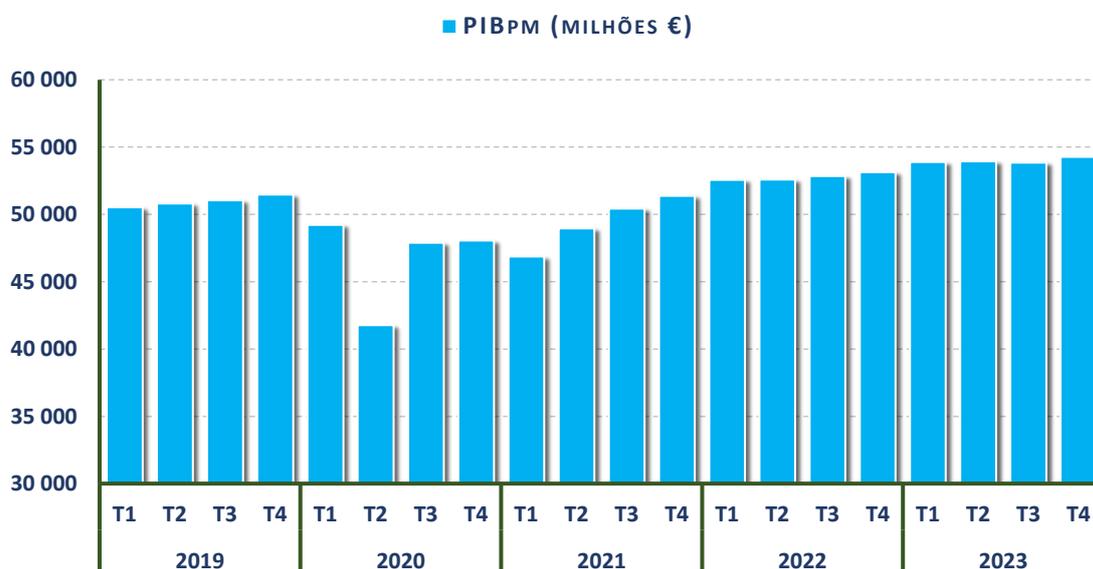


GRÁFICO 1-3 EVOLUÇÃO DO PRODUTO INTERNO BRUTO 2019 – 2023

FONTE: INE

Embora já sem todo o ímpeto da saída da pandemia, e mesmo com alguma hesitação no terceiro trimestre, o Produto Interno Bruto seguiu, em 2023, uma trajetória de crescimento. Considerando a globalidade do ano o principal indicador da evolução da atividade económica registou uma subida de 2,3%.

Os dados do emprego não podiam deixar de refletir este nível elevado de produto e, de facto, assistiu-se, em 2023, a um crescimento da população empregada, que ao longo do ano atingiu números históricos.

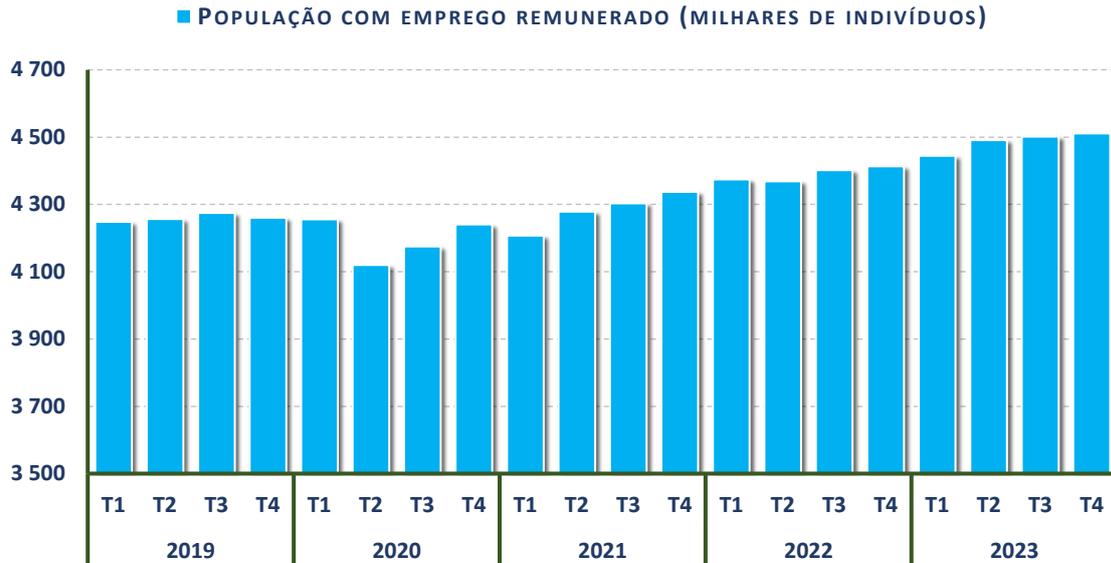


GRÁFICO 1-4 EVOLUÇÃO DO EMPREGO 2019 – 2023

FONTE: INE

O contexto económico que se compôs em 2023, integrando todas estas variáveis, afetou a generalidade das empresas, e a EMEL não foi exceção.

Em termos de rendimentos, a EMEL beneficiou deste crescimento da atividade económica. Os montantes cobrados nas diversas atividades de exploração retomaram a trajetória que vinha sendo seguida até 2019 e que foi interrompida pelo surgimento da pandemia e as consequentes medidas de mitigação, designadamente a suspensão da cobrança de estacionamento na via pública.

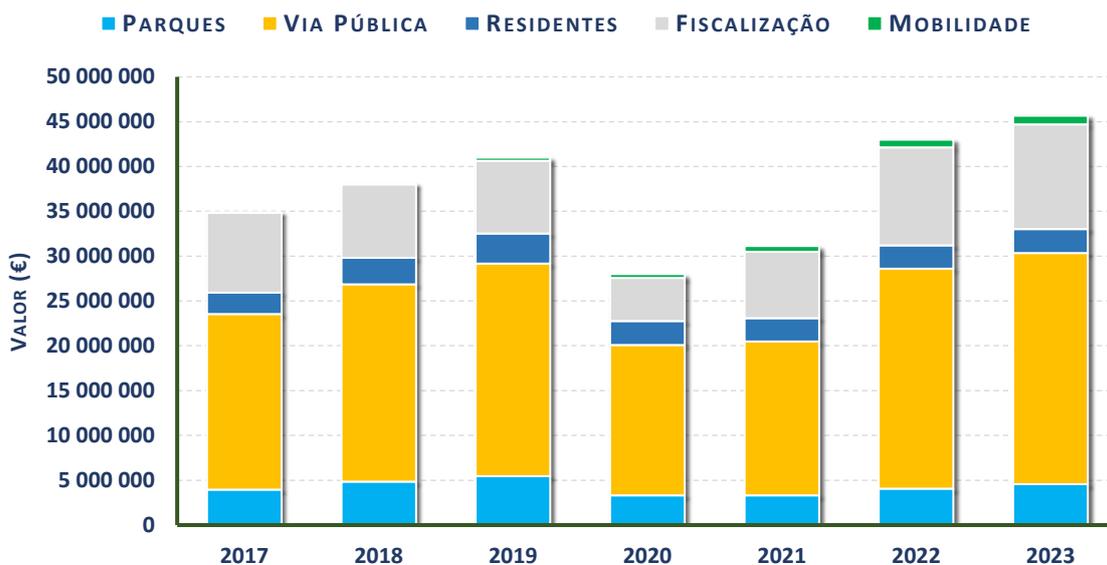


GRÁFICO 1-5 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO POR ÁREA DE ATIVIDADE 2017 - 2023

Embora com um crescimento mais moderado, os rendimentos de exploração de 2022 e 2023 seguem muito alinhados com a tendência verificada entre 2017 e 2019 –o impacto da pandemia parece ter já ficado para trás. Em 2022 as taxas de crescimento foram muito elevadas, essencialmente devido à queda dos anos anteriores.

Em 2023 a evolução é mais lenta, mas é generalizada a todas as áreas – os rendimentos de dísticos voltaram, no ano transato, a registar um crescimento positivo, depois de anos em queda, situação que se prende, essencialmente, como aumento da emissão de dísticos de empresa e respetivas tarifas mensais, muito provavelmente na sequência da introdução de critérios mais rigorosos para a emissão de dísticos de usufruto.

O crescimento mais acentuado regista-se na área da mobilidade, englobando GIRA e mobilidade elétrica, com o GIRA em contraciclo – já esperado face à integração no Navegante. Apesar desta tendência de crescimento, as receitas dos sistemas de mobilidade são ainda marginais na exploração da EMEL.

■ VARIACÃO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO 2023/2022

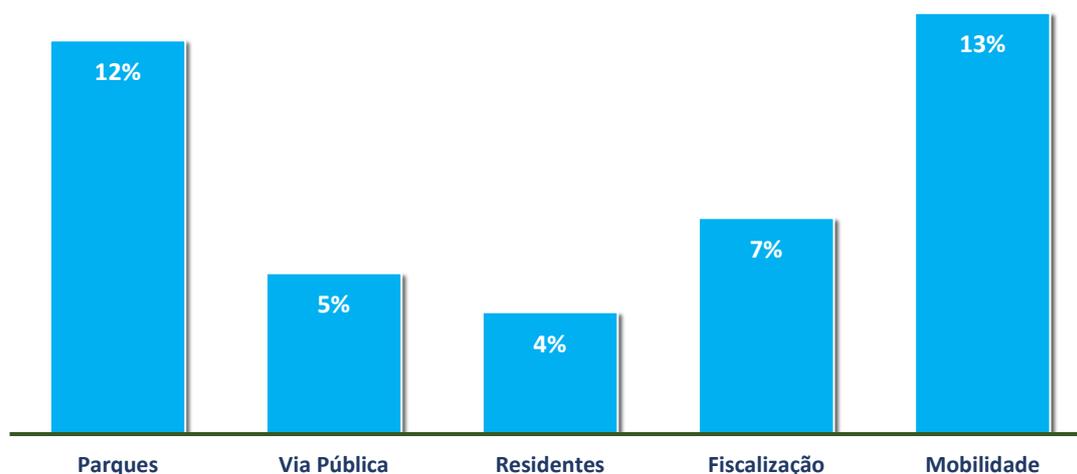


GRÁFICO 1-6 TAXAS DE CRESCIMENTO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO POR ATIVIDADE 2023 VS 2022

O estacionamento na via pública cresceu cerca de 5% e continua a assumir grande preponderância na atividade da EMEL. Diretamente, pelos meios que envolve, e indiretamente, pela capacidade que confere à empresa de intervir noutras dimensões da mobilidade, com projetos impactantes como o GIRA, os percursos pedonais com assistência mecânica de acesso à Colina do Castelo, ou ainda no investimento em parques com condições de exploração de menor sustentabilidade. Em 2023, a EMEL deu novos passos na sua afirmação de agente de mobilidade, integrando o GIRA no Navegante e, ao mesmo tempo, conseguindo concretizar a expansão do sistema com 12 novas estações e 500

bicicletas novas. Também foi o ano da conclusão do Funicular da Graça, com início de atividade previsto para março de 2024.

O comportamento da inflação, das taxas de juro e mesmo do mercado de trabalho produziram impactos na EMEL a outros níveis.

Tendencialmente o crescimento dos preços provoca erosão nas contas de exploração da EMEL – a empresa tem um relacionamento de mercado com os seus fornecedores, suportando os aumentos de preços nas suas aquisições, enquanto os rendimentos de estacionamento na via pública, principal rubrica de receitas, estão associados a taxas definidas pelo Município, e normalmente permanecem estáveis por largos períodos. No entanto, nos últimos anos foi implementada uma reestruturação destas tarifas, adequando-as aos níveis de pressão de estacionamento verificados.

A estrutura financeira da EMEL não está alavancada em capitais alheios, pelo que os impactos diretos da subida das taxas de juro nas contas da empresa, em termos de gastos financeiros, não são muito significativos. No entanto, muitas famílias portuguesas recorreram ao crédito para a compra de habitação e vêm-se agora confrontadas com o que equivale a uma perda de rendimento disponível, uma vez descontada a parcela absorvida pelas prestações associadas ao crédito à habitação.

Esta perda ainda não foi suficiente para induzir uma descida nos rendimentos da empresa, mas tem impacto nos colaboradores da EMEL e nas suas famílias, muitos deles a braços com as subidas da Euribor. A inflação chega também à operação da empresa por esta via – a desvalorização dos salários e a perda de rendimento real.

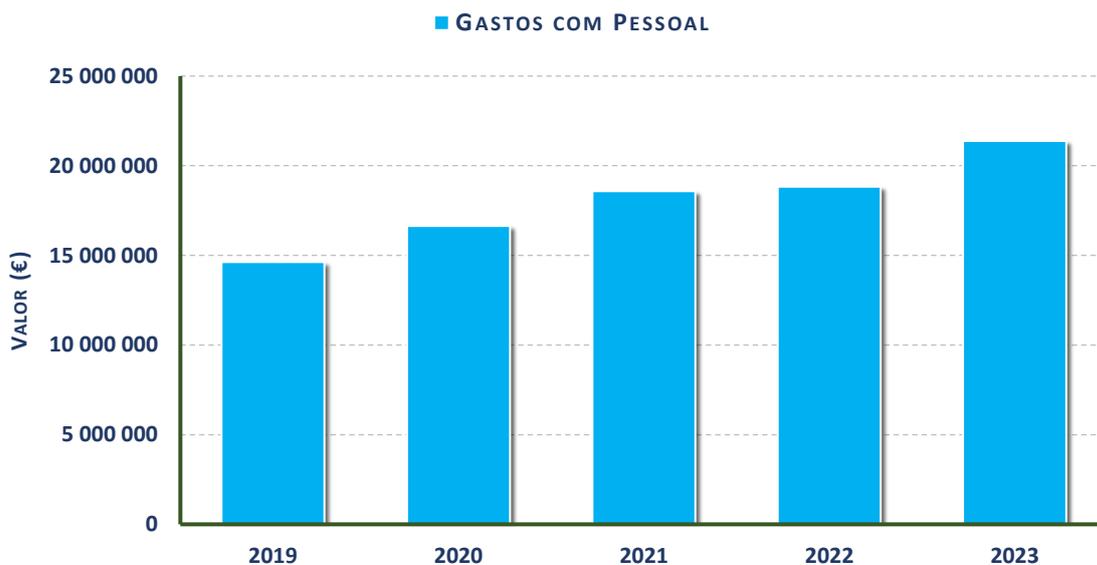


GRÁFICO 1-7 EVOLUÇÃO DOS GASTOS COM PESSOAL 2019 - 2023

Com este contexto, as conversações com os representantes dos trabalhadores da EMEL ganharam complexidade, e o Conselho de Administração da empresa empenhou-se num grande esforço negocial que acabaria por chegar a bom porto, com a assinatura de novo Acordo de Empresa com todas as estruturas sindicais, num momento muito importante para a organização como um todo, mas também para os seus colaboradores, que assim puderam beneficiar da melhoria das suas condições remuneratórias.

Ao nível das diversas atividades da empresa, o ano de 2023 trouxe marcos importantes. Desde logo, 2023 ficou marcado, na EMEL e na cidade de Lisboa, pela organização da Jornada Mundial da Juventude, que acolheu a visita do Papa Francisco.

A EMEL foi a empresa responsável por concretizar uma das infraestruturas mais emblemáticas das associadas ao evento: a ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão.



FIGURA 1-1 PONTE CICLOPEDONAL SOBRE O RIO TRANCÃO

Para lá da sofisticação do projeto, a ponte concretiza uma ligação ciclável ao concelho de Loures, viabilizando a continuidade de vias que permite deslocações longas, seguras e com condições de conforto, perspetivando-se como elemento fundamental no crescimento do modo ciclável, agora em termos metropolitanos.

Foi ainda disponibilizado espaço em vários parques de estacionamento da empresa, muitos deles encerrados à rotação no período em que decorreu o evento. No parque de Belém foram colocadas tendas da organização, tendo estado encerrado ao estacionamento entre 27 de julho e 10 de agosto.

Os colaboradores da EMEL, o efetivo de Fiscalização, esteve presente no apoio à organização do evento, ao lado da Polícia de Segurança Pública, da Polícia Municipal, do Instituto Nacional de Emergência Médica e da Proteção Civil, entre outras instituições. Com o objetivo de facilitar a mobilidade e o estacionamento nas condicionantes definidas, a EMEL foi chamada a intervir nas zonas amarela (restrição fortemente condicionada à circulação rodoviária) e verde (restrição condicionada à circulação rodoviária) e também na organização do estacionamento na antiga Praça Sony.

Foi desenvolvida uma fiscalização de proximidade, prestando informações objetivas e claras, tentando sempre antecipar as suas necessidades e expectativas. Não foi necessário autuar, nem remover veículos. Os agentes da EMEL adotaram atitudes de correção, cortesia e empenho em receber e ajudar peregrinos e residentes. No final do evento o sentimento generalizado era de satisfação e enriquecimento pessoal e profissional, coroado com o agradecimento do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Engenheiro Carlos Moedas.

Outras iniciativas demonstraram o envolvimento da EMEL com a cidade e com a sua política de mobilidade. Por exemplo, no período caracterizado pelas compras de Natal foi desenvolvida a operação Trenó – era possível estacionar o automóvel, gratuitamente, num parque mais periférico – na Ameixoeira ou no Campo Grande – e aí seguir de autocarro até ao centro da cidade. Mais estruturante foi a integração do acesso ao GIRA no passe Navegante, de forma gratuita para os residentes de Lisboa, conferindo ao sistema um vínculo ainda mais profundo ao transporte público.

2023 ficou também marcado pela reestruturação da abordagem preconizada nas operações de fiscalização do estacionamento. Sem alienar objetivos de eficácia e qualidade, foram redefinidas prioridades e revistos os procedimentos da Fiscalização, implementando uma nova filosofia, mais virada para a promoção da mobilidade e, essencialmente, obedecendo a orientações de pedagogia e colocando no centro as necessidades e dificuldades com que se confrontam as pessoas que se deslocam em Lisboa.

2. ESTACIONAMIENTO



2.1. VIA PÚBLICA

O ordenamento do estacionamento na via pública esteve na gênese da EMEL, em 1994, numa época em que o estacionamento desregulado se impunha no espaço público.

Com a introdução de tarifas e a fiscalização mais presente das normas de estacionamento, o Município conseguiu fazer face a um problema sério, que colocava obstáculos à competitividade e ao desenvolvimento sustentável da cidade, acedendo, paralelamente, aos benefícios que decorrem do estacionamento ordenado.

No seguimento da gestão prosseguida pela EMEL, foi de imediato percebida uma estruturação do espaço público muito diferente, para melhor, com o aumento da segurança proporcionado por uma inequívoca separação das áreas alocadas a cada modo, acabando com a invasão, então generalizada, dos passeios destinados à circulação pedonal pelo estacionamento abusivo, muitas vezes deixando como única alternativa a reciprocidade, isto é, a incursão dos peões pelas vias de circulação automóvel, expondo-se a situações de grande fragilidade.

Associando o montante cobrado ao tempo de permanência torna-se possível estabelecer condições de rotação, permitindo que o mesmo espaço de estacionamento seja usufruído por vários automobilistas, em vez de estar sujeito à rigidez imposta pelo paradigma, ineficiente, do “primeiro a chegar” – se um automobilista com uma necessidade de permanência de 10 horas não tiver qualquer incentivo à remoção do carro, naturalmente ocupará o lugar por essas 10 horas, vedando o acesso a necessidades de permanência mais curtas. Desta dimensão resulta uma quebra da competitividade, por exemplo, para o comércio de rua, ou para outras atividades que possam ser penalizadas por uma acessibilidade diminuída. Outra vantagem da criação de boas condições de rotação é a redução do próprio trânsito, já que muito do tráfego é gerado, exatamente, pela busca de estacionamento, o chamado “trânsito parasita”.

Com um sistema tarifário bem definido e com um adequado *enforcement* legal das normas de estacionamento, torna-se viável constituir a cobrança do estacionamento na via pública como uma importante ferramenta de gestão da mobilidade, como um precursor de uma mobilidade mais sustentável, influenciando o fluxo automóvel e até mesmo desincentivando a utilização de automóvel particular.

A cobrança do estacionamento tarifado, operada de forma eficiente, atinge níveis de rentabilidade que oferecem ao Município um dispositivo de economia circular. Com efeito, a EMEL tem conseguido melhorar a sua operação ao longo dos anos e chegou a um nível de eficiência que lhe permite libertar meios

líquidos da exploração do estacionamento tarifado que canaliza para outros projetos de elevada capacidade da perspetiva da sustentabilidade, mas que, por si só, não se mostram economicamente viáveis – é o caso dos percursos pedonais mecanicamente assistidos, das intervenções de requalificação do espaço público para a criação de condições para os modos suaves, ou, muito especialmente, do GIRA, o sistema de bicicletas públicas partilhadas (SBPP) da EMEL, que produz grandes impactos na mobilidade ciclável em Lisboa oferecendo uma ótima alternativa de transporte no *first mile – last mile*.

Mesmo a simples implementação, e depois a preservação, do dispositivo de ordenamento do estacionamento já traz impactos significativos no território:



FIGURA 2-1 INTERVENÇÃO NA PLACA CENTRAL DA AVENIDA ANTÓNIO AUGUSTO DE AGUIAR

A Avenida António Augusto de Aguiar, por exemplo, tem uma renovada bolsa de estacionamento. Mais segura para peões e para todos os que pretendem circular melhor na cidade. Foi feita a recuperação do pavimento, pintura de lugares para carros, motociclos e bicicletas e também introduzido um novo sistema luminoso de trânsito. Tudo para uma mobilidade mais inclusiva e com um espaço público mais estruturado e valorizado.

A EMEL vem alargando a sua intervenção de ordenamento do estacionamento, estendendo-a cada vez mais pela área do concelho de Lisboa.

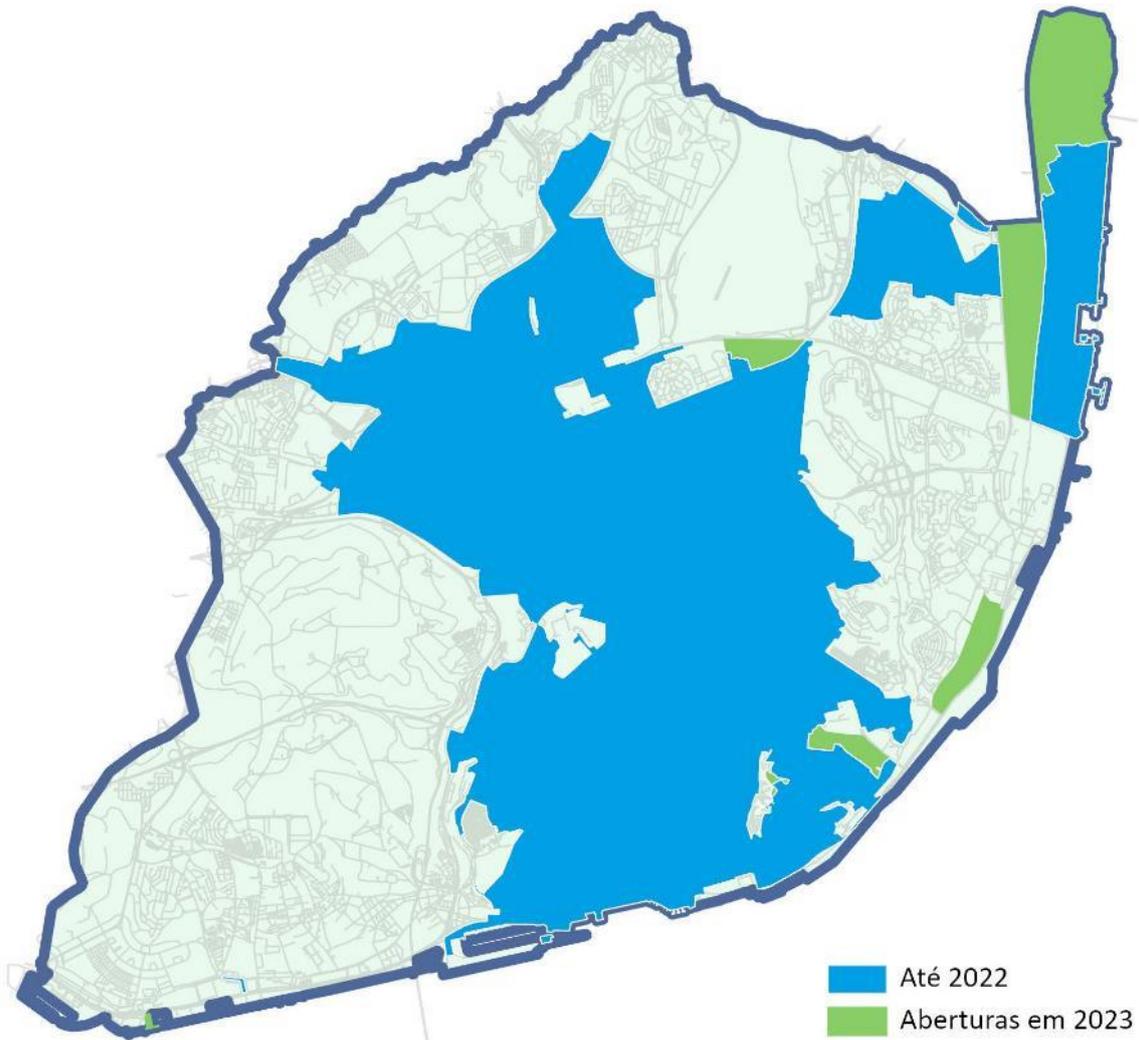


FIGURA 2-2 ÁREA DE ESTACIONAMENTO ORDENADO EM LISBOA E EXPANSÃO EM 2023

Depois de dois anos muito afetados pela pandemia, a EMEL retomou a expansão da atividade de gestão do estacionamento a um ritmo mais moderado que antes, de uma forma gradual e consensualizada com as freguesias.

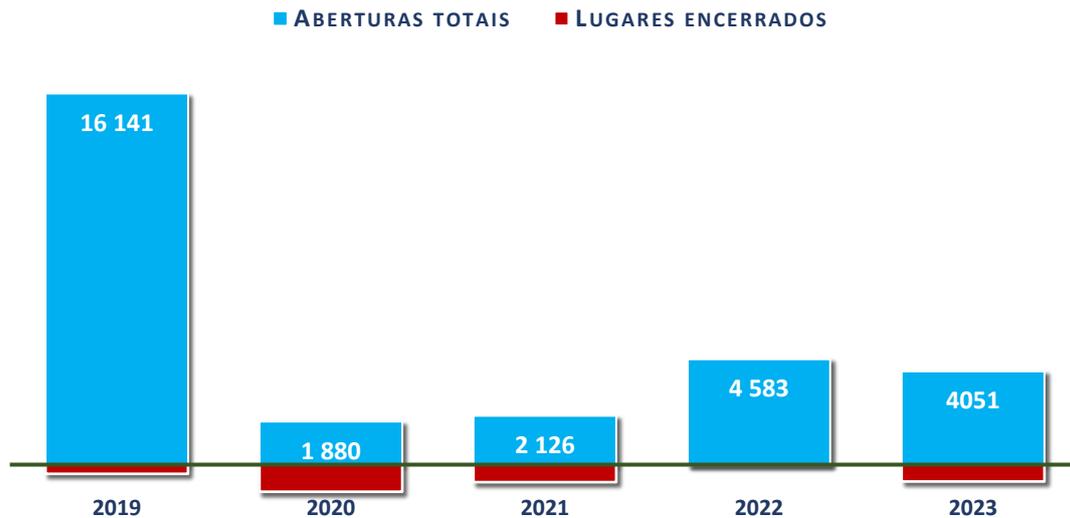


GRÁFICO 2-1 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES DE NOVAS ABERTURAS 2019 - 2023

Quase 1 900 dos novos lugares inserem-se em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) que já se encontravam em exploração, mas cujo ordenamento não estava ainda concluído. Os outros 2 166 ficam situados em ZEDL completamente novas.

TABELA 2-1 NOVOS LUGARES ABERTOS EM ZEDL JÁ EM EXPLORAÇÃO

ZEDL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	DATA DE ABERTURA
052 – AV. BRASÍLIA	0	0	0	52	0	04/dez
055 – B. SANTOS	0	0	22	0	0	18/dez
03G- ALVALADE (G)	0	0	0	5	145	13/set
18A-P. NAÇÕES (A)	0	0	0	1375	0	02/mai
230 – S. BENFICA (O)	0	0	93		0	18/dez
24A-S. VICENTE (A)	0	0	0	126	22	13/fev
24B-S. VICENTE (B)	0	0	0	40	5	13/fev
	0	0	115	1598	172	

TABELA 2-2 ABERTURAS EM NOVAS ZEDL

ZEDL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	DATA DE ABERTURA
07C – Beato (C)	0	0	0	16	0	25/set
07D – Beato (D)	0	0	0	129	11	25/set
07G – Beato (G)	0	0	0	176	2	25/set
18B – P. Nações (B)	0	0	0	940	526	16/out
18D – P. Nações (D)	0	0	0	360	6	16/out
	0	0	0	1621	545	

Em 2023 foram ultrapassados os 100 000 lugares sob gestão.

■ LUGARES EM EXPLORAÇÃO VIA PÚBLICA

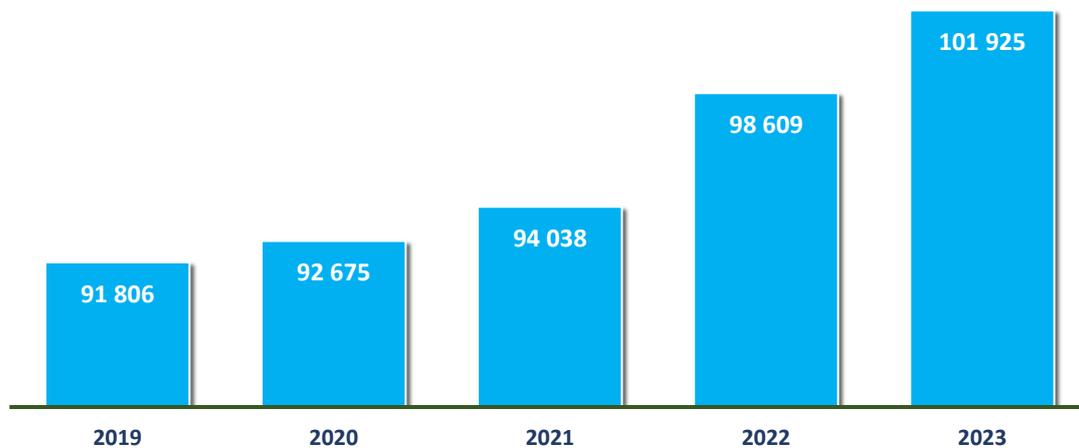


GRÁFICO 2-2 EVOLUÇÃO DO NÚMERO TOTAL DE LUGARES EM EXPLORAÇÃO 2019 - 2023

Os números apresentados consideram apenas i) os lugares tarifados, ii) reservados a residentes e a famílias numerosas, iii) em Bairros Históricos e iv) tarifados no período diurno e reservados a residentes no período noturno. Para além dos alvéolos destas tipologias, que são de livre acesso ao público, na área sob sua gestão, a EMEL assegura o ordenamento de milhares de outros lugares de categorias especiais, como praças de táxi, lugares de carregamento de veículos elétricos, ou lugares privativos, entre outros.

A EMEL já gere lugares de estacionamento ordenado em 21 das 24 freguesias de Lisboa, apresentando-se de seguida o número de lugares de cada uma delas.

Estes números consideram todos os lugares destas categorias. Para além das ZEDL assentes sobre a via pública, a EMEL também gere o acesso automóvel e estacionamento nos Bairros Históricos (BH) onde implementou as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC). A empresa também estabelece acordos com entidades terceiras tendo em vista a gestão de estacionamento em locais sob tutela dessas entidades. Olhando apenas para as ZEDL, registou-se, por tarifa, a seguinte evolução entre 2022 e 2023.

TABELA 2-3 TOTAL DE LUGARES TARIFADOS POR FREGUESIA

FREGUESIA	F. NUMEROSAS	RESIDENTE	TARIFADO	TARIFADO+ RES. NOTURNO	TOTAL
ALVALADE	60	2 094	10 209	321	12 684
AREIRO	26	1 764	5 218	570	7 578
ARROIOS	25	563	5 580	792	6 960
AVENIDAS NOVAS	33	1 606	7 510		9 149
BEATO		13	739		752
BELÉM			142		142
BENFICA	2		743		745
CAMPO DE OURIQUE	48	729	3 385		4 162
CAMPOLIDE	3	213	2 558	32	2 806
CARNIDE	1	852	2 293		3 146
ESTRELA	35	475	3 744	1 002	5 256
LUMIAR	13	541	9 429		9 983
MISERICÓRDIA	7	616	1 093	82	1 798
OLIVAIS	3	1 229	3 490		4 722
PARQUE DAS NAÇÕES	1	532	6 533		7 066
PENHA DE FRANÇA	14	392	5 796	30	6 232
SANTA CLARA		41	555		596
SANTA MARIA MAIOR	2	516	829		1 347
SANTO ANTÓNIO	14	467	2 729	462	3 672
S. DOMINGOS DE BENFICA	23	1 153	9 574		10 750
SÃO VICENTE	4	293	2 082		2 379
TOTAL	340	14 089	84 231	3 291	101 925

TABELA 2-4 SÍNTESE DOS LUGARES DISPONÍVEIS PARA ESTACIONAMENTO NAS ZEDL 2022-2023

	2022						2023					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
LUGARES EM ZEDL	1 382	12 401	21 618	47 417	12 814	95 632	1 543	13 285	22 477	47 743	14 089	99 137

Já nas áreas geridas ao abrigo de contratos com entidades terceiras, a evolução foi a seguinte.

TABELA 2-5 LUGARES GERIDOS PELA EMEL AO ABRIGO DE CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO 2022-2023

	2022				2023			
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE
052 - AV. BRASÍLIA (APL)	0	0	1 373	0	0	0	1 357	29
04G - PRAÇA PASTEUR			124				124	
03C/03H/03M - ALVALADE (CID. UNIVERSITÁRIA)	0	0	0	466	0	0	0	454
11F - CAMPOLIDE (PALÁCIO DA JUSTIÇA)	0	0	296	0	0	0	0	0
TOTAL			1 793	466	0	0	1 481	483

Finalmente, nas ZAAC, as alterações foram muito reduzidas.

TABELA 2-6 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM ZAAC 2022-2023

ZAAC	2022	2023
011 - BAIRRO ALTO	95	95
042 - ALFAMA	180	180
043 - SANTA CATARINA	87	86
044 - CASTELO	145	149
TOTAL	507	510

Em síntese, a evolução global por tarifa foi a que se segue:

TABELA 2-7 EVOLUÇÃO DOS LUGARES DISPONÍVEIS POR COROA TARIFÁRIA 2022-2023

	2022	2023
EIXOS PRETOS	0	0
EIXOS CASTANHOS	1 382	1 543
EIXOS VERMELHOS	12 401	13 285
COROA AMARELA	23 411	23 958
COROA VERDE	47 883	48 226
RESIDENTES + FAMÍLIAS NUMEROSAS	13 025	14 403
BAIRROS HISTÓRICOS	507	510
LUGARES TOTAIS	98 609	101 925

Em todas as tarifas foi registado um aumento do número de lugares, exceto na tarifa preta, que ainda não vigora em nenhuma artéria.

Em alinhamento com a definição estratégica do Município, a categoria de lugares que mais cresceu, entre 2022 e 2023, foi a que estabelece condições de proteção específica das necessidades dos residentes.

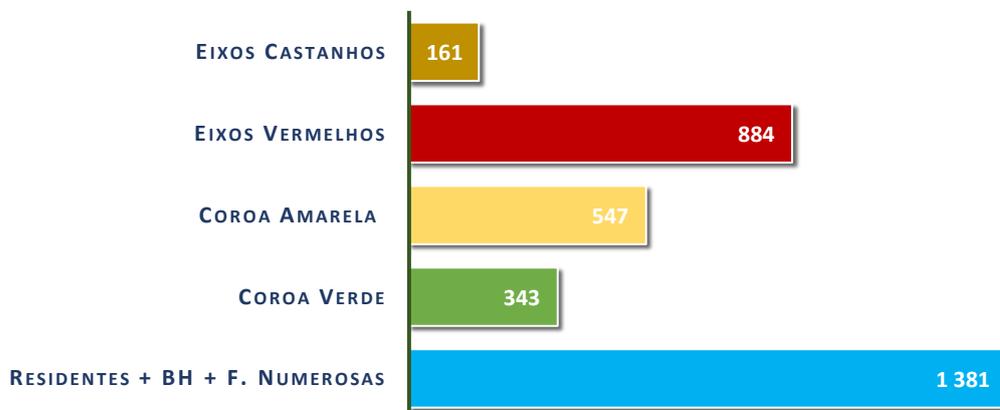


GRÁFICO 2-3 VARIAÇÃO LÍQUIDA DO NÚMERO DE LUGARES POR TARIFA 2022 – 2023

O avolumar da pressão de estacionamento, em algumas áreas da cidade, deixa como única alternativa viável para atender às necessidades de estacionamento dos residentes a definição de zonas reservadas, onde apenas com o dístico associado à ZEDL em que estão inseridas é permitido o estacionamento. Ao retirar capacidade para a rotação nos arruamentos em que é estabelecida, esta reserva acaba por produzir impactos negativos, aumentando a pressão das artérias adjacentes, impondo, assim, a adoção de tarifas de valor superior nessas artérias, para a preservação do equilíbrio entre o desincentivo ao estacionamento incorporado nessas tarifas e a pressão de estacionamento aí registada.

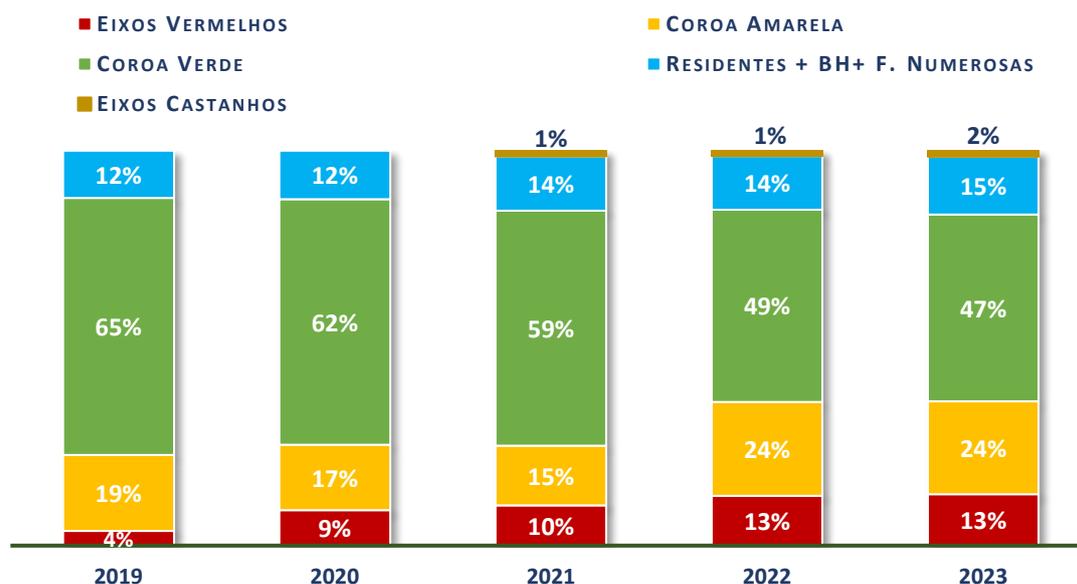


GRÁFICO 2-4 PROPORÇÃO DOS LUGARES ORDENADOS POR COROA TARIFÁRIA

A manutenção deste equilíbrio tarifa/ pressão de estacionamento reflete-se numa quebra do peso relativo da coroa verde que, embora se mantenha como a mais preponderante, não atinge o número de lugares que se poderia esperar nesta fase da expansão do estacionamento ordenado. De facto, a implementação do estacionamento ordenado vai com os mesmos anos da própria EMEL, 29, e teve início nas zonas mais centrais, de maior pressão. Nesta altura, o que seria de esperar era um alargamento para áreas de menor pressão, onde a tarifa verde se mostra a mais adequada, e é o que acontece – os novos lugares acolheram, essencialmente, a tarifa verde, o que aumenta o número de lugares desta coroa. O que faz com que a tarifa verde perca peso relativo é esta correção das tarifas aplicadas em ZEDL já consolidadas, mas que registaram um aumento de pressão elevado, levando, assim, à fixação de tarifas mais caras.

Este é um processo muito delicado, e que exige uma monitorização atenta dos impactos produzidos, visando a máxima preservação do alinhamento da tarifa à pressão e, por essa via, do equilíbrio da ocupação e o melhor nível de serviço possível.

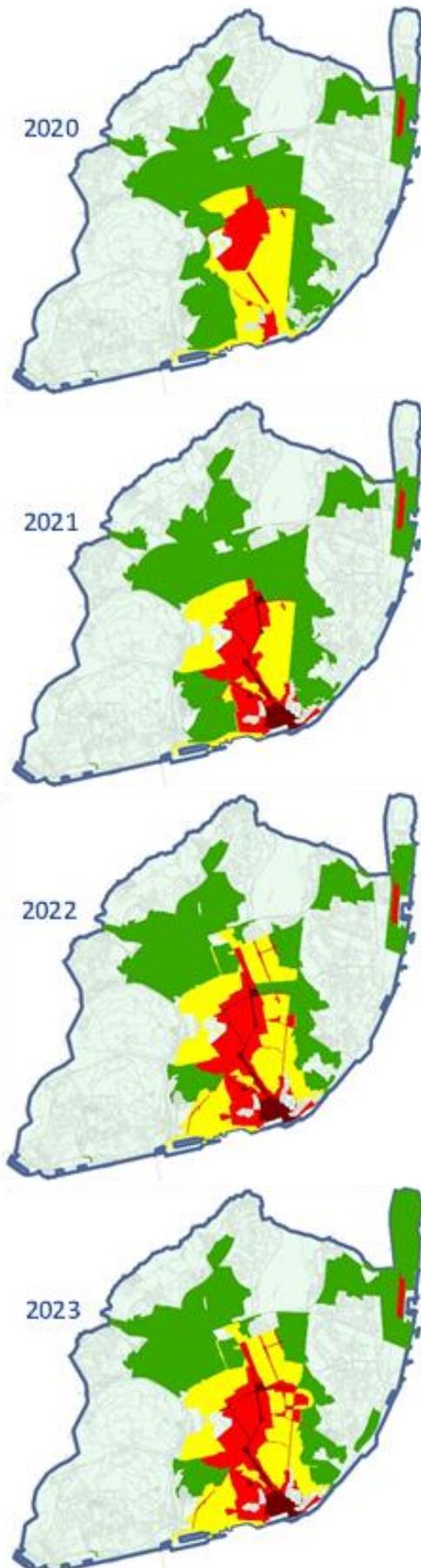


FIGURA 2-3 EVOLUÇÃO TARIFÁRIA NO TERRENO 2020 - 2023

Nos últimos anos a configuração da estrutura tarifária sofreu, no terreno, importantes transformações, com o surgimento, em 2021, da tarifa castanha, que veio ocupar os eixos que, antes, eram de tarifa vermelha que, por sua vez, se estendeu pelas artérias da coroa amarela. Numa trajetória semelhante, a tarifa amarela também foi fixada em áreas que anteriormente eram tarifadas com a tarifa verde.

No interior de todas as coroas tarifárias estão definidas bolsas de residentes, em alguns casos até em áreas contíguas a artérias com tarifa castanha.

A reestruturação tarifária refletiu-se num aumento dos preços médios.

A evolução da tarifa de rotação, em termos médios, foi de permanente crescimento entre 2019 e 2022, registando, em 2023, uma estagnação. Quando se considera o impacto do crescimento do número de lugares reservados a residentes (através da série “média do indicador tarifa com lugares de residentes”) percebe-se uma trajetória mais moderada, e até uma inversão de tendência em 2023, com uma ligeira quebra.

O objetivo de incremento do desincentivo ao estacionamento foi atingido – mesmo expurgando os dois anos mais afetados pela pandemia, 2020 e 2021, é clara, em 2022, a redução de horas vendidas face ao registado em 2019.

Em 2023 o volume de horas vendidas cresceu quase 2,8%, mas manteve-se ainda abaixo dos mais de 30 milhões de horas de rotação registados em 2019.

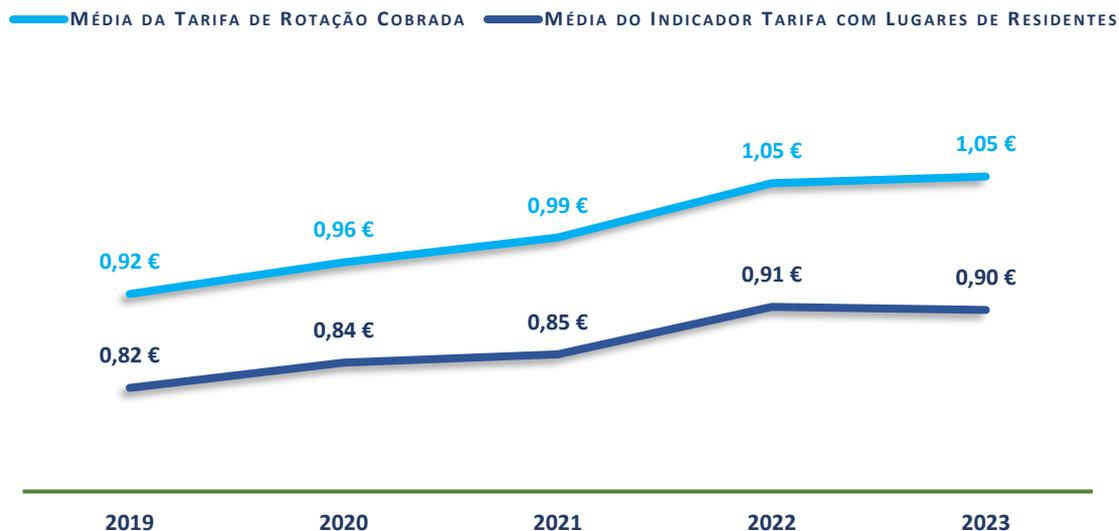


GRÁFICO 2-6 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS MÉDIAS 2019 - 2023

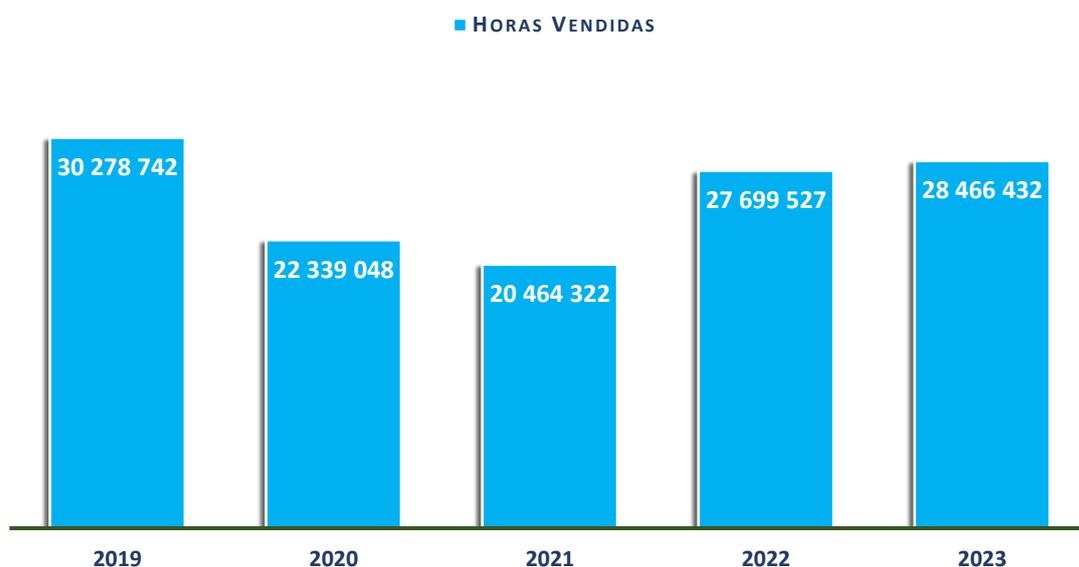


GRÁFICO 2-5 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE HORAS VENDIDAS NO ESTACIONAMENTO DE ROTAÇÃO NA VIA PÚBLICA 2019 - 2023

Uma definição perfeita das tarifas em função da pressão de estacionamento deveria, em tese, levar a um número de horas vendidas muito aproximado entre as várias tarifas. Na prática, seja pela estabilidade que caracteriza a fixação das tarifas, seja pela multiplicidade de fatores que influenciam a procura, esse resultado é virtualmente impossível de atingir.

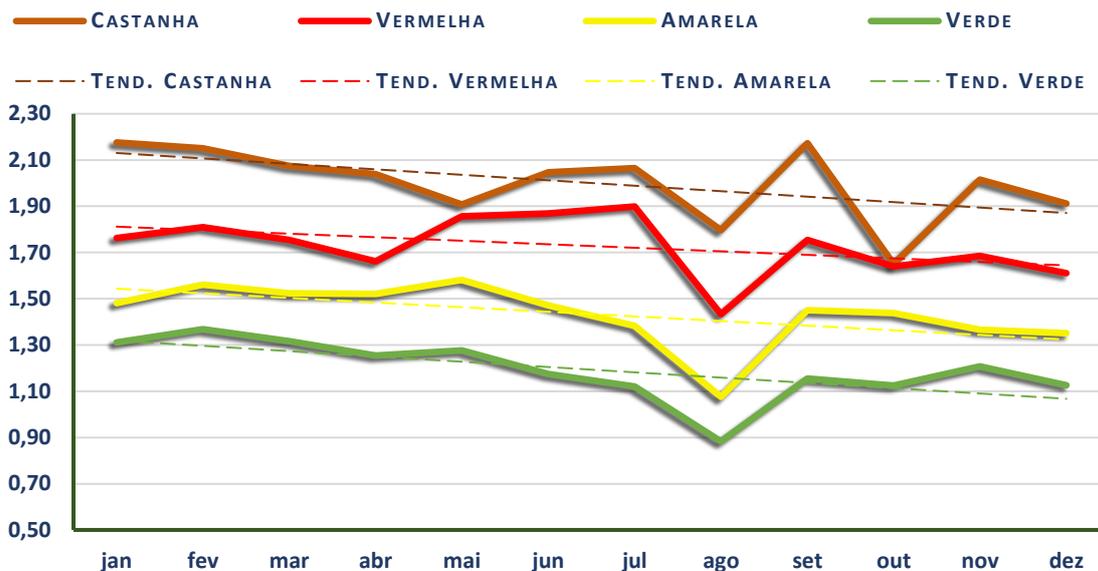


GRÁFICO 2-7 EVOLUÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE HORAS VENDIDAS POR LUGAR E POR TARIFA

A observação dos dados relativos às horas vendidas revela, no entanto, o acerto com que foram fixadas as tarifas nos respetivos arruamentos – apesar de a tarifa castanha ser a de preço mais elevado, é precisamente nos arruamentos em que está implementada que se regista o maior número de horas vendidas por lugar e, ao invés, o facto de a tarifa verde ser a mais baixa não impede que seja aquela que contabiliza menos horas por lugar. As tarifas intermédias, amarela e vermelha, seguem o mesmo racional, como se pode constatar do gráfico anterior. No gráfico também é evidente a quebra do mês de agosto, algo que se repete todos os anos, mas em 2023 agudizada pela realização da Jornada Mundial da Juventude, que condicionou a atividade regular na via pública.

É ainda clara a tendência decrescente da procura, comum às quatro tarifas, que se admite estar relacionada com vários aspetos, mas com dois deles a poderem assumir maior importância:

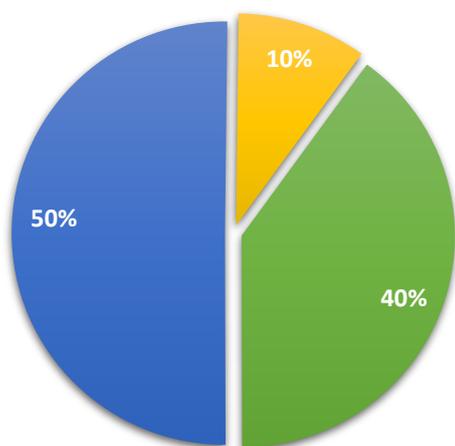


GRÁFICO 2-8 ORIGEM GEOGRÁFICA DOS DÍSTICOS VERDES CONCEDIDOS

i) a quebra de rendimentos alocados à despesa de estacionamento decorrente do impacto abrangente da subida dos indexantes de referência para o crédito à habitação e ii) o crescimento da adesão ao Dístico Verde.

O número de Dísticos Verdes ativos já ultrapassou, em janeiro de 2024, os 20 mil. A 31 de dezembro os dísticos concedidos representavam quase 22% dos lugares tarifados – ao permitir o estacionamento em

qualquer lugar tarifado das ZEDL, o Dístico Verde viabiliza o estacionamento prolongado, reduzindo a oferta destinada à rotação. Os últimos dados apontam para uma proporção de 60% destes dísticos serem emitidos para veículos de não residentes em Lisboa, a maioria deles dos outros concelhos da Área Metropolitana de Lisboa (AML), mas é possível encontrar viaturas registadas um pouco por todo o país, de Braga a Faro.

2.2. RESIDENTES

Os vetores estratégicos orientadores de toda a atividade da EMEL visam a promoção de uma mobilidade mais sustentável e inclusiva e, especialmente no que respeita às suas necessidades de estacionamento, a proteção dos interesses dos residentes de Lisboa.

Muita da intervenção da empresa na via pública tem em perspetiva o enquadramento dessa proteção, procurando preservar os equilíbrios que sustentam uma mobilidade fluída – é o caso, como se viu, do ordenamento tarifário do estacionamento de rotação, cuja dimensão desincentivadora decorre, em certa medida, do crescente número de lugares reservados a veículos com dístico de residente.

O planeamento e implementação de medidas de apoio ao estacionamento de residentes enfrenta desafios complexos.

Uma das alternativas passa pelo aproveitamento de capacidade “adormecida” – sendo certo que, em algumas áreas, existe falta de capacidade *off street*, também é verdade que noutros locais os lugares existentes registam uma ocupação muito abaixo do que seria possível.

Numa outra dimensão, a EMEL passou a intensificar a fiscalização noturna, de uma forma pedagógica, mas visando a proteção dos lugares destinados a residentes.

A emissão de dísticos de residente é a principal via de proteção dos residentes, prevista no Regulamento de Estacionamento. Com o dístico de residente é possível, na ZEDL que integra a morada subjacente à emissão do dístico e ainda numa zona contígua, estacionar nos alvéolos tarifados sem necessitar de efetuar o pagamento da tarifa, e ainda estacionar nos lugares das bolsas reservadas a residentes, também nessas duas ZEDL. Olhando para a evolução do indicador que confronta os dísticos emitidos com os lugares disponíveis, percebe-se a complexidade deste tema:

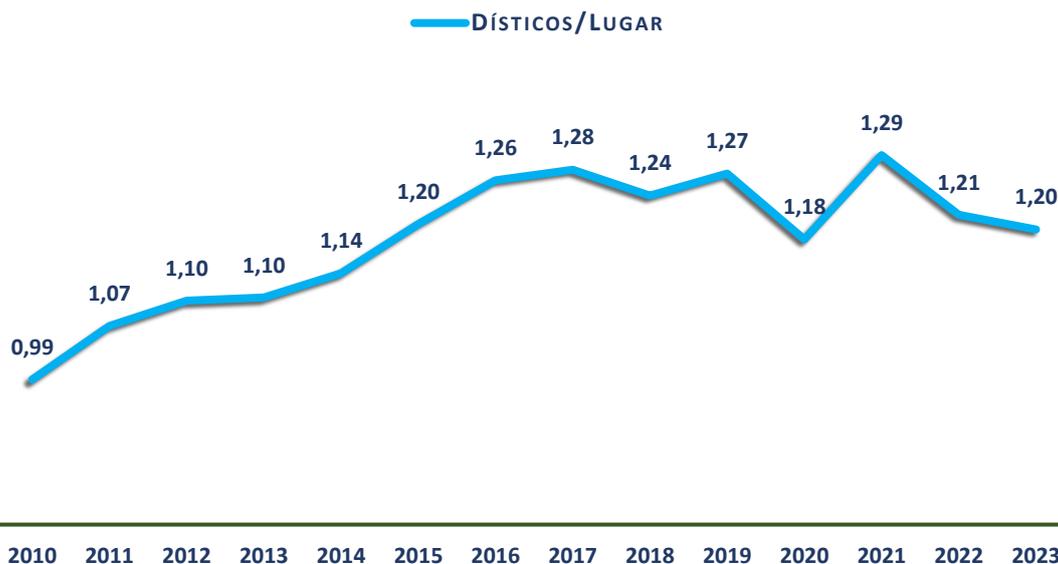
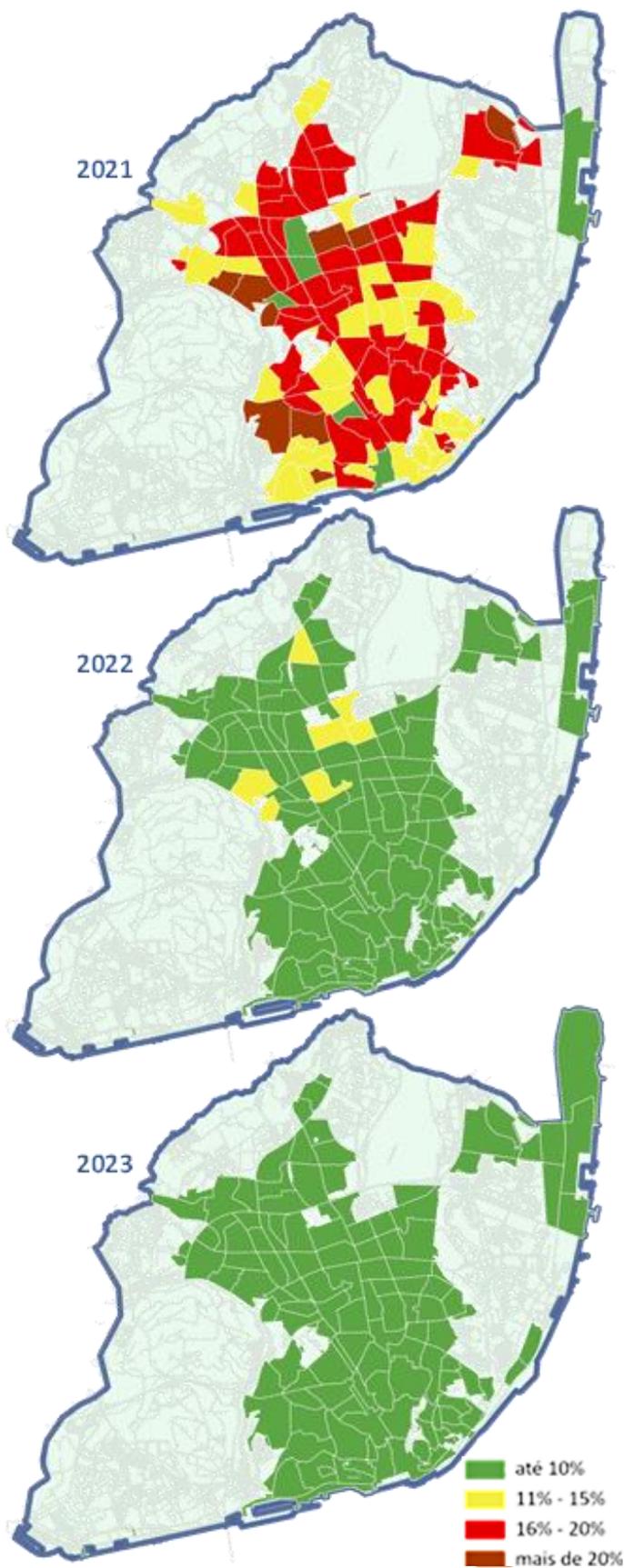


GRÁFICO 2-9 EVOLUÇÃO DO RÁCIO DE DÍSTICOS POR LUGAR NAS ZEDL 2010 - 2023

Apesar das quebras observadas em 2018 (associada a um crescimento muito rápido do número de lugares), e em 2020, em consequência da pandemia, é preciso recuar até 2010 para encontrar o primeiro ano em que há menos dísticos do que lugares ordenados na via pública. Não sendo expectável que todos os veículos com dístico de residente permaneçam estacionados, em simultâneo, a verdade é que não existe capacidade para isso. Mesmo que tal não seja equacionável, os valores do indicador não deixam de apontar para uma sobrecarga da capacidade disponível, o que é corroborado pelo número reduzido de horas vendidas por lugar – apenas nos arruamentos com tarifa castanha se ultrapassam, por vezes, as duas horas vendidas por dia e por lugar.

As descidas observadas em 2022 e 2023 no rácio de dísticos por lugar já acontecem no seguimento da adoção de medidas para aliviar esta pressão.

Por forma a obstar a alguma rigidez incorporada no Regulamento de Estacionamento no que respeita às normas para a obtenção do dístico de residente, foi criada a figura do dístico de usufruto, que tornava possível que viaturas que não estavam registadas em nome de um residente ou cujo Documento Único Automóvel (DUA) não indicasse a morada para onde era solicitado o dístico, pudessem aceder ao título desde que fosse apresentada uma declaração a atestar que o veículo se encontrava ao serviço de um residente nessa morada, o usufrutuário.



O propósito da criação do dístico de usufruto visava a simplificação do acesso a cuidadores ou residentes temporários, mas as escassas exigências colocadas quanto à natureza e características da declaração apresentada vieram a permitir um grande crescimento destes títulos, com indícios de situações abusivas – na maioria das ZEDL estes dísticos representavam mais de 15% do total de emissões e em algumas delas ultrapassavam os 20%. No final do primeiro trimestre de 2022 foi implementada a necessidade, prevista no Regulamento de Estacionamento, de inscrição no DUA do nome do usufrutuário. Com esta exigência, que institucionaliza a relação entre o proprietário do veículo e o usufrutuário, foram afastadas muitas solicitações, assistindo-se a uma queda drástica dos dísticos emitidos com este enquadramento e, em 2023, já não se observava em qualquer ZEDL uma proporção de dísticos de usufruto que ultrapassasse os 10%.

FIGURA 2-4 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE DÍSTICOS DE USUFRUTO 2021 - 2023

TABELA 2-8 NÚMERO DE DÍSTICOS CONCEDIDOS NAS ZEDL E ZAAC

ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos
001-BERNA /VALBOM	2 014	03R-ALVALADE(R)	2 285	17B-OLIVAIS(B)	1 515
003-PARQUE	406	04B-AREIRO(B)	1 442	17C-OLIVAIS(C)	1326
005-AVENIDA DA LIBERDADE	646	04C-AREIRO(C)	1373	17D-OLIVAIS(D)	620
006-S. MAMEDE	363	04D-AREIRO(D)	632	17E-OLIVAIS(E)	908
007-SANTA MARTA	482	04E-AREIRO(E)	737	17F-OLIVAIS(F)	125
008-ALAMEDA	1 021	04F-AREIRO(F)	1 012	17G-OLIVAIS(G)	373
009-CHILE	2 058	04G-AREIRO(G)	1 155	17I-OLIVAIS(I)	173
010-AVENIDAS NOVAS	1 243	04H-AREIRO(H)	2014	18A-PARQUE DAS NAÇÕES(A)	1647
011-BAIRRO ALTO	340	07A-BEATO(A)	798	18B-PARQUE DAS NAÇÕES(B)	1342
012-CHIADO	507	07C-BEATO(C)	22	18C-PARQUE DAS NAÇÕES(C)	867
013-BAIXA	615	07D-BEATO(D)	146	18D-PARQUE DAS NAÇÕES(D)	75
014-PRAÇA JOSÉ FONTANA	1 222	07G-BEATO(G)	150	18E-PARQUE DAS NAÇÕES(E)	651
015-ENTRECAMPOS	1 289	09C-BENFICA(C)	604	19A-PENHA DE FRANÇA(A)	1350
016-CAMPO PEQUENO	1 197	09F-BENFICA(F)	427	19B-PENHA DE FRANÇA(B)	773
017-ESTEFÂNIA	1 375	10A-CAMPO DE OURIQUE(A)	4472	19C-PENHA DE FRANÇA(C)	2 496
018-MARQUÊS POMBAL	1 204	10B-CAMPO DE OURIQUE(B)	404	19D-PENHA DE FRANÇA(D)	400
021-CASTILHO	969	10C-CAMPO DE OURIQUE(C)	2014	19E-PENHA DE FRANÇA(E)	1120
023-BAIRRO AZUL	773	11A-CAMPOLIDE(A)	59	19F-PENHA DE FRANÇA(F)	934
025-CAMPO SANTANA	1 344	11B-CAMPOLIDE(B)	376	20E-SANTA CLARA(E)	284
030-GULBENKIAN	401	11E-CAMPOLIDE(E)	31	20H-SANTA CLARA(H)	793
032-SÃO PAULO	435	11F-CAMPOLIDE(F)	66	23B-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(B)	1175
033-PRÍNCIPE REAL	2302	11G-CAMPOLIDE(G)	544	23C-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(C)	892
037-ANJOS	2 835	11H-CAMPOLIDE(H)	1783	23D-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(D)	391
038-SOCORRO	1 322	11I-CAMPOLIDE(I)	253	23E-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(E)	1129
042-ALFAMA	479	12B-CARNIDE(B)	62	23F-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(F)	570
043-St.ª CATARINA / BICA	534	12C-CARNIDE(C)	346	23G-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(G)	2546
044-CASTELO	633	12D-CARNIDE(D)	1 926	23H-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(H)	414
046-LARANJEIRAS	190	12E-CARNIDE(E)	1204	23I-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(I)	1103
050-MOURARIA	257	13A-ESTRELA(A)	225	23J-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(J)	90
051-BELÉM	39	13B-ESTRELA(B)	2 061	23K-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(K)	2095
055-BAIRRO DE SANTOS	1723	13C-ESTRELA(C)	1 569	23L-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(L)	1806
03A-ALVALADE(A)	938	13D-ESTRELA(D)	1253	23P-SÃO DOMINGOS DE BENFICA(P)	513
03D-ALVALADE(D)	118	13G-ESTRELA(G)	258	24A-SÃO VICENTE(A)	529
03G-ALVALADE(G)	587	14C-LUMIAR(C)	645	24B-SÃO VICENTE(B)	476
03H-ALVALADE(H)	95	14D-LUMIAR(D)	688	24C-SÃO VICENTE(C)	465
03I-ALVALADE(I)	1 359	14G-LUMIAR(G)	1 642	24D-SÃO VICENTE(D)	355
03J-ALVALADE(J)	912	14H-LUMIAR(H)	1 049	24E-SÃO VICENTE(E)	829
03K-ALVALADE(K)	1 188	14J-LUMIAR(J)	1 277	24F-SÃO VICENTE(F)	352
03M-ALVALADE(M)	199	14K-LUMIAR(K)	1 567	24G-SÃO VICENTE(G)	142
03N-ALVALADE(N)	1367	14L-LUMIAR(L)	1564	24H-SÃO VICENTE(H)	431
03O-ALVALADE(O)	1370	14M-LUMIAR(M)	488	24I-SÃO VICENTE(I)	1
03P-ALVALADE(P)	1481	14N-LUMIAR(N)	1 580	24J-SÃO VICENTE(J)	19
03Q-ALVALADE(Q)	1695	14O-LUMIAR(O)	1 020		
				TOTAIS	118 845

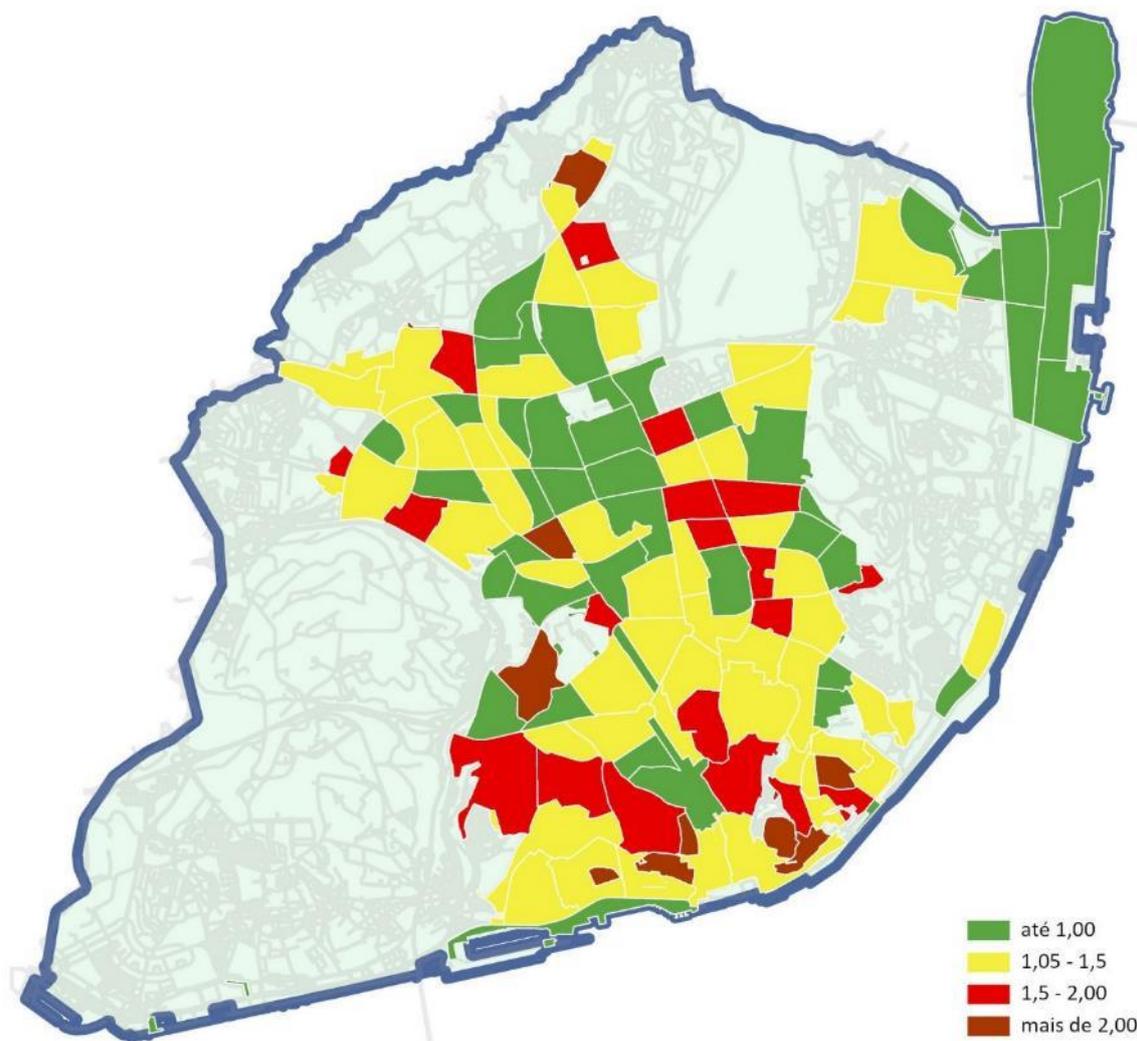


FIGURA 2-5 DISTRIBUIÇÃO DO RÁCIO DE DÍSTICOS POR LUGAR NAS ZEDL E ZAAC

A redução dos dísticos de usufruto permitiu uma queda do rácio global – de 1,21 para 1,20 dísticos por lugar – mas o valor permanece elevado. Na maioria das ZEDL continua a existir mais do que uma viatura com dístico de residente por lugar ordenado e em algumas delas, e em todas as ZAAC, há dois ou mais dísticos por lugar.

Este volume de dísticos por lugar sinaliza a necessidade de maior proteção do estacionamento de residentes, e a EMEL tem prosseguido por essa via – ao longo dos últimos anos o número de lugares reservados cresceu sempre, quer em termos absolutos, quer em proporção dos lugares tarifados. Para além dos lugares de residentes criados nas novas aberturas, têm vindo a ser convertidos lugares tarifados em lugares reservados a residentes, a tempo inteiro ou definindo a reserva a partir do final do horário tarifado.

TABELA 2-9 PRINCIPAIS AÇÕES DE CONVERSÃO DE LUGARES TARIFADOS EM RESERVADOS A RESIDENTE E RESIDENTE NOTURNO

CONVERSÃO DE LUGARES TARIFADOS PARA RESIDENTES E RESIDENTE NOTURNO	Nº LUGARES
AREIRO	469
AREIRO (RN)	438
SANTO ANTÓNIO	135
ALVALADE (RN)	37
ARROIOS (RN)	615
ESTRELA (RN)	39
TOTAL	1 733

Em termos globais, a evolução dos lugares reservados para estacionamento de residentes é a seguinte:

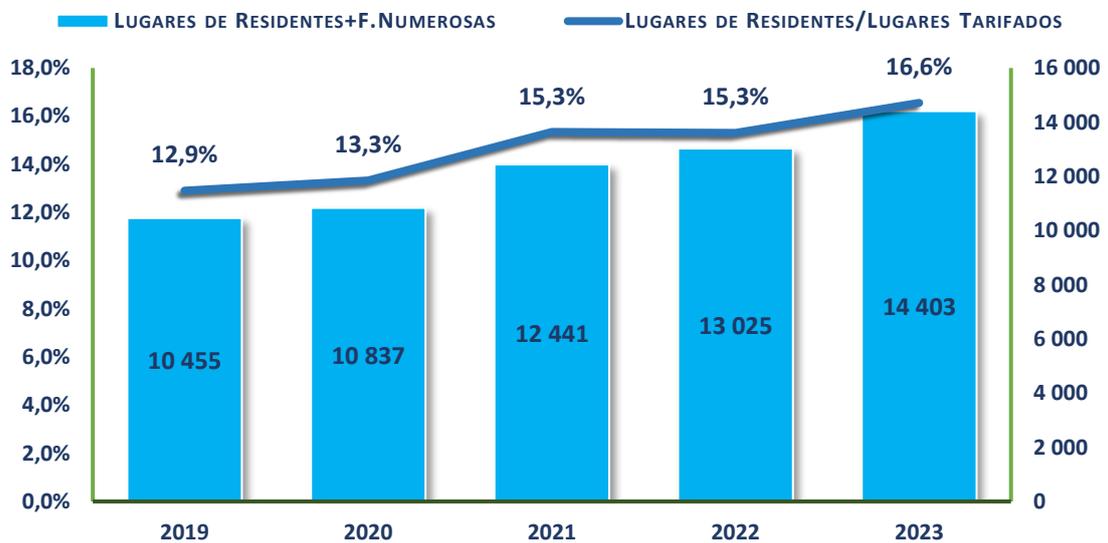


GRÁFICO 2-10 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES PARA RESIDENTES 2019 - 2023



FIGURA 2-6 SINALIZAÇÃO VERTICAL DE LUGARES TARIFADOS E DE BOLSA DE RESIDENTES

É o ordenamento do estacionamento e o *enforcement* legal das suas normas que permite definir e implementar estas opções.

A eficácia atingida com o ordenamento do estacionamento viabiliza a conceção de medidas cada vez mais finas, mais dirigidas para objetivos específicos. É o caso dos lugares reservados para famílias numerosas – lugares de estacionamento reservado para famílias com, pelo menos, três menores de 18 anos, um deles com menos de dois anos de idade. Com estes requisitos, o agregado familiar pode solicitar a atribuição de um lugar de estacionamento na proximidade da sua residência, onde poderá estacionar qualquer um dos veículos com dístico associado a essa morada (no máximo três).

TABELA 2-10 DÍSTICOS DE FAMÍLIA NUMEROSA POR ZEDL

ZONAS	L. FAMÍLIAS NUMEROSAS.	ZONAS	L. FAMÍLIAS NUMEROSAS.	ZONAS	L. FAMÍLIAS NUMEROSAS.
001 - BERNA /VALBOM	7	03M - ALVALADE(M)	8	14G - LUMIAR(G)	7
003 - PARQUE	1	03N - ALVALADE(N)	7	14H - LUMIAR(H)	1
005 - AV. DA LIBERDADE	1	03O - ALVALADE(O)	8	14K - LUMIAR(K)	1
006 - S. MAMEDE	1	03P - ALVALADE(P)	14	14L - LUMIAR(L)	1
007 - SANTA MARTA	2	03Q - ALVALADE(Q)	9	14N - LUMIAR(N)	2
008 - ALAMEDA	2	044 - CASTELO	1	17C - OLIVAIS(C)	1
009 - CHILE	7	04A - AREIRO(A)	6	17E - OLIVAIS(E)	2
010 - AVENIDAS NOVAS	6	04B - AREIRO(B)	5	18C - P. NAÇÕES(C)	1
013 - BAIXA	1	04D - AREIRO(D)	1	19A - P. FRANÇA(A)	4
014 - PR. JOSÉ FONTANA	2	04E - AREIRO(E)	3	19B - P. FRANÇA(B)	1
015 - ENTRECAMPOS	1	04F - AREIRO(F)	6	19C - P. FRANÇA(C)	6
016 - CAMPO PEQUENO	8	04G - AREIRO(G)	5	19D - P. FRANÇA(D)	1
017 - ESTEFÂNIA	3	04H - AREIRO(H)	1	19F - P. FRANÇA(F)	2
018 - MARQUÊS POMBAL	7	052 - AV. BRASÍLIA	1	23B - S. D. DE BENFICA(B)	1
021 - CASTILHO	6	07G - BEATO(G)	1	23C - S. D. DE BENFICA(C)	2
023 - BAIRRO AZUL	1	09C - BENFICA(C)	1	23E - S. D. DE BENFICA(E)	1
025 - CAMPO SANTANA	2	09F - BENFICA(F)	32	23G - S. D. DE BENFICA(G)	6
030 - GULBENKIAN	2	10A - C. OURIQUE(A)	1	23I - S. D. DE BENFICA(I)	1
032 - SÃO PAULO	1	10B - C. OURIQUE(B)	15	23K - S. D. DE BENFICA(K)	6
033 - PRÍNCIPE REAL	8	11F - CAMPOLIDE(F)	1	23L - S. D. DE BENFICA(L)	2
037 - ANJOS	6	11G - CAMPOLIDE(G)	2	23P - S. D. DE BENFICA(P)	4
038 - SOCORRO	3	12C - CARNIDE(C)	1	24A - SÃO VICENTE(A)	1
03E - ALVALADE(E)	2	13A - ESTRELA(A)	13		
03H - ALVALADE(H)	6	13B - ESTRELA(B)	16		
					314

A disponibilidade de um lugar reservado ajuda bastante com um filho com menos de dois anos. Estas e outras necessidades beneficiam muito da atividade da EMEL na via pública. No entanto, a escassa capacidade da oferta impede uma satisfação mais abrangente e com a proximidade desejada das pretensões dos residentes em matéria de estacionamento. A complementaridade com a oferta em parques de estacionamento é fundamental.

2.3. PARQUES

Uma estratégia de mobilidade sustentável reserva para infraestruturas de estacionamento *off street* o papel central no acolhimento de necessidades de estacionamento mais prolongadas – de rotação prolongada ou mesmo mais permanentes. Na dissuasão, nas necessidades de residentes, no aliviar da pressão da via pública, na estruturação do espaço público, a presença do parque de estacionamento reveste uma dimensão estratégica na abordagem ao planeamento da mobilidade, pela complexidade que caracteriza os projetos em cidades históricas, como Lisboa, e mesmo pelos meios financeiros envolvidos, que frequentemente atingem as dezenas de milhar de euros por lugar.

No final do ano de 2023 a EMEL geria 37 parques, com um total de 6 536 lugares.

■ LUGARES EM PARQUES DE ESTACIONAMENTO

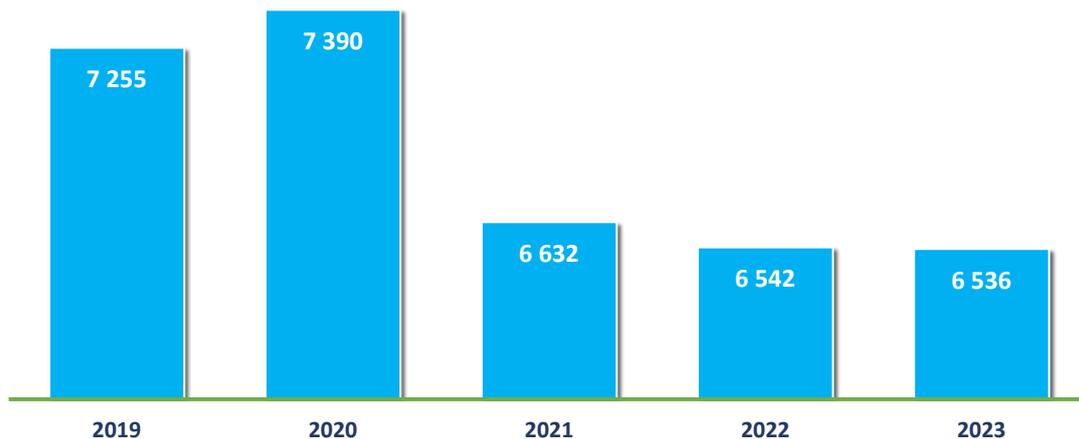


GRÁFICO 2-11 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM PARQUES EMEL 2019 - 2023

Nos últimos anos a EMEL não abriu novos espaços de estacionamento em parques, mas tem, neste momento, em desenvolvimento um abrangente programa de investimento nesta área, com projetos que visam necessidades diversas, desde parques dissuasores a parques mais vocacionados para rotação e, naturalmente, infraestruturas destinadas a residentes.

Face ao ano de 2022, o número de lugares *off street* permaneceu, em 2023, quase inalterado, registando-se o encerramento de uma pequena infraestrutura, a do Largo de Santa Bárbara (18 lugares), agora sob tutela direta da CML.

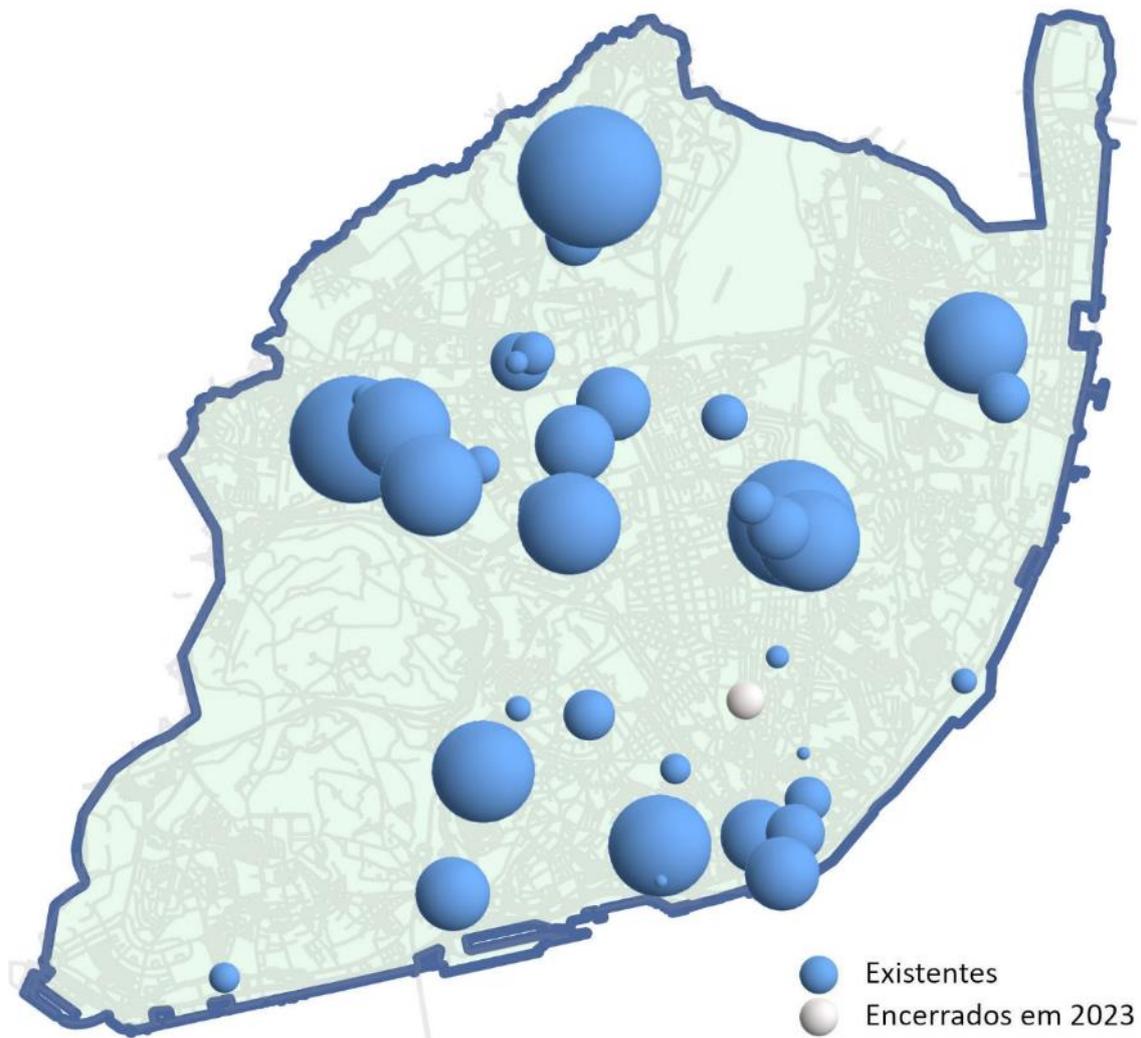


FIGURA 2-7 MAPA DOS PARQUES EMEL

Em 2023 foi concluída uma importante intervenção de fundo na reabilitação do parque da Calçada do Combro – um dos mais importantes da EMEL. Com 240 lugares, o parque situa-se numa zona antiga da cidade, com capacidade escassa e elevada pressão de estacionamento, existindo dois bairros históricos de acesso limitado nas suas proximidades. No *portfolio* da empresa é, em 2023, o segundo no número de avenças para residentes e o terceiro na receita de rotação e atinge esses resultados num ano em que apenas esteve a funcionar em pleno a partir de março, depois de um ano e meio em obras.

Embora sem a dimensão da intervenção na Calçada do Combro, a EMEL realiza, de forma recorrente, trabalhos de beneficiação nos seus parques, tornando-os mais funcionais, convenientes, ou simplesmente com imagem mais moderna. No piso zero do parque do Mercado do Chão do Loureiro a EMEL deu o espaço a Pitanga, artista visual reconhecida pelo trabalho desenvolvido no âmbito da *street art*, ilustração e design, que, com o seu imaginário e usando os diversos ícones daquela zona da cidade, convoca à reflexão sobre a sustentabilidade.



FIGURA 2-8 PINTURA NO PISO ZERO DO PARQUE DO MERCADO DO CHÃO DO LOUREIRO - EM EXECUÇÃO POR PITANGA E JÁ CONCLUÍDA

A valorização dos parques EMEL é um facto e a sua integração na dinâmica da cidade ultrapassa, por vezes, o âmbito estrito da mobilidade, envolvendo-se na realização de iniciativas de âmbito diverso e que trazem à empresa uma notoriedade diferente. A coordenação com a EGEAC permitiu que a EMEL apoiasse a organização das festas da cidade e de fim de ano, com a utilização de espaço no Parque Mayer e no Parque do Campo das Cebolas. A modernidade da infraestrutura do Campo das Cebolas deu, também, bom acolhimento à organização do Red Bull Showrun Lisboa, que ocorreu em junho.

Com um maior cariz de Responsabilidade Social, ainda no Campo das Cebolas, foi organizada uma instalação para a qual a EMEL autorizou a utilização do terraço, para a colocação de resíduos elétricos, no âmbito da celebração do Dia Internacional dos Resíduos Elétricos, em outubro. No mesmo mês, o Parque da Universidade recebeu uma campanha de doação de sangue, organizada pelo BioBanco.

No planeamento da mobilidade no âmbito da Jornada Mundial da Juventude, os parques EMEL foram ativamente envolvidos, com o encerramento à rotação de alguns espaços, nomeadamente, Calçada do Combro, Campo das Cebolas, Parque Mayer, Sousa Pinto, Avenida de Pádua e LIDL Infante Dom Henrique. No parque de Belém foram colocadas tendas de apoio ao evento. Os impedimentos prolongaram-se entre a última semana de julho e a primeira de agosto, tendo a Jornada ocorrido de um a seis de agosto.

Nos meses de novembro e dezembro, em coordenação com a CML, foi implementado o Trenó: neste período, marcado pelas compras de Natal, era possível deixar o carro estacionado no parque da Ameixoeira ou do Campo Grande gratuitamente, e tomar o Trenó, o autocarro da Carris, até à baixa da cidade.

Em junho de 2023 houve a necessidade de realizar uma operação de realocação no centro operacional de gestão remota – a mudança de instalações para o novo local, na Avenida Infante Dom Henrique, em Cabo Ruivo foi executada com rigor, dada a sua complexidade, não tendo havido necessidade de interromper a operação.

TABELA 2-11 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES POR PARQUE 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
ALTO DOS MOINHOS	279	279	279	279	279
ANA DE CASTRO OSÓRIO	79	79	79	79	79
AREIRO	180	180	180	180	180
AVENIDA LUSÍADA	92	92	92	92	92
BELÉM	76	76	76	76	76
CALÇADA DO COMBRO	248	248	248	240	240
CAMPO GRANDE	188	188	196	196	196
CASAL VISTOSO	256	256	256	256	256
CHÃO DO LOUREIRO	192	192	192	192	192
CIDADE UNIVERSITÁRIA	620	620			
COLÉGIO MILITAR	415	415	415	415	415
COMBATENTES	155	155	155	155	155
ESTRADA DA LUZ	98	98	98	98	98
GOMES FREIRE	125				
LARGO DE SÃO SEBASTIÃO	28	28	28		
LARGO DE SANTA BÁRBARA	18	18	18	18	
LUMIAR – METRO	161	161	161	161	173
MERCADO DE ALVALADE	118	118	118	118	118
PARQUE MAYER	81	81	81	81	81
PORTAS DO SOL	150	150	150	150	150
PAVILHÃO + CONDOMÍNIO DA GRAÇA	57	57	57	57	57
REGO	238	238	238	238	238
SETE RIOS	110				
TEIXEIRA DE PASCOAIS	226	226	226	226	226
UNIVERSIDADE	225	225	225	225	225
SOUSA PINTO	135	135	135	135	135
SANTOS RIO	210	210			
ALDEIA DE TELHEIRAS	56	56	56	56	56
ALCÁNTARA	202	202	202	202	202
AMEIXOEIRA	501	501	501	501	501
CAMPO DAS CEBOLAS	205	205	205	205	205
D. LUÍS I	104	104			
D. LUÍS I (RESIDENTES)	54	54	54		
D. LUÍS I / EDP	34	34	34	34	34
DAMASCENO MONTEIRO	81	81			
MERCADO DO RATO	86				
TORRES DE LISBOA	79				
TELHEIRAS NASCENTE	109	109	109	109	109
TELHEIRAS POENTE	158	158	158	158	158
MANUEL GOUVEIA	398	398	398	398	398
GRAÇA	115	115	115	115	115
CAMPO DE OURIQUE	245	245	245	245	245
VILA MARIA	68	68	67	67	67
AVENIDA DE PÁDUA		248	248	248	248
COSME DAMIÃO		287	286	286	286
HUB CRIATIVO DO BEATO			63	63	63
LIDL - AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE			139	139	139
GARAGEM DE ARROIOS			49	49	49
	7 255	7 390	6 632	6 542	6 536



FIGURA 2-9 PISOS SEIS E CINCO DO PARQUE DA CALÇADA DO COMBRO

2.4. ATIVIDADES DE SUPORTE

A gestão e ordenamento do estacionamento, seja na via pública ou em parques, obriga a uma capacidade de intervenção eficaz em diversas dimensões. Em primeira linha está o próprio efetivo de Fiscalização, o grupo de Homens e Mulheres que asseguram o *enforcement* legal das normas de estacionamento, e de cuja atividade decorre a necessidade de processamento eficaz das contraordenações emitidas. A implementação no terreno do sistema tarifário

implica também a disponibilidade de meios de pagamento fiáveis, assegurados por parquímetros e, desde 2014, por *apps* de pagamento eletrónico.

Para além destas áreas mais especializadas, é imperativo assegurar uma assistência técnica capaz, que garanta aos clientes EMEL a confiança e a prontidão necessárias. A exigência destes fatores fica clara quando se tem presente uma cancela que não abre de imediato quando se pretende sair de um parque de estacionamento, ou quando o ordenamento do estacionamento depende de sinalização horizontal que já acumulou o desgaste suficiente para se tornar ambígua – para ambas as situações, a EMEL dispõe de equipas para acorrer rapidamente às ocorrências que vão surgindo.

No caso da sinalização horizontal a empresa vinha a enfrentar dificuldades nos últimos anos, confrontando-se com a escassez de oferta no mercado para a execução destes trabalhos – em 2023 foi possível dar um passo em frente e a EMEL conseguiu executar a pintura de mais de 20 500 lugares, 18 000 dos quais repinturas de marcações já existentes.

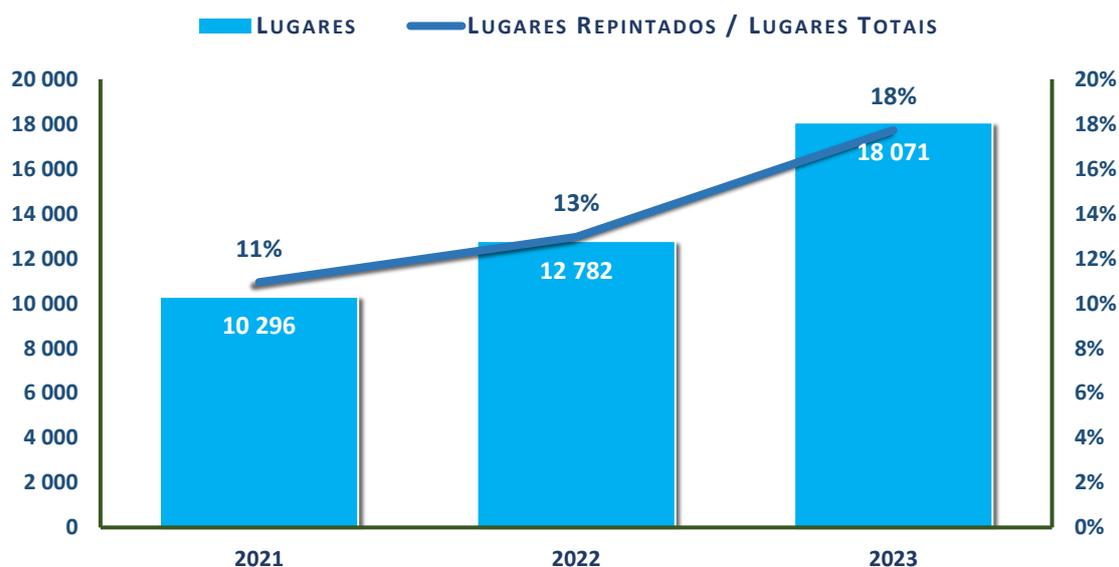


GRÁFICO 2-12 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES REPINTADOS 2021 - 2023

A preservação de uma boa sinalização horizontal poderá não parecer o fator mais crítico da atividade da empresa, mas é, de facto, muito relevante: em larga medida concretiza o ordenamento do estacionamento, transmitindo ao condutor muita da informação que precisa para estacionar em segurança e em conformidade com esse alinhamento. Por outro lado, uma sinalização horizontal inequívoca ajuda a viabilizar operações de fiscalização mais claras e, assim, uma melhor relação com o cliente.

TABELA 2-12 NÚMERO DE LUGARES REPINTADOS POR ZEDL

ZEDL	Lug.	ZEDL	Lug.	ZEDL	Lug.	ZEDL	Lug.
001 - BERNA /VALBOM	1197	03G - ALVALADE(G)	402	04D - AREIRO(D)	702	11I - CAMPOLIDE(11I)	83
003 - PARQUE	212	03H - ALVALADE(H)	251	04E - AREIRO(E)	831	14D - LUMIAR(D)	114
005 - AV. DA LIBERDADE	62	03I - ALVALADE(I)	110	04F - AREIRO(F)	13	14G - LUMIAR(G)	413
006 - S. MAMEDE	17	03J - ALVALADE(J)	134	04G - AREIRO(G)	583	14H - LUMIAR(H)	777
007 - SANTA MARTA	242	03K - ALVALADE(K)	366	04H - AREIRO(H)	899	14L - LUMIAR(L)	1732
014 - PR. JOSÉ FONTANA	5	03L - ALVALADE(L)	89	052 - AVENIDA BRASÍLIA	78	14M - LUMIAR(M)	355
015 - ENTRECAMPOS	991	03M - ALVALADE(M)	293	055 - BAIRRO SANTOS	42	14N - LUMIAR(N)	1024
018 - MARQUÊS POMBAL	29	03N - ALVALADE(N)	255	05G - ARROIOS(G)	75	14O - LUMIAR(O)	793
030 - GULBENKIAN	430	03O - ALVALADE(O)	348	07A - BEATO(A)	167	18B - P. NAÇÕES(B)	27
03B - ALVALADE(B)	121	03Q - ALVALADE(Q)	820	09C - BENFICA(C)	314	18E - P. DAS NAÇÕES(E)	11
03C - ALVALADE(C)	66	03R - ALVALADE(R)	241	09F - BENFICA(F)	185	19B - P. DE FRANÇA(B)	30
03D - ALVALADE(D)	232	04B - AREIRO(B)	589	10B - C. OURIQUE(B)	249	24C - SÃO VICENTE(C)	99
03E - ALVALADE(E)	43	04C - AREIRO(C)	893	10C - C. OURIQUE(C)	33	24F - SÃO VICENTE(F)	4
						TOTAIS	18 071

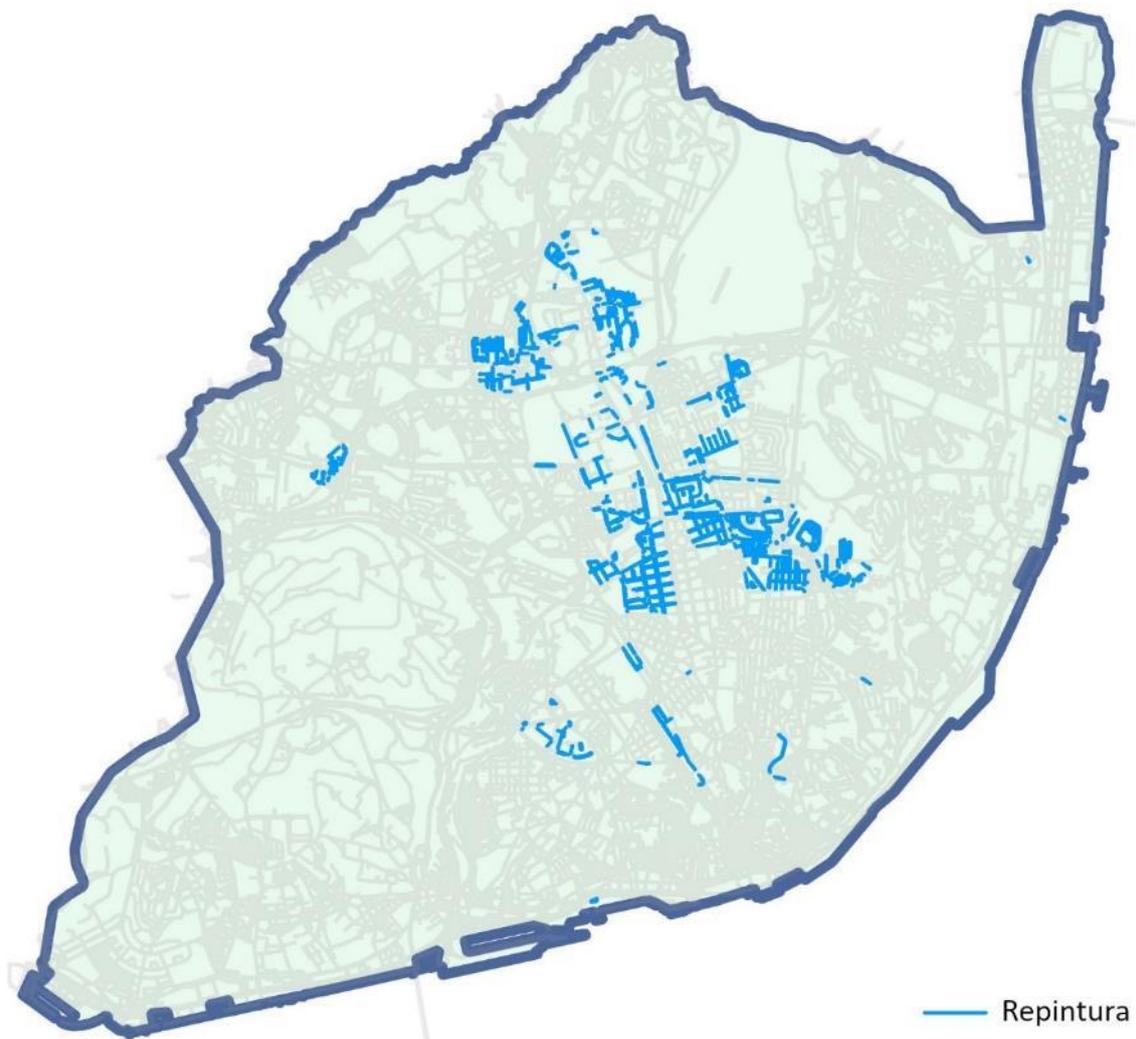


FIGURA 2-10 MAPA DAS ARTÉRIAS QUE BENEFICIARAM DA REPINTURA DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL EM 2023



FIGURA 2-11 8 REPINTURA DE LUGARES - BOLSA DE CARGAS E DESCARGAS, LUGARES DE RESIDENTES E LUGARES TARIFADOS

2.4.1. FISCALIZAÇÃO

O efetivo de Fiscalização assegura, no terreno, o *enforcement* legal das normas de estacionamento. Desta perspetiva, é aqui que se concretiza a estratégia de mobilidade subjacente à definição de tarifas e às restantes ferramentas que, em conjunto, agregam o dispositivo de ordenamento do estacionamento que a EMEL vem disseminando pelo Município.

A forma como são desenvolvidas as operações de fiscalização não é inócua, refletindo um conjunto de prioridades que, necessariamente, deve ser estabelecido – até por uma questão de eficiência e eficácia das suas funções, os Agentes de Fiscalização de Trânsito (AFT) ganham disponibilidade se tiverem bem presentes as infrações a que devem acorrer em primeiro lugar.

O quadro de priorização das infrações tem um alcance bastante mais profundo. Porventura com um passado de foco excessivo na criação de condições de rotação por via do *enforcement* legal do estacionamento tarifado, a EMEL suportou um imenso desgaste da sua imagem, da perceção que os utilizadores

da cidade têm da sua atuação, e isso produz impactos substantivos na capacidade de intervenção da empresa na promoção de boas práticas de mobilidade.

Este quadro reflete também a perspetiva do executivo Municipal sobre o papel da empresa, como aliás se aponta no comunicado de imprensa emitido pela empresa em junho de 2023:

“Com o objetivo estratégico estabelecido pela Câmara Municipal de Lisboa de prestar um serviço público, pedagógico e de qualidade em prol de melhores soluções de mobilidade, a EMEL está desde março a implementar uma nova filosofia na sua área de fiscalização, entre outras áreas, conduzindo a uma transformação ao nível de processos e abordagem aos cidadãos”

“A EMEL está confiante que desta forma contribuirá para uma melhor mobilidade na cidade de Lisboa e para uma empresa mais próxima dos cidadãos”

A ideia é clara e passa por uma postura mais pedagógica, com o cidadão e as suas necessidades no centro das alterações desenvolvidas, mas com um foco muito específico na mobilidade. É este o pano de fundo em que agora assenta a priorização da atividade de fiscalização.

Com os vetores estratégicos definidos e com a principal referência de atuação estabelecida, a Direção de Exploração do Estacionamento partiu para um extensivo processo de revisão de procedimentos, visando a implementação do caminho concebido.

- Retificação e melhoria de procedimentos no sentido de maximizar a clareza das operações e a eficiência dos processos
- Alargamento da abrangência territorial e recorrência da fiscalização, evitando a possibilidade de algumas artérias fiquem, por períodos prolongados, à margem do esforço de fiscalização
- Reforço da articulação com a Provedoria do Cliente EMEL e consequente ajustamento para maximizar o alinhamento da ação da fiscalização
- Articulação com outros serviços da empresa, no sentido do estabelecimento de canais de comunicação que permitam aligeirar e tornar mais eficientes as operações, como por exemplo na validação, rápida e eficaz, de lugares reservados a famílias numerosas

- Uniformização da interpretação da Legislação Rodoviária e, conseqüentemente, da atuação da Fiscalização, tendo em consideração os diversos normativos, como o Código da Estrada, Regulamento de Sinalização de Trânsito, Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública, convenção de Viena (visando os procedimentos a adotar quando em causa estão viaturas do Corpo Diplomático) e, naturalmente, os procedimentos da empresa.

Este processo deu vários frutos, apresentando-se, a título de exemplo, o roteiro elaborado para a abordagem preconizada à fiscalização de cada artéria, quando o AFT aí chega:

1. Iniciar a fiscalização de cada troço dando primazia às infrações fora do tarifado tendo em conta a priorização definida
2. Identificar todos os veículos que se encontrem em infração e elaborar as respetivas denúncias, colocando os elementos constitutivos das mesmas
3. Definir a localização de cada infração, fotografar cada infração e imprimir a respetiva denúncia, colocando-a no para-brisas do veículo a que diz respeito

A definição do espaço “fora do tarifado” encerra todas as prioridades operacionais: um veículo estacionado nos alvéolos que demarcam os lugares tarifados não constitui, necessariamente, um obstáculo à mobilidade. Só após a conclusão dos três passos enunciados, para todas as situações de infração identificadas, é que tem início a fiscalização do estacionamento tarifado.

Qualquer dos AFT, de qualquer uma das 10 áreas operacionais que suportam a estrutura do efetivo, tem presente este roteiro. Este é um resultado fundamental para a implementação da nova abordagem estratégica, conseguido, como outros fatores coadjuvantes, com recurso a uma forte componente formativa, concebida para dar resposta às necessidades críticas de todo o processo:

- Consolidação dos conhecimentos técnicos e de gestão dos Chefes de Equipa
- Desenvolvimento das competências de gestão emocional
- Uniformização dos procedimentos das operações de fiscalização
- Análise e eliminação de contextos de ambigüidade

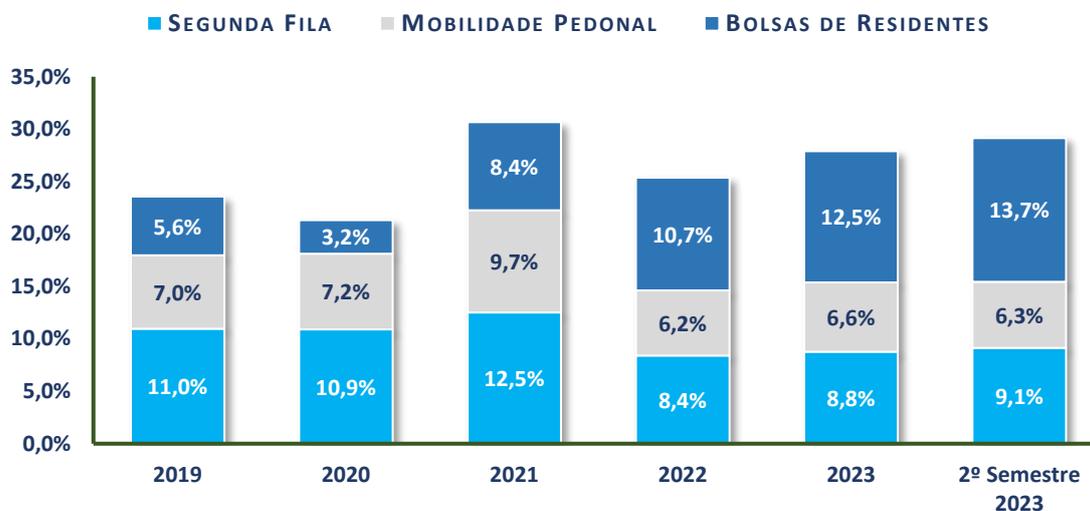


GRÁFICO 2-13 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE OPERAÇÕES ASSOCIADAS A PRIORIDADES OPERACIONAIS 2019 - 2023

Os primeiros dados recolhidos da emissão de denúncias no terreno apontam para o sucesso da aposta em curso, retomando-se, em 2023, a tendência crescente da proporção de denúncias associadas a infrações prioritárias, após um período de vincado enviesamento decorrente da pandemia de Covid-19. No gráfico incluem-se ainda os dados de denúncias emitidas em bolsas de estacionamento reservado a residentes, cuja proteção se mantém como pilar de toda a atividade da EMEL. De salientar que as operações relacionadas com incumprimento no tarifado caíram, no segundo semestre, para menos de metade do total, algo que apenas se tinha registado nos anos de pandemia quando, como se sabe, a cobrança de estacionamento esteve suspensa por largos períodos.

Também em termos de volume os resultados obtidos demonstram a adequada implementação dos novos procedimentos.

TABELA 2-13 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO 2019 - 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
DENÚNCIAS E AVISOS	339 204	287 996	343 197	412 123	424 894
DESBLOQUEAMENTOS	54 985	28 893	43 480	65 737	53 967
REMOÇÕES	10 278	7 933	11 800	17 737	19 056
OPERAÇÕES TOTAIS	404 467	324 822	398 477	495 597	497 917

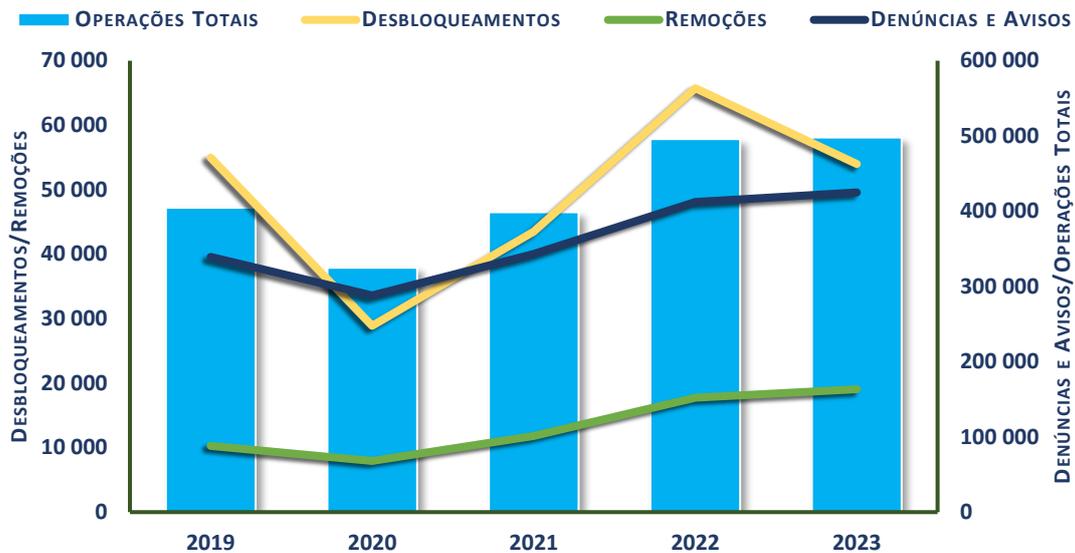


GRÁFICO 2-14 EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO 2019 - 2023

A emissão de denúncias e avisos registou um crescimento que mais que compensou a quebra do volume de desbloqueios. Este resultado destaca-se ainda por ter ocorrido num contexto de redução líquida do número de AFT apeados, precisamente aqueles com maior capacidade de emissão de denúncias e avisos.

TABELA 2-14 EVOLUÇÃO DO RÁCIO DE LUGARES EM EXPLORAÇÃO POR AFT APEADO 2019 - 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
LUGARES TARIFADOS	80 998	81 786	81 089	85 077	87 012
LUGARES DE RESIDENTES+ F. NUMEROSAS	10 455	10 837	12 441	13 025	14 403
LUGARES EM ZAAC	518	522	508	507	510
TOTAL DE LUGARES	91 971	93 145	94 038	98 609	101 925
AFT APEADOS*	99	105	112	115	110
LUGARES POR AFT APEADO	929	890	840	857	923

*equivalente a tempo inteiro

Esta redução do efetivo apeado vem interromper uma trajetória de crescimento verificada nos últimos cinco anos. Quando conjugada com o aumento do número de lugares em exploração, conduz a um crescimento do rácio de lugares por AFT, que já tinha ocorrido em 2022, mas aí apenas em consequência do aumento do número de lugares.

O rácio de lugares por AFT é dos indicadores mais referenciados na atividade de ordenamento do estacionamento, permitindo aferir da capacidade e eficiência da operação. Um valor demasiado elevado do indicador levanta a

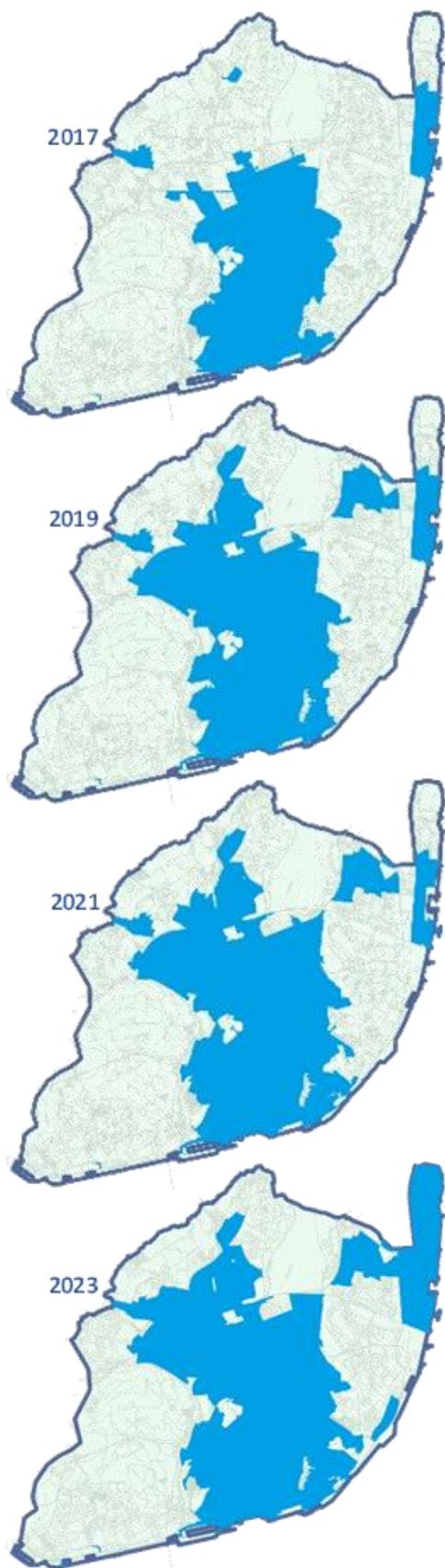


FIGURA 2-12 EVOLUÇÃO DA ÁREA SOB GESTÃO EMEL

sugestão de menor capacidade de intervenção, algo que apenas se poderá contrariar com maior eficiência da operação.

Em Lisboa o alargamento da área de estacionamento ordenado, em especial desde 2017, veio trazer desafios complexos nesta matéria, para mais com o impacto do crescimento do número de lugares a proporcionar o surgimento de discontinuidades nas áreas sob gestão, algo que tornava mais adequada a fiscalização com recurso a meios motorizados, de maior raio de alcance, e que se reflete no crescimento das ações de desbloqueio e remoção.

Com os períodos conturbados de pandemia, em 2020 e 2021, a evolução da atividade coloca-se em perspetiva, registando-se fortes oscilações que, apesar de tudo, culminam numa tendência de crescimento ao longo de 2022 e início de 2023, também decorrentes da mitigação das discontinuidades territoriais. Aí observa-se uma travagem coincidente com o início da implementação da nova abordagem: a assimilação dos novos métodos e a interiorização das prioridades não podia deixar de colocar dificuldades iniciais, mas a verdade é que o caminho traçado acabou por provar os seus méritos e o final do ano reflete uma recuperação que não se pode dissociar do planeamento definido, do facto de hoje, mais do que antes, quando os AFT chegam aos arruamentos onde vão exercer a sua atividade, saberem exatamente a que infrações deve acorrer em primeiro lugar, quais os procedimentos a tomar e de que forma devem atuar.

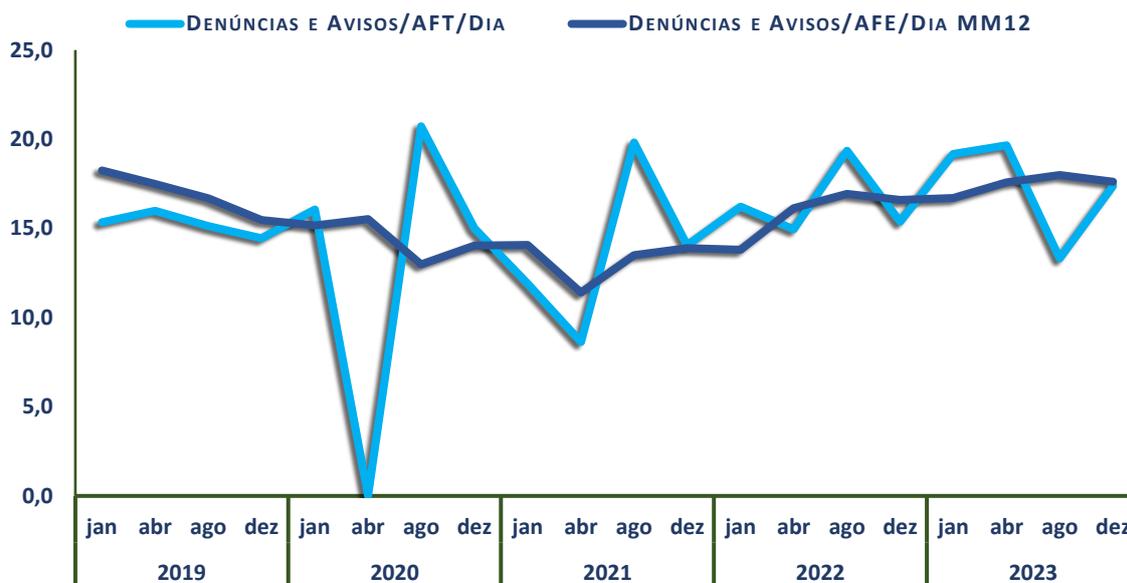


GRÁFICO 2-15 EVOLUÇÃO DA PRODUTIVIDADE INDIVIDUAL MÉDIA DIÁRIA 2019 - 2023

A eficiência, aqui medida pela produtividade média, é um objetivo central de qualquer organização e a atividade de fiscalização não se distingue nesse aspeto. A nova estratégia de abordagem preconizada não abandona esse paradigma, mas também não faz convergir para aí todos os esforços de melhoria, antes pelo contrário.

Se a priorização das intervenções veio estabelecer as orientações necessárias para a consolidação da atividade de fiscalização enquanto instrumento crucial da estratégia de mobilidade, outros meios tiveram de ser mobilizados para reposicionar o cidadão numa posição de charneira de toda a ação do dispositivo. A equipa de coordenação e apoio estabeleceu pontes de articulação com os restantes serviços da empresa que lhe permite uma maior efetividade no ajuste das operações – as reclamações recebidas que visam a atividade de Fiscalização são, desde logo, respondidas com muito maior celeridade, e, para além disso, são entendidas como uma fonte de informação acerca das necessidades dos utilizadores da cidade e, assim, da própria equipa.

Hoje a atividade dos Fiscais da EMEL reveste uma dimensão pedagógica muito mais vincada. Reflexo desse facto, o volume de ações de bloqueio/desbloqueio, muito mais penalizadoras para o infrator, registaram em 2023 uma forte queda, apenas com paralelo no ano de 2020, quando eclodiu a pandemia e a fiscalização se circunscreeu, num largo período, a circunstâncias muito específicas. Apesar de tudo, o bloqueio previsto no Código da Estrada mostra-se adequado para diversos contextos de infração.

O pedido de desbloqueio e a prontidão com que é atendido representa um desafio para a EMEL. O contexto e a dinâmica urbana levantam grandes dificuldades ao planeamento da resposta, tornando, muitas vezes, impossível um nível de prontidão adequado. Apesar disso, têm sido desenvolvidos esforços no sentido de reduzir o tempo de espera entre o pedido de desbloqueio e a sua concretização.

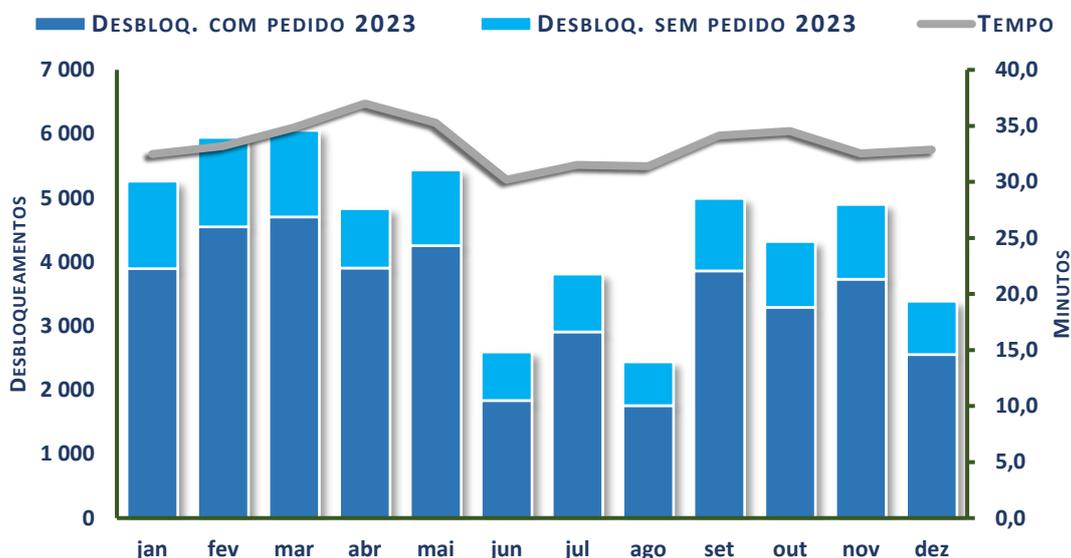


GRÁFICO 2-16 EVOLUÇÃO MENSAL DO VOLUME DE DESBLOQUEIOS E DO TEMPO DE RESPOSTA AO PEDIDO DE DESBLOQUEIO 2023

Em 2023 retomou-se uma trajetória de redução deste período, que infelizmente ainda é superior ao ambicionado pela EMEL. O compromisso é de que se venham a conseguir melhorias mais substanciais, levando este indicador para valores mais alinhados com os *standards* pretendidos pela empresa e, claro está, pelos utilizadores da cidade.

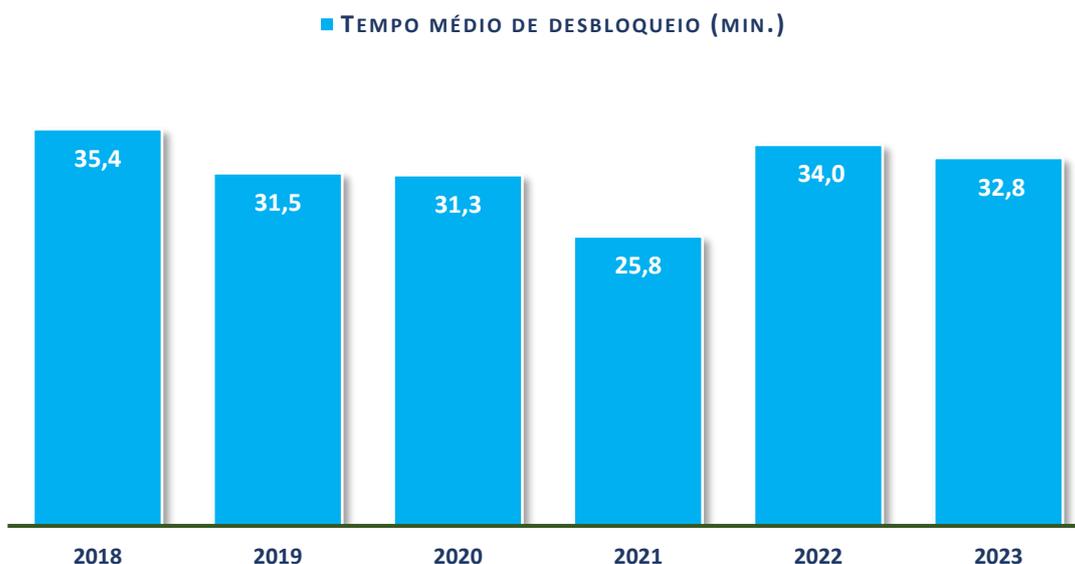


GRÁFICO 2-17 EVOLUÇÃO DO TEMPO MÉDIO DE RESPOSTA AO PEDIDO DE DESBLOQUEIO 2019 - 2023

2.4.2. CONTRAORDENAÇÕES

O objetivo de impor na atividade de Fiscalização uma dimensão pedagógica de maior relevo depende muito do processo de tratamento das contraordenações, especialmente da sua eficácia e tempestividade.

Um dos objetivos de fundo do tratamento e gestão de contraordenações visa a redução do tempo decorrido entre a criação da denúncia de infração e a notificação do condutor do veículo alvo dessa denúncia (arguido), logrando a correta identificação dos arguidos e procedendo à sua notificação, de forma eficaz. Quanto maior for a dilação temporal entre a verificação da infração e a notificação ao arguido, mais diluída fica, por parte do condutor/arguido, a noção sobre a sua responsabilidade quanto à infração cometida e ao necessário respeito pelas regras do estacionamento. Pelo contrário, com uma notificação célere e eficaz, obtém-se uma clara e mais presente ligação à infração do condutor/arguido, de um comportamento a ser evitado, alcançando-se, dessa forma, o cumprimento basilar da função preventiva relacionada com a gestão contraordenacional.

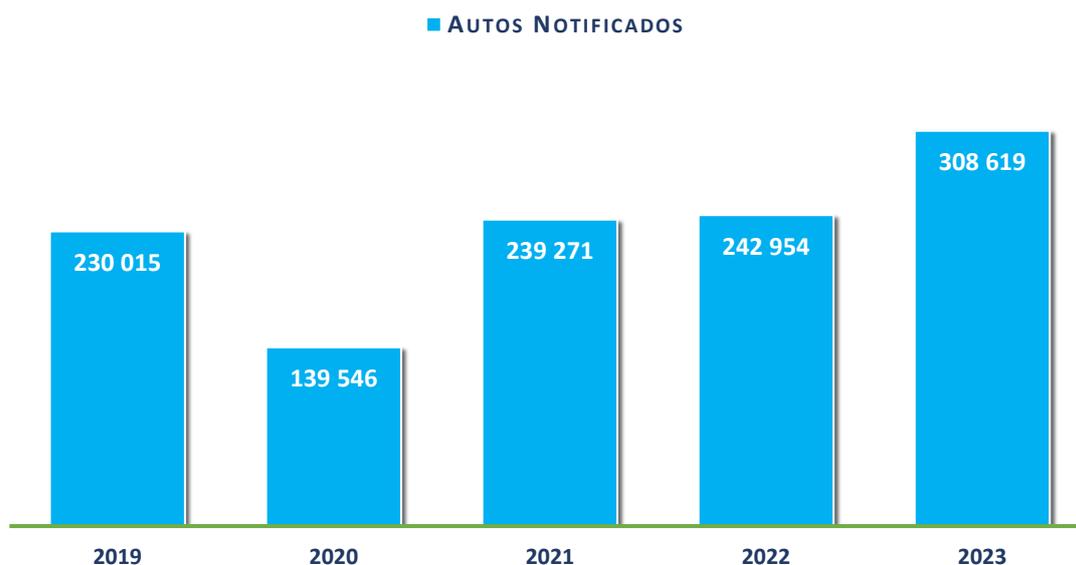


GRÁFICO 2-18 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE AUTOS NOTIFICADOS 2019 - 2023

As contraordenações processadas correspondem, na sua maioria, às denúncias emitidas pela fiscalização apeada, uma vez que o trabalho das equipas de bloqueamento e remoção comporta, por inerência, uma notificação presencial – e, por isso, imediata – do condutor. Desta forma, o volume de notificações realizadas acompanha a atividade da fiscalização apeada, evidenciando, por essa mesma razão, uma contração no primeiro ano de pandemia, a que se segue um crescimento consistente e correspondente a totais anuais superiores a 2019.

O acréscimo de 27% de autos de contraordenação (ACOR's) notificados em 2023, comparativamente a 2022, vem evidenciar um maior sucesso na notificação dos autos de contraordenação aos arguidos, pelo encurtamento do período entre a verificação das infrações rodoviárias por parte da fiscalização apeada e a subsequente emissão dos correspondentes autos de contraordenação.

O pagamento das coimas relativas às contraordenações dos autos emitidos está, naturalmente, associado ao sucesso da notificação, mas não de forma totalmente correlacionada, já que, após uma notificação correta e bem-sucedida, pode ser paga ou não a coima e, sendo paga, esse pagamento pode ter lugar em qualquer momento após a notificação. No entanto, acompanhar a evolução do indicador fornece pistas sobre a eficácia do processo de notificação, assente no claro reconhecimento da premissa de que, quanto menor o hiato temporal infração/notificação, maior será a propensão do infrator ao pagamento.

Relativamente ao volume de coimas pagas e ao respetivo valor, a tendência tem sido análoga, com uma recuperação visível a ser registada em 2023, face aos três anos anteriores. No último ano, o número de processos pagos ultrapassou o valor total anual registado, quer em 2022, quer no último ano de atividade operacional regular, 2019.

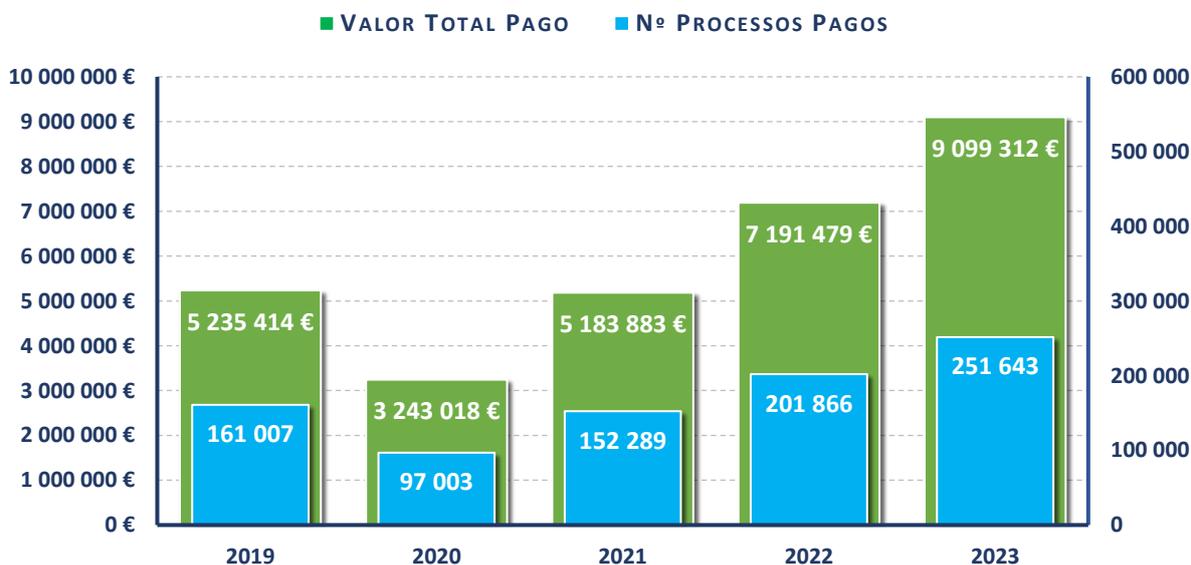


GRÁFICO 2-19 EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE COIMAS PAGAS E RESPETIVO VALOR 2019 – 2023

Importa notar que a notificação do arguido pode ser realizada por diferentes meios, designadamente, através de carta registada com aviso de receção e carta simples, para além do contato pessoal no atendimento presencial, havendo ainda a destacar as notificações associadas aos Pedidos de Identificação do Condutor (PIC's), que se destinam a empresas. Considerando estes meios de forma agregada, é de salientar que foram realizadas, em 2023,

quase 600 mil notificações, o que se reflete num aumento de, aproximadamente, 50% relativamente às efetuadas em 2022 - constata-se, assim, que o aumento, significativo, no envio de ACOR's, refletiu-se efetivamente num aumento de receita.

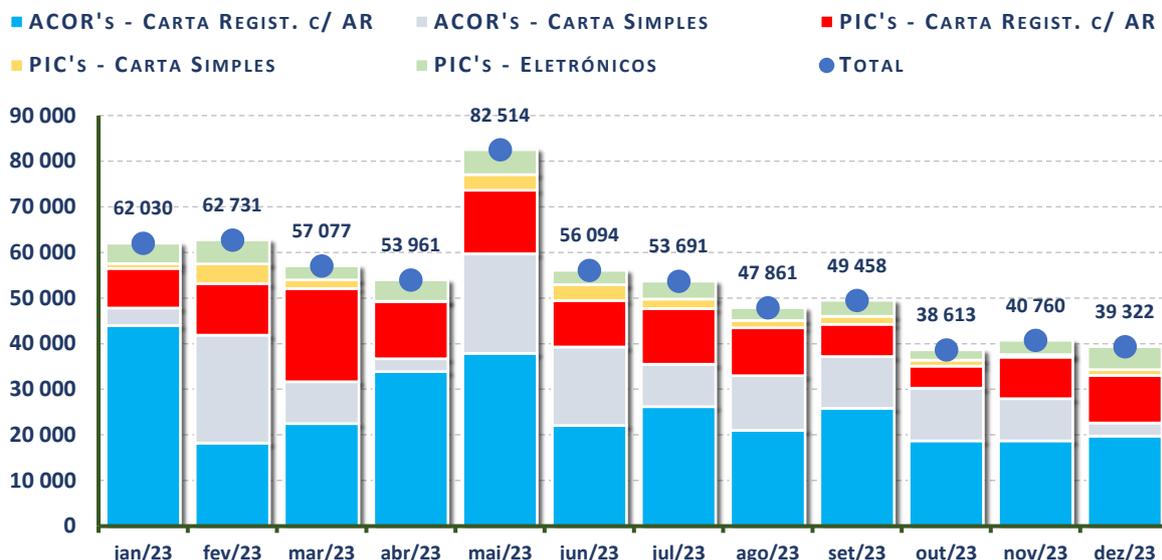


GRÁFICO 2-20 EVOLUÇÃO MENSAL DAS NOTIFICAÇÕES POR MEIO DE ENVIO

Apesar do acréscimo no pagamento de coimas face aos últimos anos, que se traduziu numa maior consciencialização quanto à necessidade do cumprimento das regras de estacionamento, o processo contraordenacional acarreta custos, tempo, esforço e complexidade significativos, que levam a que se tenha continuado a dar primazia ao pagamento voluntário das autuações. O serviço de Identificação Voluntária do Condutor, meio de interação do infrator com a EMEL que antecede o pagamento voluntário, manteve a tendência de crescimento em 2023, aumentando 9% face a 2022.

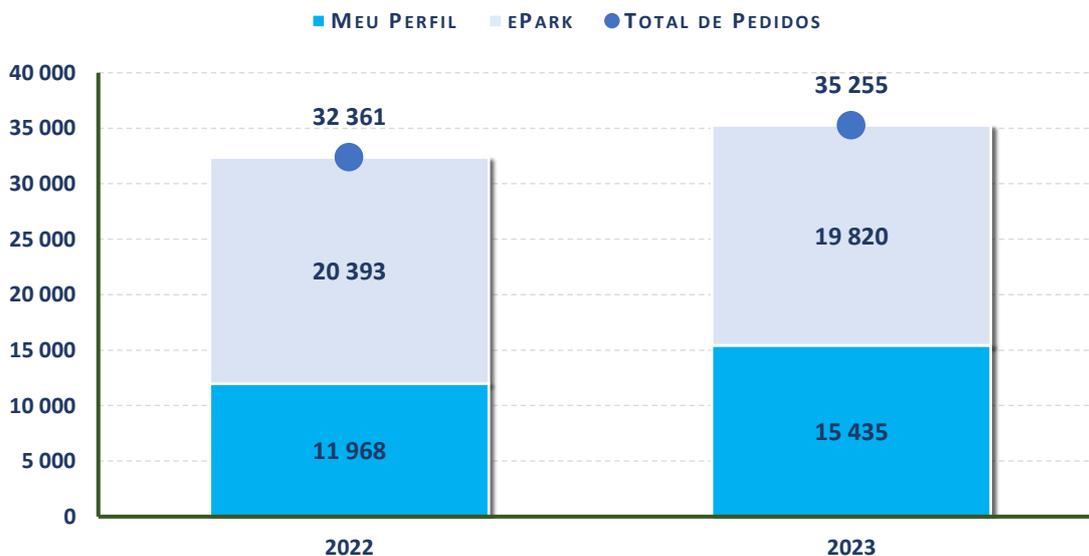


GRÁFICO 2-21 VOLUME ANUAL DE PEDIDOS DE IDENTIFICAÇÃO VOLUNTÁRIA DO CONDUTOR POR CANAL DE ENTRADA 2022 - 2023

No Meu Perfil EMEL, onde está disponível um formulário para o efeito, é o canal mais vocacionado para este serviço. No entanto, a ferramenta disponível no ePark acaba por revelar maior conveniência para o utilizador, embora não ofereça um processo tão ágil, e forneça informação menos completa. Observando a evolução relativa de cada um dos canais verifica-se um crescimento próximo dos 30% no Meu Perfil EMEL, enquanto no ePark se regista uma contração - esta trajetória sublinha a apetência crescente por um canal mais eficiente e seguro para todas as partes envolvidas, constituindo-se como mais um contributo para a melhoria da relação da EMEL com o cidadão.

O processo de tratamento e notificação das contraordenações obteve, em 2023, resultados importantes nos objetivos de consolidação da sua vertente mais associada à capacidade pedagógica da atividade de Fiscalização. A eficácia crescente da notificação, muito para além do decorrente aumento de receita, proporciona uma maior consciencialização da infração, ajudando a percorrer o caminho das boas práticas de mobilidade.

2.4.3. MEIOS DE PAGAMENTO

O ordenamento do estacionamento integra múltiplas dimensões que concorrem para o sucesso de uma estratégia de mobilidade assente na sustentabilidade. Nesse âmbito, a criação de condições de rotação – por intermédio da cobrança de tarifas estabelecidas com referência ao tempo de permanência – e o *enforcement* legal dessa cobrança e de todas as restantes normas de estacionamento, são duas dimensões críticas.

A relação entre o pagamento do estacionamento e a respetiva fiscalização impõe a disponibilização de meios de pagamento que, para além da conveniência e acessibilidade, devem transmitir rigor e dar toda a confiança na sua utilização, contribuindo para uma maior clareza, quer para o automobilista que estaciona, quer para a equipa de fiscalização.

Tradicionalmente, em Lisboa como em qualquer grande cidade, a cobrança de estacionamento na via pública está muito associada à figura do parquímetro e ao processo que lhe é inerente da introdução de moedas e recolha do *ticket* que titula o estacionamento pelo período correspondente à quantia introduzida. O rigor da transação é, neste meio, assegurado por controlos metrológicos recorrentes, que têm lugar regularmente e sempre que as máquinas sofrem uma avaria que o possa pôr em causa. Ainda assim, a impressão do *ticket*, a forma como é colocado no veículo ou até a localização do parquímetro e a sua operacionalidade, são fatores que abrem uma via para o aparecimento de incerteza, de ambiguidade na concretização do pagamento, e que é muito difícil de ultrapassar. Esta transação tem ainda o inconveniente de obrigar à presença física junto do equipamento de cobrança, obedecendo a uma estimativa do tempo que será necessário – pode ser insuficiente, exigindo novo pagamento, ou excessiva, mas sem possibilidade de restituição.

Durante muitos anos não existiu verdadeira alternativa ao parquímetro e ainda hoje eles são incontornáveis. Na sua operação a EMEL tem hoje quase 3 400 parquímetros instalados.

TABELA 2-15 NÚMERO DE PARQUÍMETROS POR ZEDL

ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq
001 - Berna /Valbom	63	03H - ALVALADE(H)	19	11H - CAMPOLIDE(H)	41	19C - PENHA FRANÇA(C)	53
003 - Parque	18	03I - ALVALADE(I)	17	11I - CAMPOLIDE(I)	15	19D - PENHA FRANÇA(D)	19
005 - Av. da Liberdade	42	03J - ALVALADE(J)	26	12B - CARNIDE(B)	1	19E - PENHA FRANÇA(E)	23
006 - S. Mamede	32	03K - ALVALADE(K)	48	12C - CARNIDE(C)	14	19F - PENHA FRANÇA(F)	29
007 - Santa Marta	18	03L - ALVALADE(L)	4	12D - CARNIDE(D)	31	20E - SANTA CLARA(E)	7
008 - Alameda	26	03M - ALVALADE(M)	20	12E - CARNIDE(E)	43	20H - SANTA CLARA(H)	15
009 - Chile	53	03N - ALVALADE(N)	29	13A - ESTRELA(A)	7	21C - STA. MAIOR(C)	1
010 - Avenidas Novas	51	03O - ALVALADE(O)	24	13B - ESTRELA(B)	60	23A - S. D. BENFICA(A)	2
012 - Chiado	21	03P - ALVALADE(P)	65	13C - ESTRELA(C)	51	23B - S. D. BENFICA(B)	27
013 - Baixa	17	03Q - ALVALADE(Q)	29	13D - ESTRELA(D)	48	23C - S. D. BENFICA(C)	18
014 - Pr. José Fontana	42	03R - ALVALADE(R)	51	14C - LUMIAR(C)	20	23D - S. D. BENFICA(D)	10
015 - Entrecampos	51	04A - AREEIRO(A)	2	14D - LUMIAR(D)	13	23E - S. D. BENFICA(E)	27
016 - Campo Pequeno	28	04B - AREEIRO(B)	15	14G - LUMIAR(G)	32	23F - S. D. BENFICA(F)	16
017 - Estefânia	46	04C - AREEIRO(C)	27	14H - LUMIAR(H)	29	23G - S. D. BENFICA(G)	49
018 - Marquês Pombal	39	04D - AREEIRO(D)	16	14J - LUMIAR(J)	50	23H - S. D. BENFICA(H)	28
021 - Castilho	30	04E - AREEIRO(E)	21	14K - LUMIAR(K)	25	23I - S. D. BENFICA(I)	28
023 - Bairro Azul	14	04F - AREEIRO(F)	64	14L - LUMIAR(L)	36	23J - S. D. BENFICA(J)	8
025 - Campo Santana	37	04G - AREEIRO(G)	28	14M - LUMIAR(M)	20	23K - S. D. BENFICA(K)	34
030 - Gulbenkian	16	04H - AREEIRO(H)	39	14N - LUMIAR(N)	43	23L - S. D. BENFICA(L)	19
032 - São Paulo	17	05G - ARROIOS(G)	3	14O - LUMIAR(O)	29	23O - S. D. BENFICA(O)	3
033 - Príncipe Real	40	07A - BEATO(A)	11	17B - OLIVAIS(B)	50	23P - S. D. BENFICA(P)	11
037 - Anjos	80	07C - BEATO(C)	1	17C - OLIVAIS(C)	26	24A - SÃO VICENTE(A)	13
038 - Socorro	45	07D - BEATO(D)	9	17D - OLIVAIS(D)	27	24B - SÃO VICENTE(B)	15
043 - Stª Catarina/Bica	4	07G - BEATO(G)	11	17E - OLIVAIS(E)	21	24C - SÃO VICENTE(C)	11
046 - Laranjeiras	5	09C - BENFICA(C)	12	17F - OLIVAIS(F)	4	24D - SÃO VICENTE(D)	13
051 - Belém	3	09F - BENFICA(F)	8	17G - OLIVAIS(G)	10	24E - SÃO VICENTE(E)	13
052 - Avenida Brasília	37	10A - C. OURIQUE(A)	109	17I - OLIVAIS(I)	1	24F - SÃO VICENTE(F)	9
055 - Bairro de Santos	39	10B - C. OURIQUE(B)	12	18A - P. NAÇÕES(A)	74	24G - SÃO VICENTE(G)	6
03A - Alvalade(A)	21	10C - C. OURIQUE(C)	50	18B - P. NAÇÕES(B)	28	24H - SÃO VICENTE(H)	13
03B - Alvalade(B)	4	11A - CAMPOLIDE(A)	9	18C - P. NAÇÕES(C)	86	24I - SÃO VICENTE(I)	2
03C - Alvalade(C)	3	11B - CAMPOLIDE(B)	23	18D - P. NAÇÕES(D)	15	24J - SÃO VICENTE(J)	2
03D - Alvalade(D)	11	11E - CAMPOLIDE(E)	3	18E - PARQUE NAÇÕES(E)	46		
03E - Alvalade(E)	2	11F - CAMPOLIDE(F)	13	19A - PENHA FRANÇA(A)	36		
03G - Alvalade(G)	8	11G - CAMPOLIDE(G)	21	19B - PENHA FRANÇA(B)	20		
						TOTAIS	3 378

Para além das suas limitações funcionais, os parquímetros implicam múltiplos inconvenientes – são equipamentos caros e exigem a disponibilidade de uma infraestrutura especializada e uma operação logística de complexa otimização,

seja para assegurar a operacionalidade das máquinas ou para a recolha dos valores nelas depositados. Têm ainda o inconveniente de se encontrarem no espaço público, muitas vezes escasso, expostos a diversas fontes de desgaste e consequentes avarias.

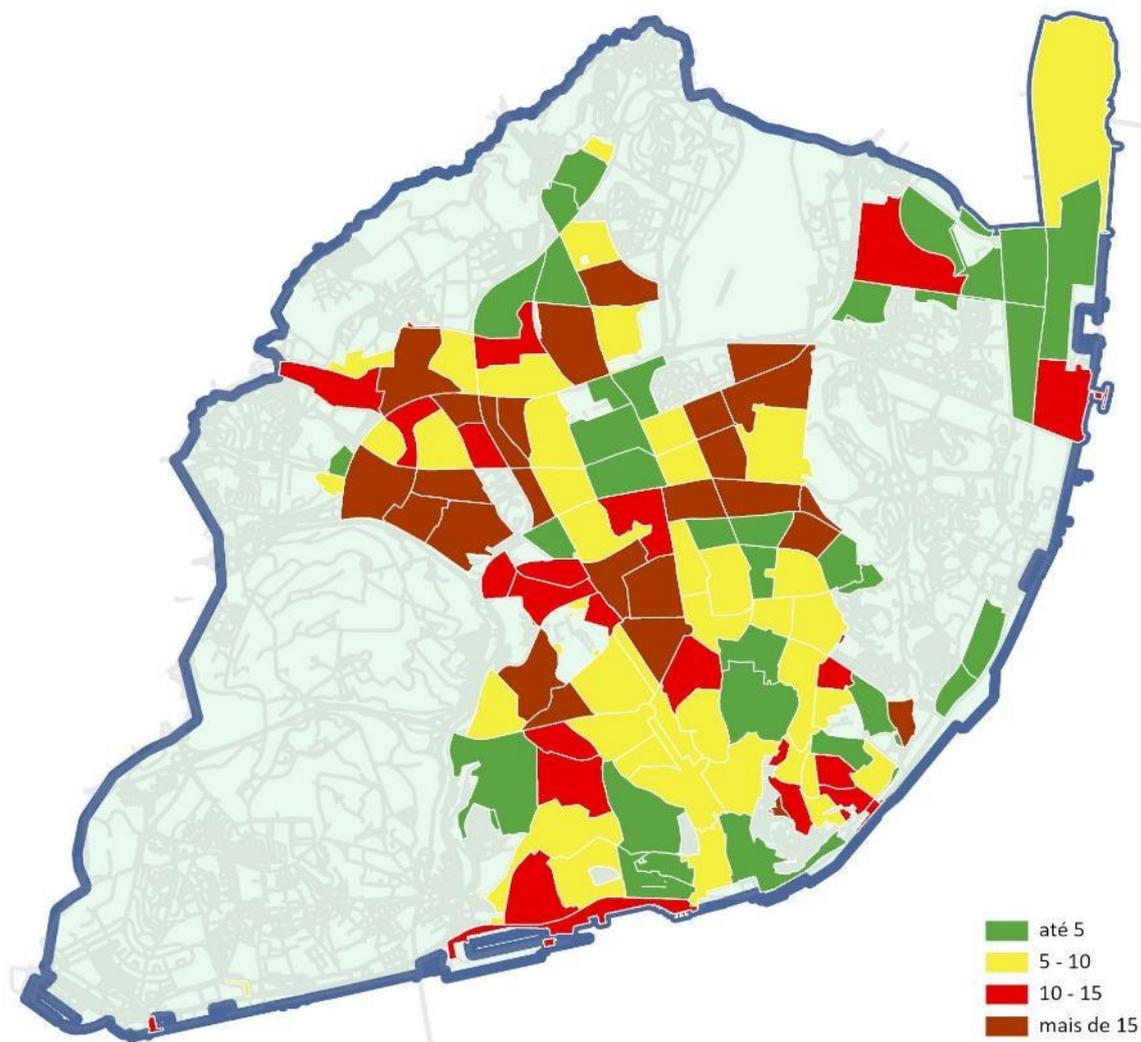
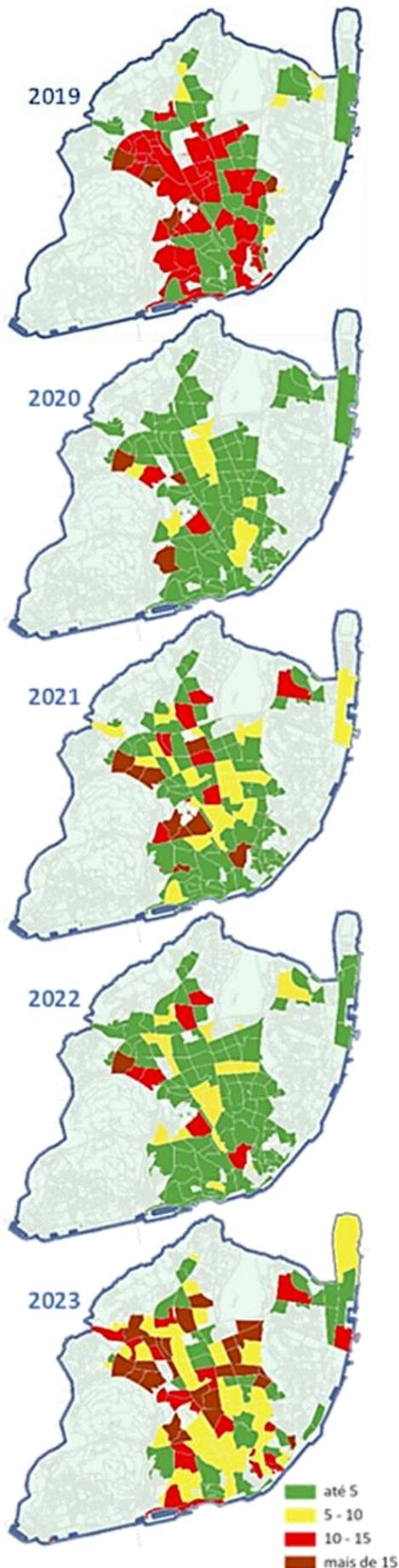


FIGURA 2-13 NÚMERO DE AVARIAS POR PARQUÍMETRO POR ZEDL

Em 2023 verifica-se um grande número de ZEDL em que cada parquímetro, em média, registara mais de uma avaria por mês. Numa delas, a 011H – Campolide, a incidência aproximou-se de seis avarias por parquímetro, por mês, em média, e nas Avenidas Novas, na área com mais procura de estacionamento por rotação, o indicador passou as duas avarias por mês, com cerca de 63% delas provocadas por atos de vandalismo.

A indisponibilidade das máquinas tem um impacto muito mais significativo do que o económico – ela provoca uma má experiência do cliente, uma perceção de baixo nível de serviço e, quando a situação é mais recorrente, quebra da confiança.



A EMEL dispõe de uma equipa com grande capacidade de intervenção e prontidão para acorrer a situações de indisponibilidade das máquinas. Também mantém com os seus fornecedores acordos de nível de serviço exigentes procurando assegurar reparações rápidas e disponibilidade de peças, fatores cruciais para garantir uma disponibilidade elevada.

Mas a exposição aos mais diversos fatores ambientais e o necessário livre acesso às máquinas traz uma dimensão de aleatoriedade e contingência muito grande, inviabilizando uma perspetiva de disponibilidade plena.

Quando se perspetiva a evolução do número de avarias por máquina, nos últimos cinco anos, percebe-se que de 2019 para 2020 houve uma melhoria significativa, mas que teve que ver com a pandemia, com o menor uso das máquinas e, logo, menor desgaste, mas também pelo período de suspensão de pagamento, que afastava grande parte do vandalismo que tem por objetivo o acesso aos montantes que são depositados para pagamento do estacionamento.

A EMEL aproveitou os períodos de suspensão do pagamento para recondicionar o parque de máquinas, substituir as mais degradadas e melhorar as restantes. Esses trabalhos não foram suficientes para evitar o impacto de uma onda de vandalismo a que se assistiu na saída do período de confinamento, em 2021, mas em 2022 é clara a diminuição das ocorrências.

Em 2023 observa-se novo agravamento. Ainda não se verificou o retorno ao número de avarias de 2019, mas o desgaste acumulado das máquinas vai-se impondo.

FIGURA 2-14 EVOLUÇÃO DO NÚMERO MÉDIO DE AVARIAS POR PARQUÍMETRO POR ZEDL 2019 - 2023

Também se registaram alguns problemas na obtenção de determinados componentes, necessários para a resolução definitiva de algumas avarias. Mas o vandalismo reclama a maior participação no crescimento do número de avarias, observando-se um crescimento de 6% do número de ocorrências – muitas delas decorreram da tentativa de furto das baterias de redundância do fornecimento de energia, de origem fotovoltaica, que equipam os parquímetros e que, a certo ponto, tiveram grande incidência e impacto na disponibilidade dos equipamentos.

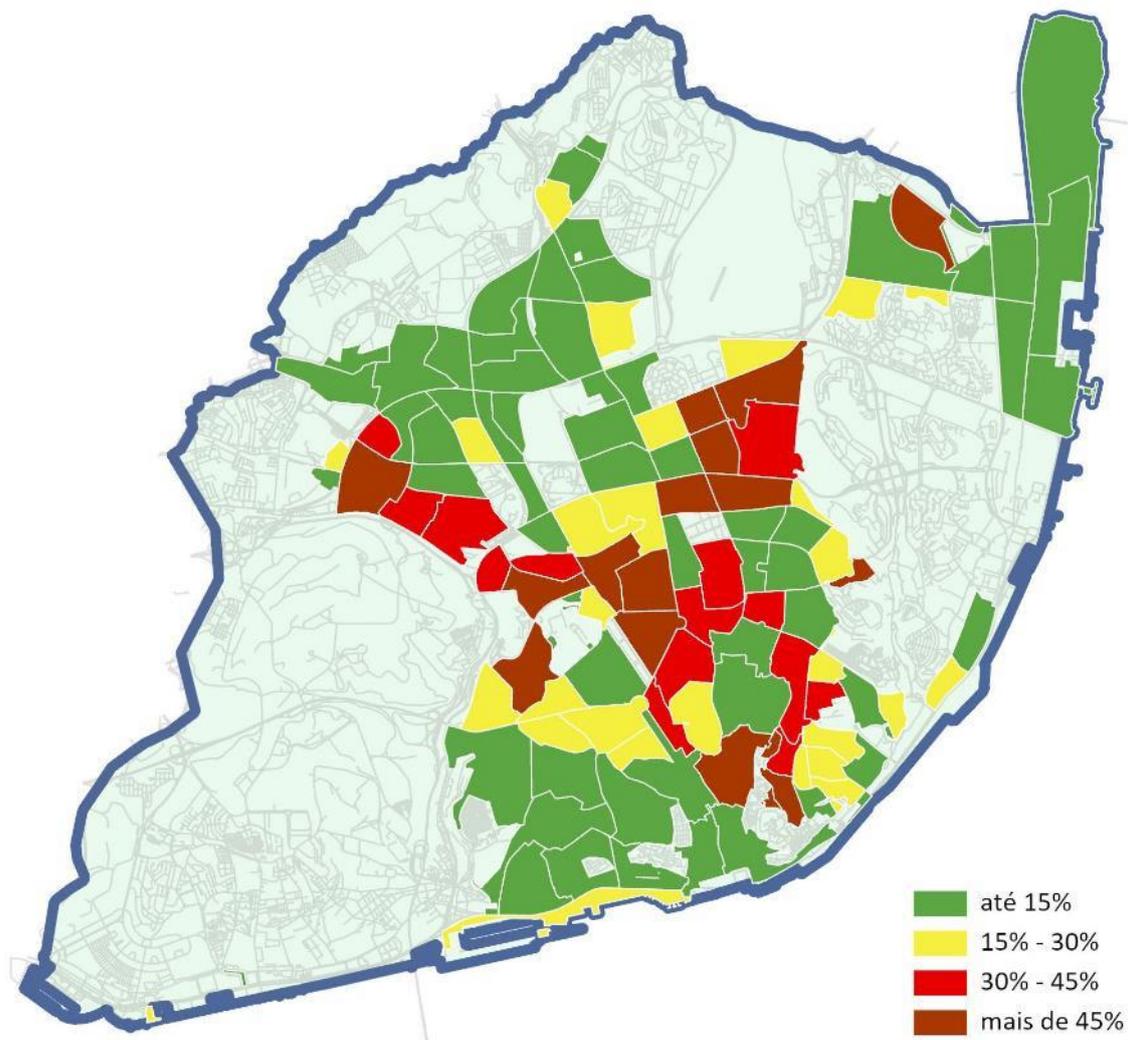


FIGURA 2-15 PROPORÇÃO DAS AVARIAS DE PARQUÍMETROS DECORRENTES DE ATOS DE VANDALISMO

Dentro das ocorrências associadas ao vandalismo, aquelas que visam a apropriação das moedas destinadas ao pagamento do estacionamento registou um crescimento ainda maior – cerca de 10%, em relação a 2022, em larga medida explicando o número de ZEDL no eixo central em que mais de 45% do volume de avarias está associado a vandalismo. Estas ocorrências revestem maior gravidade do que a mera indisponibilidade do parquímetro. Elas frustram a tentativa de pagamento, levando, por vezes, a que o cliente EMEL fique privado da quantia introduzida, sem conseguir a restituição desse montante – emerge um elevado custo de imagem para a empresa.

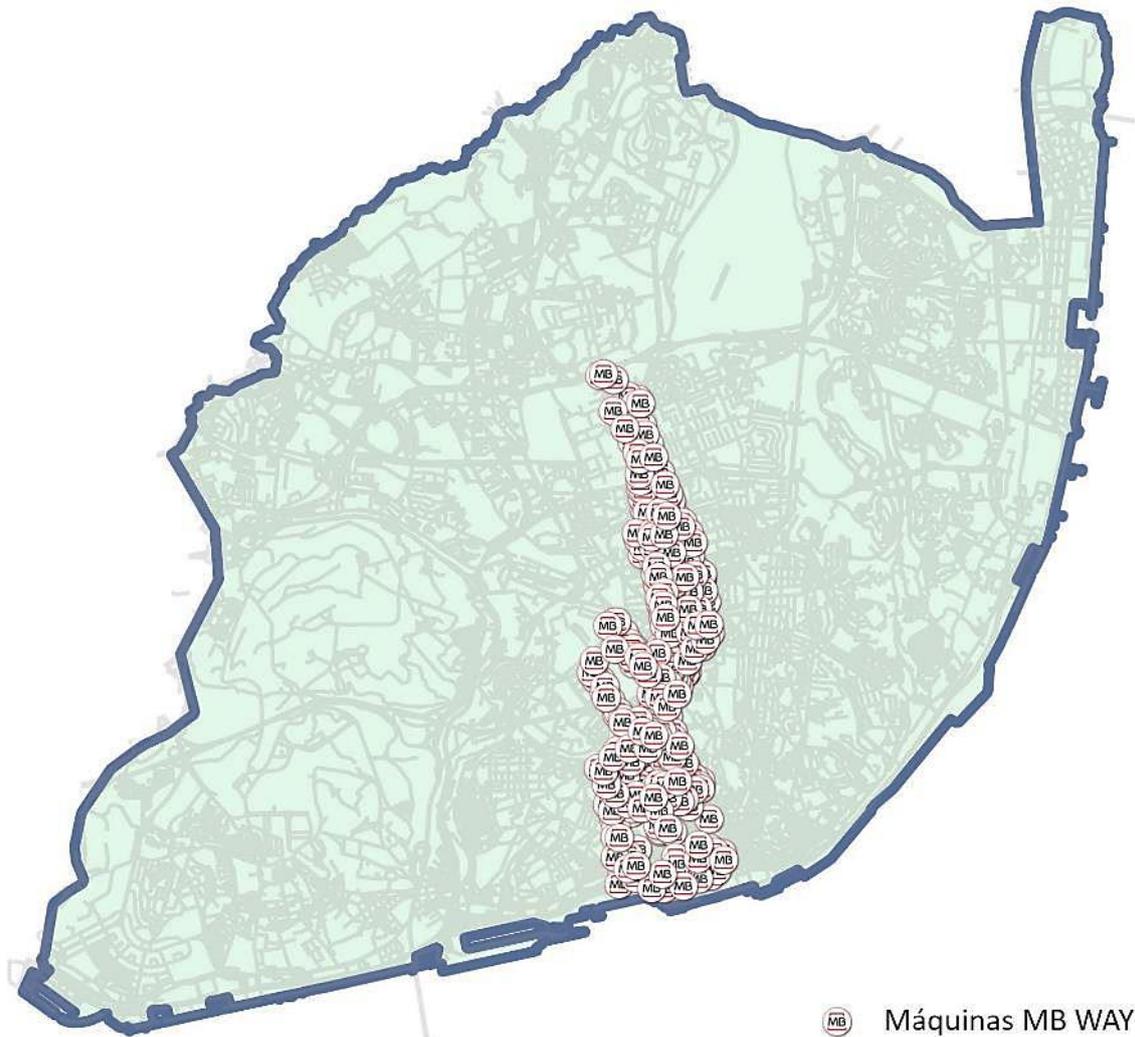
A EMEL decidiu implementar o pagamento por MB Way nos seus parquímetros. Os custos reputacionais, ou antes, a sua eliminação, já seria motivo suficiente para a EMEL avançar com este projeto.

Com o recurso ao MB Way o pagamento já não está dependente do montante fisicamente disponível, em moedas, o que permite ao cliente EMEL efetuar uma



FIGURA 2-16 ILUSTRAÇÃO DO PAGAMENTO POR MB WAY

transação, segura, estritamente alinhada com a sua expectativa de permanência.



 Máquinas MB WAY

FIGURA 2-17 MAPA DA IMPLEMENTAÇÃO JÁ CONCRETIZADA DE PARQUÍMETROS COM MB WAY

Também proporciona um menor desgaste do equipamento, diminuir o risco associado ao depósito de moedas no interior da máquina e reduzir os gastos com a coleta de valores – uma opção vantajosa para ambas as partes, com o cliente a usufruir de uma experiência de utilização melhorada e a empresa a obter vantagens operacionais.

Na primeira fase a solução foi já implementada em 400 parquímetros, distribuídos ao longo do eixo central e da baixa, mas a expansão para além desta área está já em curso.

Embora se apresente como meio de pagamento associado ao parquímetro, o MB Way tem diversas características que o colocam a meio caminho até ao pagamento eletrónico, realizado por intermédio de outras *app*.

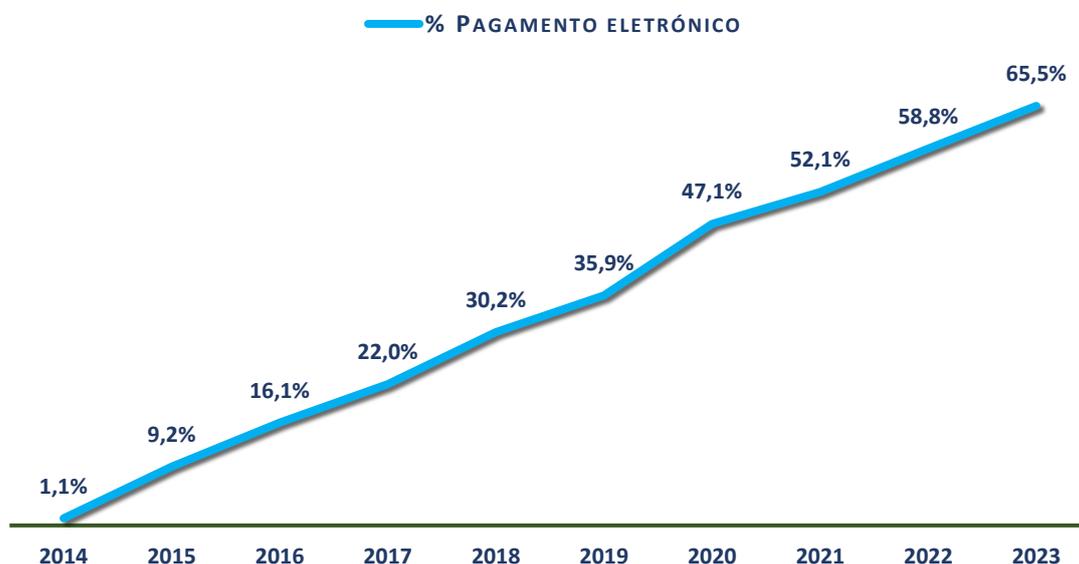


GRÁFICO 2-22 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE PAGAMENTO ELETRÓNICO NO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA 2014 - 2023

Desde a sua introdução, em 2014, que o pagamento eletrónico do estacionamento não parou de crescer. No período de pandemia as vantagens do pagamento através de *app* ficaram ainda mais claras, revelando-se ainda a vantagem de não ter de partilhar o meio de pagamento. Desde aí que o parquímetro, que via a sua participação na cobrança de estacionamento na via pública a cair lentamente, caiu para um patamar muito mais reduzido – uma queda de quase 42% em 2020 – de onde não retomou. Em 2022, apesar da perda relativa face aos meios eletrónicos, o parquímetro ainda cresceu quase 23% nos montantes cobrados, mas em 2023 a quebra verificou-se nas duas dimensões: em termos relativos, face ao pagamento eletrónico, desceu quase sete pontos percentuais, e quanto aos valores cobrados caiu mais de 12%.

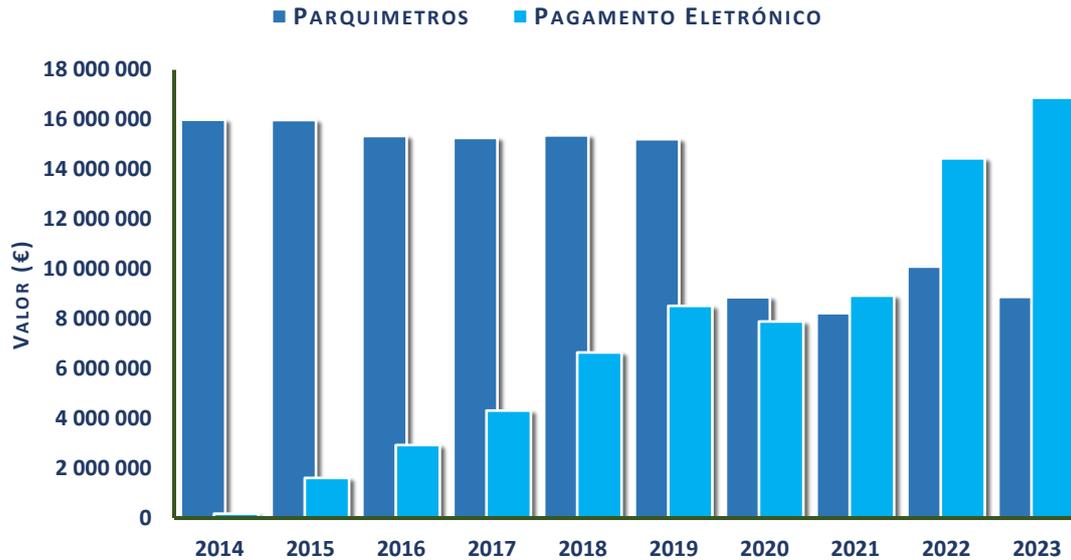


GRÁFICO 2-23 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA PARQUÍMETROS VS PAGAMENTO ELETRÓNICO 2014 - 2023

Apesar da trajetória já percorrida, a evolução mensal ao longo do ano deixa antever a consolidação da tendência vigente, abrindo perspetivas para um domínio ainda mais acentuado do pagamento eletrónico no futuro.

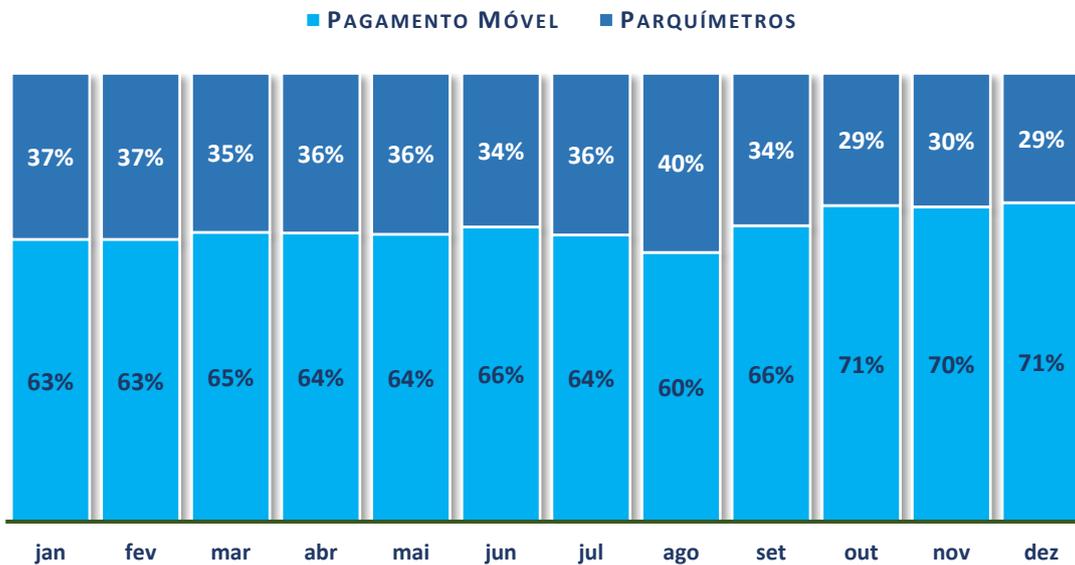


GRÁFICO 2-24 EVOLUÇÃO MENSAL DA REPARTIÇÃO DOS MONTANTES COBRADOS PELOS MEIOS DE PAGAMENTO DO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA EM 2023

2.4.4. APOIO AO CLIENTE

O foco do apoio ao cliente em 2023 esteve na melhoria do serviço prestado nos seus canais – lojas, *contact center* e escrito – com o objetivo de incrementar o serviço prestado e a experiência do utilizador. Para além do reforço da capacidade de resposta, foi lançado um projeto de visão 360 graus dos clientes, baseado numa nova plataforma que permitirá, já em 2024, ter uma visão integrada dos utilizadores e clientes da empresa, nas suas variadas valências, aproximando assim a EMEL dos *standards* de mercado.

As lojas EMEL compõem-se de uma loja virtual acessível através do portal EMEL e de pontos de atendimento próprios no Espaço da CML do Campo Grande, na Loja do Cidadão das Laranjeiras e na Loja do Cidadão do Saldanha.

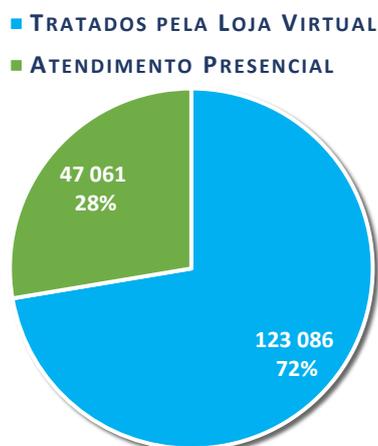


GRÁFICO 2-25 PROPORÇÃO DA EMISSÃO DE DÍSTICOS PRESENCIAL VS LOJA VIRTUAL

O seu maior volume de resposta é a emissão de dísticos de estacionamento nas suas diferentes vertentes, tendo emitido em 2023 mais de 170 mil unidades (incremento de 10% relativamente a 2022), na sua larga maioria de forma digital, sem necessidade de deslocação física das pessoas a um ponto de atendimento.

O atendimento das lojas representa uma das linhas de frente no contacto direto com os clientes e ao longo do último ano manteve o compromisso de proporcionar um atendimento eficiente, o que foi reconhecido pelo público no estudo de imagem elaborado pela EMEL em 2023.

O *contact center* da EMEL, disponível 24 horas por dia, sete dias por semana, respondendo às solicitações sobre produtos e serviços disponibilizados pela empresa, atua de forma assertiva e em tempo real, sempre que possível, na prestação de informação e de esclarecimentos e na resolução dos problemas sentidos pelos clientes.

Em 2023, foram atendidas mais de 160 mil chamadas telefónicas e realizadas quase 10 mil chamadas de retorno, desempenhando um papel fundamental na resposta imediata aos clientes sobre variados temas como GIRA, dísticos, ePark, Bicipark, Semáforos e carregamento de veículos elétricos.

O maior volume destas chamadas está relacionado com o GIRA, dísticos e ePark (e outras aplicações de pagamento eletrónico de estacionamento), correspondendo a mais de 85% do volume total.

O atendimento por escrito registou, em 2023, 76 mil interações (aumento de 28% face a 2022), com especial ênfase nos assuntos relacionados com autuações, GIRA, pagamento eletrónico de estacionamento e dísticos, equivalendo a quase 90% do total.

Todas estas equipas – lojas, *contact center* e apoio escrito – desempenham um papel essencial na gestão eficaz do *feedback* dos clientes, trabalhando em estreita colaboração com outras áreas da empresa, apoiando na resolução de problemas, na resposta a reclamações e na identificação de oportunidades de melhoria dos produtos e serviços prestados pela EMEL. Para isso contribuiu o esforço formativo no sentido de simplificação, uniformização de procedimentos e comunicação eficiente.

3. MOBILIDADE



Ao longo dos últimos anos a EMEL tem vindo a consolidar o seu papel na estratégia de mobilidade mais sustentável, assumindo responsabilidades de uma gestão ativa, para além do ordenamento e gestão do estacionamento, em múltiplas dimensões.

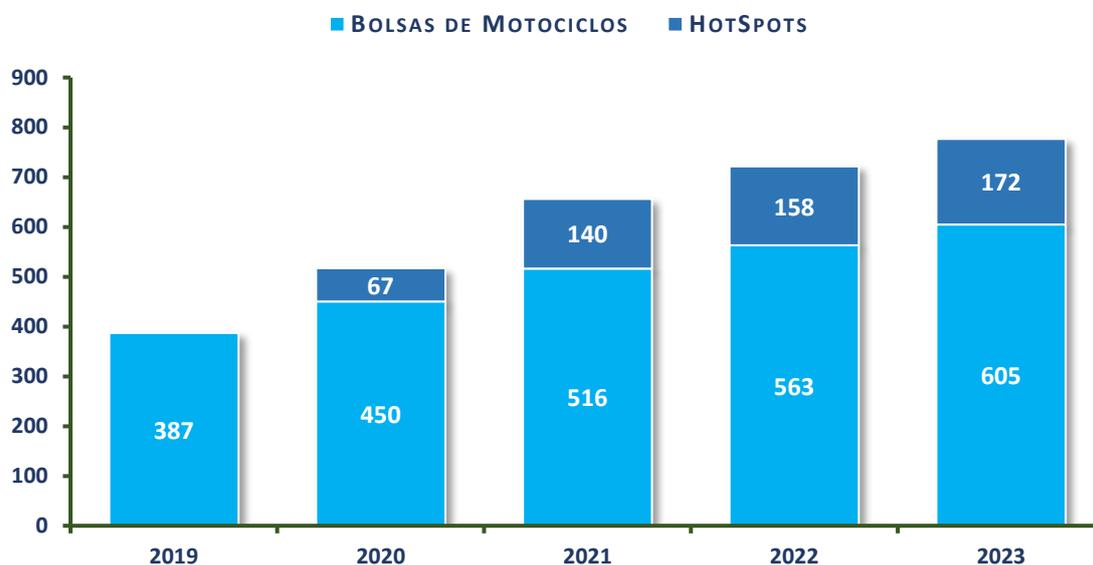


GRÁFICO 3-1 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE BOLSAS DE ESTACIONAMENTO PARA MOTOCICLOS E DE HotSpots 2019 - 2023

Se é verdade que, mesmo no planeamento da implementação ou preservação do estacionamento ordenado, já é possível desenvolver uma intervenção impactante em favor dos modos suaves ou mais sustentáveis – como o demonstram as redes de bolsas de estacionamento para motociclos e de *HotSpots* para equipamentos de sistemas de partilha, ou para meios particulares – o facto é que a empresa tem vindo a dotar a cidade de infraestruturas estruturantes para que a opção modal recaia, cada vez mais, em modos suaves, e que mesmo no caso do recurso ao automóvel particular a dimensão de sustentabilidade assuma cada vez maior relevo.

3.1. MEIOS MECÂNICOS

Na promoção de uma mobilidade cada vez mais sustentável a EMEL tem-se empenhado na criação de condições adequadas para que os modos suaves se assumam como uma alternativa não apenas viável, mas também vantajosa e até confortável.

Projetos como os que foram implementados no Cais do Sodré, na Rua do Arsenal e da Alfândega, e no espaço público que ocupa a superfície sobre o Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, obedeceram a uma conceção que, para além dos objetivos meramente funcionais de beneficiação do convívio entre modos suaves e meios rodoviários, permitiu alcançar notoriedade no domínio da qualidade do espaço urbano, da sua fruição, em suma na valorização do território.

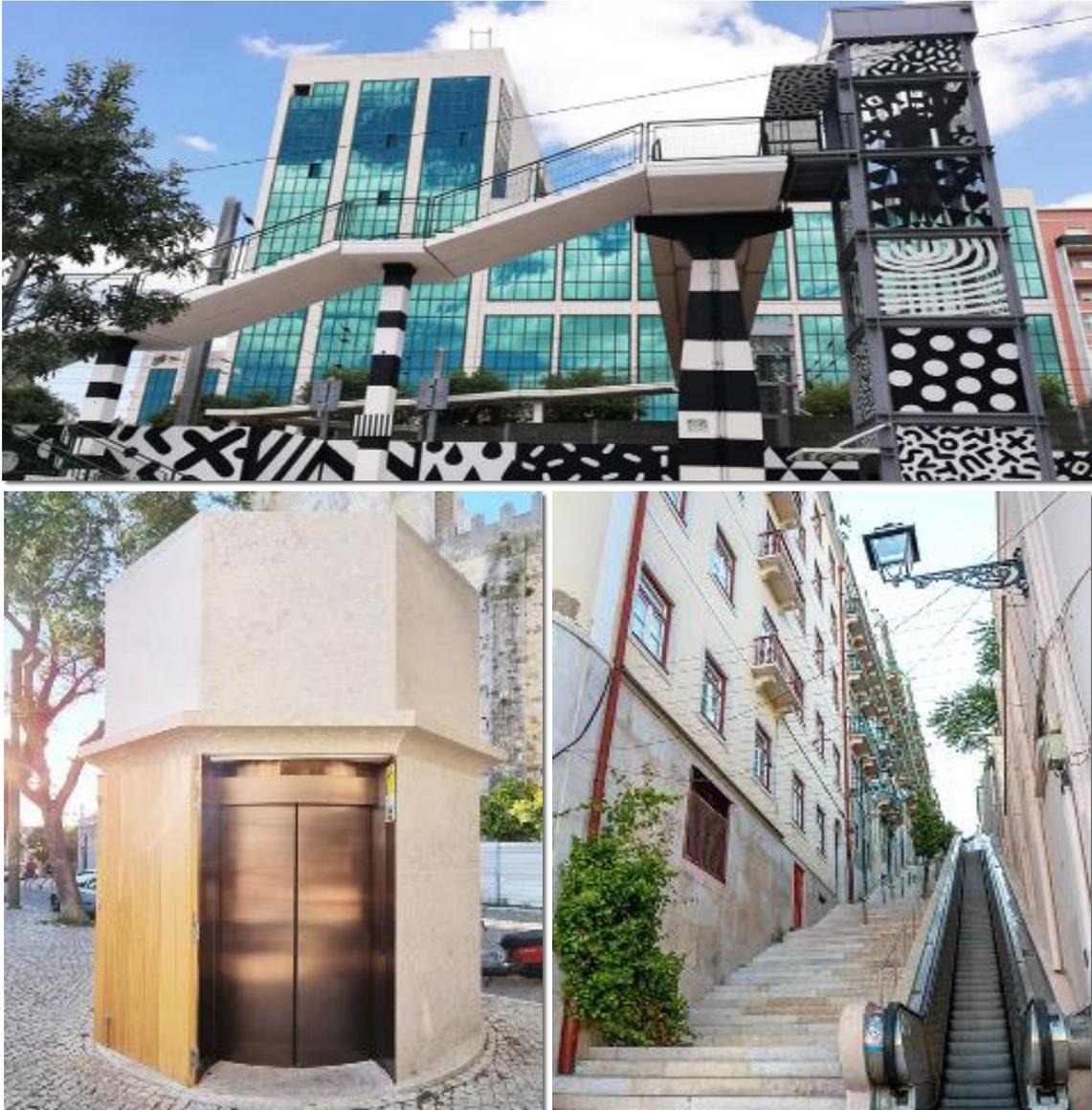


FIGURA 3-1 PASSAGEM/ELEVADOR DE ENTRECAMPOS, ELEVADOR DA SÉ E ESCADAS ROLANTES DA MOURARIA

Visando um apoio mais ativo na promoção da mobilidade pedonal, a EMEL tem vindo a implementar, e a gerir, um conjunto de infraestruturas, designadamente elevadores, que se revelam muito convenientes para vencer obstáculos importantes, numa perspetiva de segurança e conforto, mas essencialmente numa ótica de inclusão.

Nos últimos anos a empresa instalou diversos percursos assistidos mecanicamente, para apoio ao acesso pedonal à Colina do Castelo, uma rede fundamental quer do ponto de vista da funcionalidade que a acessibilidade acrescida veio trazer, quer pela vertente social, considerando a inclusão proporcionada pela facilidade que estas alternativas revelam. Também ao nível económico estas soluções mostram grandes benefícios, atendendo à atratividade turística da zona servida.

Perspetivando a rede de uma forma global, ao Percurso Pedonal Baixa-Castelo, que integra os elevadores dos Fanqueiros e do Parque de Estacionamento do Mercado do Chão do Loureiro, ambos geridos pela EMEL, veio juntar-se o Percurso da Mouraria, dotado de escadas rolantes do Martim Moniz à Rua Marquês de Ponte de Lima, ao longo das Escadinhas da Saúde; o Percurso da Sé, com um elevador a ligar o Campo das Cebolas à Sé; e foi agora concluído o processo de homologação do Percurso da Graça, que inclui um funicular a ligar a Rua dos Lagares ao Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen.

A construção da infraestrutura que acolhe o funicular, a instalação do próprio equipamento e o processo de certificação e homologação, em conjunto, fizeram do Percurso da Graça um dos projetos de maior complexidade nesta rede.

A implementação enfrentou várias dificuldades, por exemplo, de natureza arqueológica ou de fornecimento dos equipamentos, prolongando-se por vários anos. Chegou finalmente a bom porto e começará a operar até final do primeiro trimestre de 2024.

O valor final do projeto ficou já próximo dos sete milhões de euros. Para além das necessidades de manutenção de todos estes percursos, no caso do funicular a EMEL assegurará também toda a operação, contemplando uma equipa de bordo, responsável pela manutenção e a presença de segurança.

Com a inauguração do funicular a rede planeada de acessos pedonais assistidos mecanicamente à Colina do Castelo, fica concluída. A configuração desta zona, com malha urbana antiga, muito intrincada, com declives acentuados, exigia soluções elaboradas e o Município foi ao encontro dessa necessidade, socorrendo-se da capacidade da EMEL para a concretização no terreno.



FIGURA 3-2 IMAGENS DO FUNICULAR DA GRAÇA

3.2. MOBILIDADE CICLÁVEL

A afirmação da EMEL enquanto empresa de mobilidade e, essencialmente, promotora de uma estratégia de mobilidade sustentável, com incentivo à opção pelos modos suaves, está muito associada à mobilidade ciclável, muito por via do impacto do GIRA, o Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas da empresa.

O envolvimento na mobilidade ciclável vai, no entanto, mais longe. Foram estudados os obstáculos à adoção da bicicleta como meio privilegiado de transporte na cidade, cujos resultados verteram em projetos de resposta às necessidades manifestadas – por exemplo, a rede BiciPark, em crescimento, vem disponibilizar, nos parques EMEL, espaços fechados para arrumação de bicicletas particulares, convencionais ou elétricas, respondendo a uma carência infraestrutural bastante comum em Lisboa: onde arrumar a bicicleta à noite, ou aos fins-de-semana, já que em muitas casas não há espaço adequado, ou não está acessível.

Mas o grande desafio abraçado pelo Município prende-se com a rede ciclável.

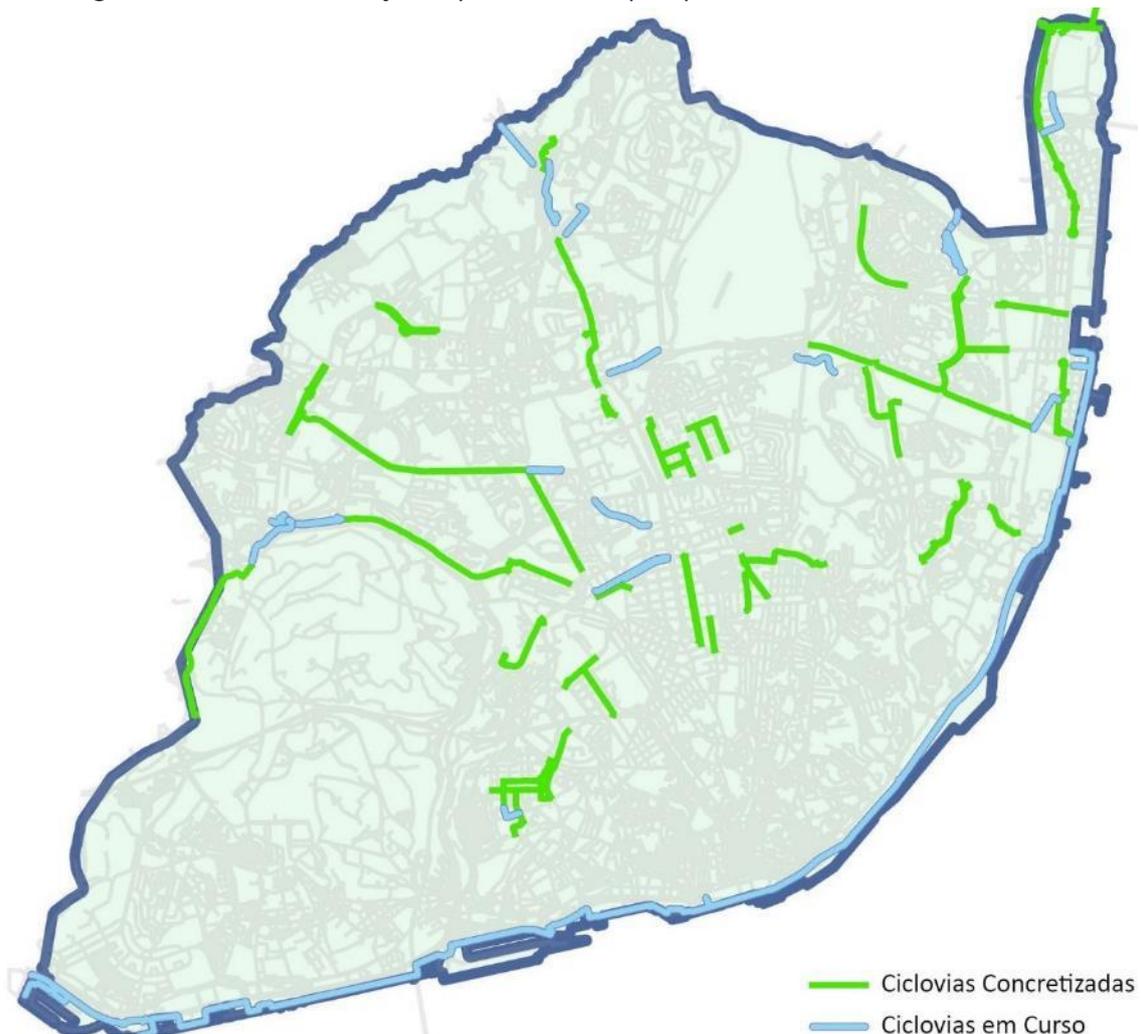


FIGURA 3-3 REDE CICLÁVEL DE LISBOA DA RESPONSABILIDADE DA EMEL

A marca da EMEL na construção de ciclovias é já transversal ao território do Município. A empresa também tem desempenhado papel de relevo no estabelecimento de ligações intermunicipais, que conferem à rede uma continuidade que exponencia a sua conveniência. Por outro lado, é clara a ambição de expansão da rede para os próximos anos.

A aposta no crescimento da quota do modo ciclável veio dar destaque à insuficiência da rede de vias adequadas à circulação em bicicleta. De uma forma mais ou menos partilhada com outros modos, ou inteiramente segregada, é hoje reconhecido que a coexistência de modos com limiares muito diferenciados ao nível da velocidade de circulação comporta riscos elevados, e aí os ciclistas surgem particularmente expostos quando se considera a sua circulação em vias rodoviárias, tal como os peões se encontram em situação de fragilidade quando as suas vias são utilizadas por ciclistas.

Idealmente cada um utilizaria as artérias que lhe são consignadas em exclusivo, mas a realidade impõe, em muitas situações, algum nível de partilha, que confere condições de segurança e conforto adequadas, assim esteja presente uma delimitação e sinalização inequívoca, fornecendo referências claras a todos os que aí circulam.

Estas soluções de compromisso são ditadas pela disponibilidade limitada de espaço público, facilmente perceptível considerando as necessidades em causa, desde o estacionamento e circulação automóvel e outros meios rodoviários, estacionamento e circulação de bicicletas, circulação pedonal e, claro está, conforto e segurança para a fruição do espaço.

A complexidade de qualquer equilíbrio da alocação de espaço impõe prudência e reflexão na elaboração dos projetos, procurando-se ao máximo a sua consensualização. É deste pressuposto que decorre o abrandamento na concretização de novos projetos nos últimos dois anos, com os esforços a estarem concentra-



FIGURA 3-4 IMAGEM DA CICLOVIA (PROJETO) DA ESTRADA DO DESVIO

dos na revisão dos projetos existentes e na consolidação da presença destas premissas nos projetos em desenvolvimento.

No final de 2023 a elaboração de projetos de novas ciclovias refletia um retomar do ritmo, estando já concluídos projetos correspondentes a mais de 3,3 quilómetros distribuídos pela infraes-

trutura a implementar na Avenida Álvaro Pais, Estrada do Desvio e Rua Saraiva de Carvalho. Ao mesmo tempo, estavam em desenvolvimento 16 outros projetos, correspondentes a mais de 41 quilómetros.

Em termos de concretização no terreno, em 2023 houve uma importante operação de requalificação na Alameda dos Oceanos (zona norte) e Via do Oriente, ambas no Parque das Nações, num troço de mais de 2,3 quilómetros. No entanto, a principal concretização está associada a um projeto emblemático, também naquela zona da cidade, precisamente no extremo norte do Município, e estabelece uma ligação ao concelho de Loures: trata-se da ponte ciclopedonal sobre o Rio Trancão.

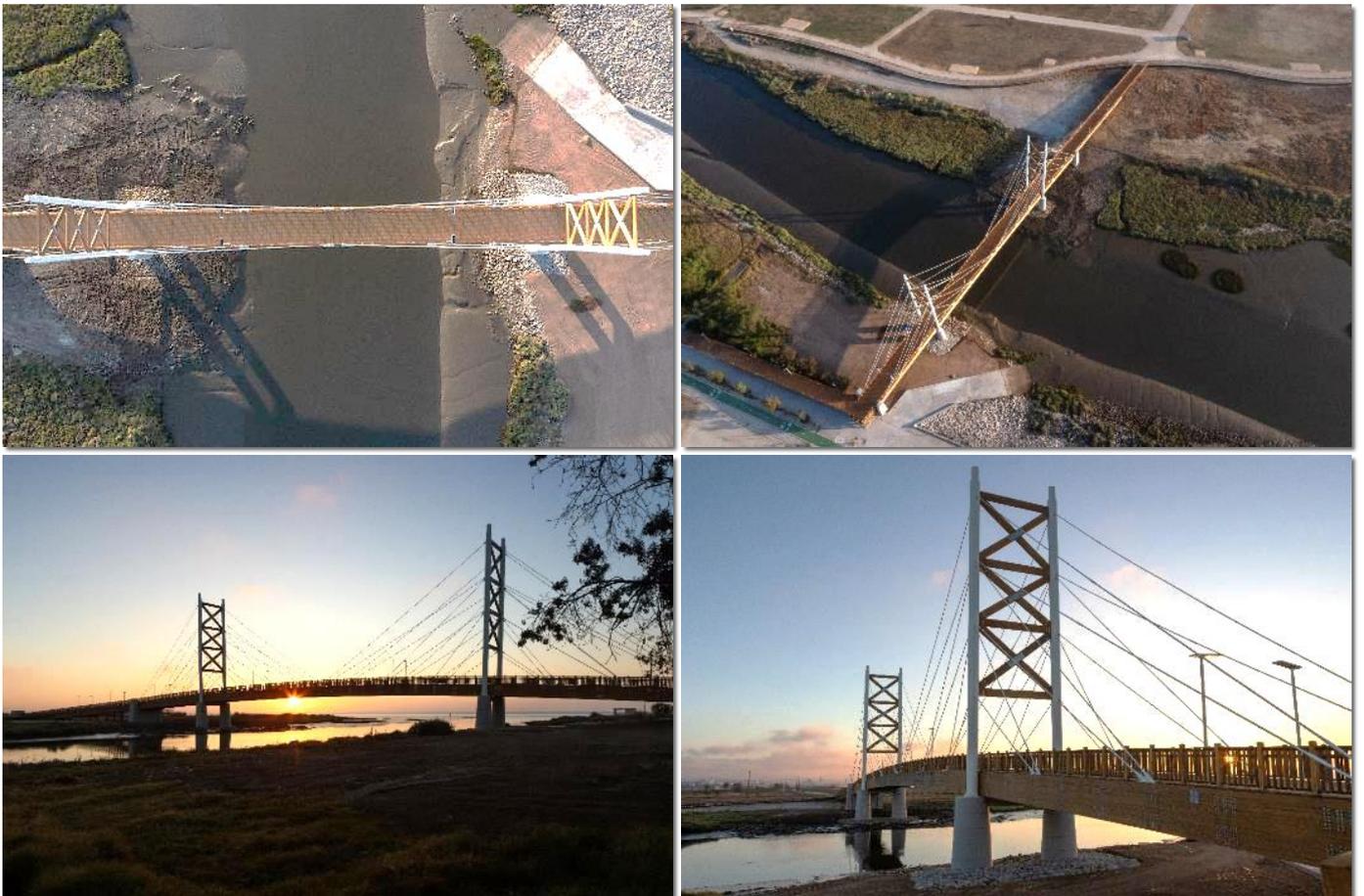


FIGURA 3-5 IMAGENS DA PONTE CICLOPEDONAL SOBRE O RIO TRANCÃO

O carácter diferenciado do projeto é evidente, mas o potencial que encerra do ponto de vista da promoção do modo ciclável é também muito elevado. Ao concretizar a ligação a Loures a ponte ciclopedonal do Trancão vem viabilizar viagens que, a partir de Vila Franca de Xira, podem chegar bem ao interior de Lisboa em excelentes condições de segurança e conforto. Nos projetos em desenvolvimento pela EMEL está incluída, para além da requalificação e uniformização da configuração dos troços existentes, a abordagem às discontinuidades que ainda subsistem na via ciclável da frente ribeirinha de

Lisboa, que uma vez concretizada, permitirá a ligação entre o Trancão e Algés, portanto atravessando toda a cidade de Lisboa, e por essa via ligando Vila Franca de Xira a Oeiras. É certo que tamanha distância não representará uma alternativa viável de deslocação quotidiana para muitos, mas a via estará disponível para distribuição ao longo de toda a cidade e, repita-se, em condições de elevado conforto e segurança.

Esta dimensão da segurança é premente. Com o crescimento, a grande ritmo, do número de viagens de bicicleta, a situação de fragilidade a que o ciclista se expõe poderá resultar, nessa escala cada vez mais ampliada, num elevado número de acidentes e, essencialmente de feridos. Nesta matéria a EMEL pode apresentar os números associados a viagens realizadas no seu sistema, o GIRA:

■ ACIDENTES TOTAIS

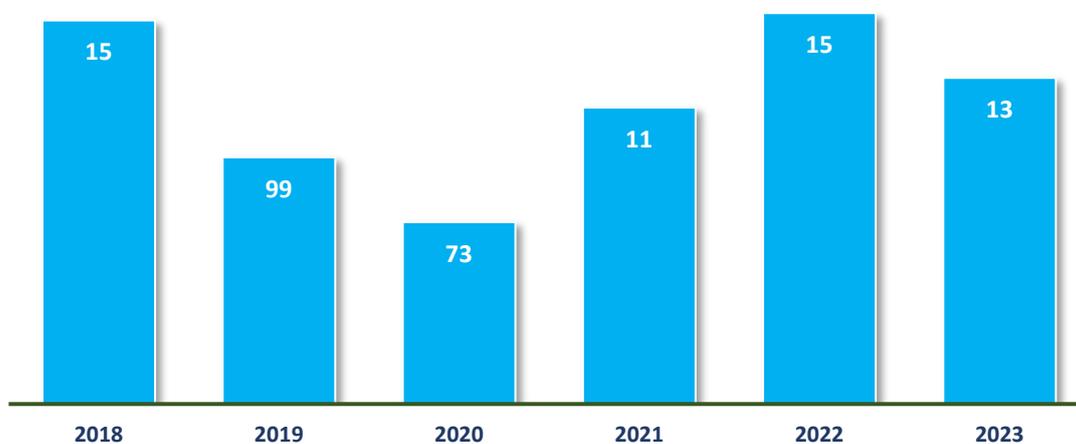


GRÁFICO 3-3 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES EM VIAGENS COM BICICLETAS DO GIRA 2018 - 2023

■ FERIDOS TOTAIS

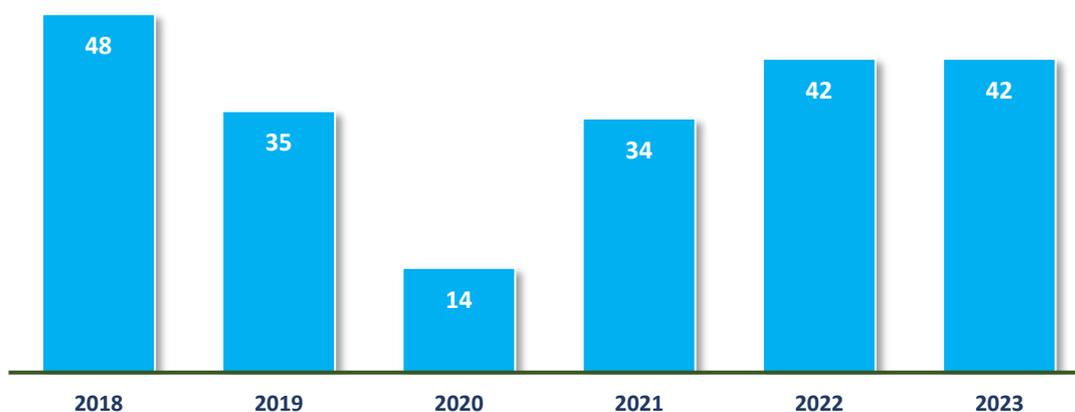


GRÁFICO 3-2 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE FERIDOS EM ACIDENTES COM BICICLETAS GIRA 2018 - 2023

Ambos os gráficos evidenciam uma trajetória semelhante: uma quebra de 2018 para 2019, depois acentuada no primeiro ano de pandemia, a que se segue um crescimento forte em 2021 e 2022 e depois uma descida, no caso do número de acidentes e estabilização no número de feridos. Em rigor estes valores absolutos pouco revelam, uma vez que não consideram uma dimensão crucial para a sua apreciação: o número de viagens que lhes está subjacente.

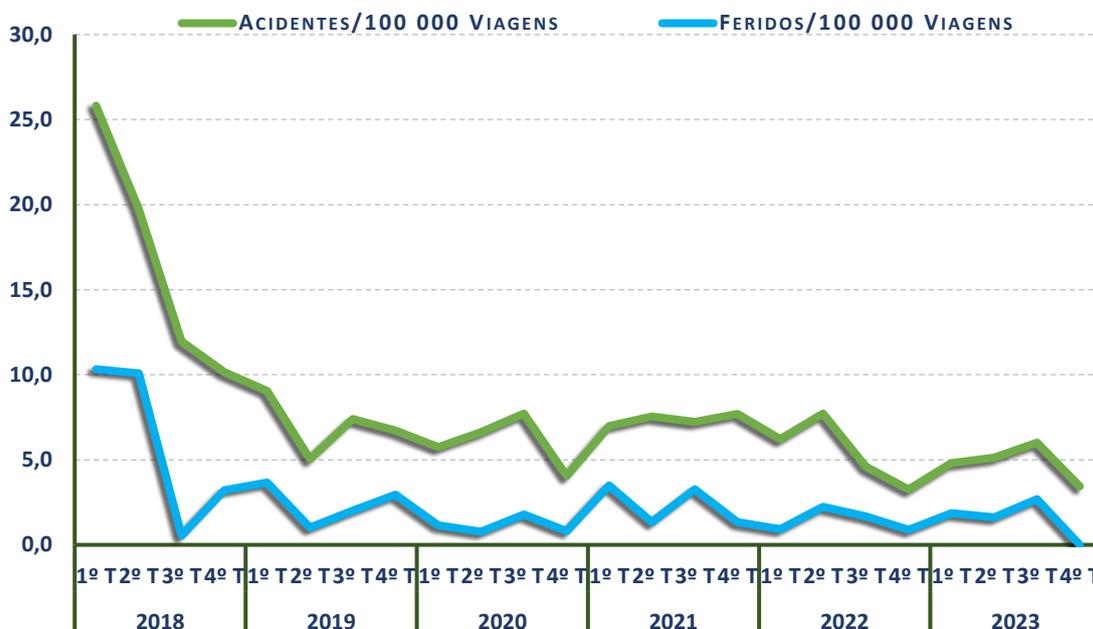


GRÁFICO 3-4 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES E FERIDOS POR 100 000 VIAGENS EM BICICLETAS GIRA 2018 - 2023

Considerando o volume de viagens percebe-se uma tendência relativa de queda do número de acidentes e de feridos.

Ao longo de 2018 essa queda é mais pronunciada, facto que poderá estar relacionado com o próprio nascimento do GIRA – em outros sistemas internacionais se registou uma perceção de queda do número de acidentes, algo que se atribuiu à “familiarização” crescente dos automobilistas com as bicicletas a circular nas ruas.

Já nos anos seguintes, a redução, apesar de ligeira, é muito relevante, pois assenta, apesar da travagem de 2023, num número de viagens que cresceu para um patamar muito acima do que se verificava antes¹. Em 2023 foram registados 42 feridos em acidentes com bicicletas GIRA, os mesmos que em 2022 e mais oito que em 2021. No entanto, face a este mesmo ano, foi realizado quase o dobro das viagens, um indicador que aponta para a melhoria das condições de

¹ O número de viagens apresentado foi, face ao reportado em anos anteriores, corrigido, passando a considerar apenas viagens com duração superior a dois minutos

segurança em que estas são realizadas, precisamente o principal objetivo da densificação da rede ciclável.

■ VIAGENS REALIZADAS NO GIRA

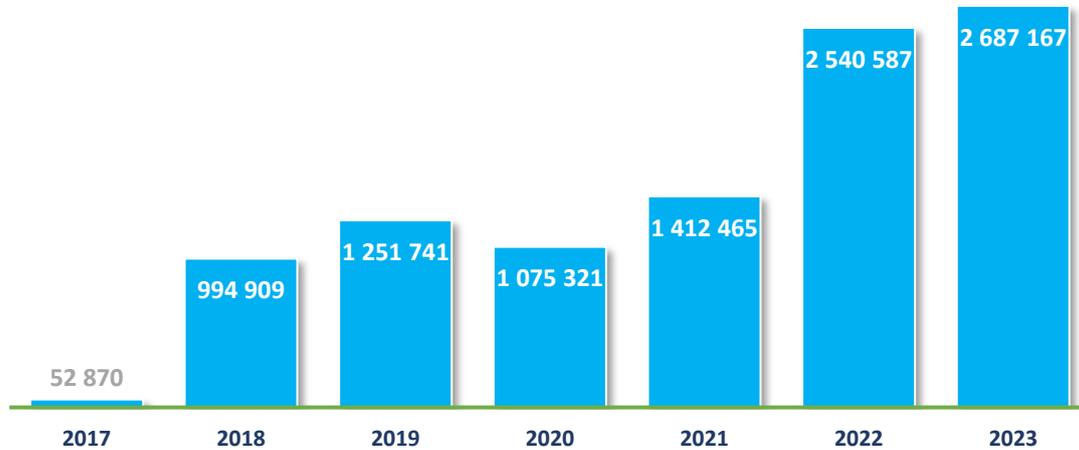


GRÁFICO 3-5 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VIAGENS REALIZADAS NO GIRA 2018 - 2023

A trajetória de crescimento do número de viagens é clara, com uma interrupção apenas, no primeiro ano de pandemia. Em 2023 regista-se um abrandamento, decorrente, no essencial, dos problemas observados no funcionamento da aplicação de acesso ao sistema.

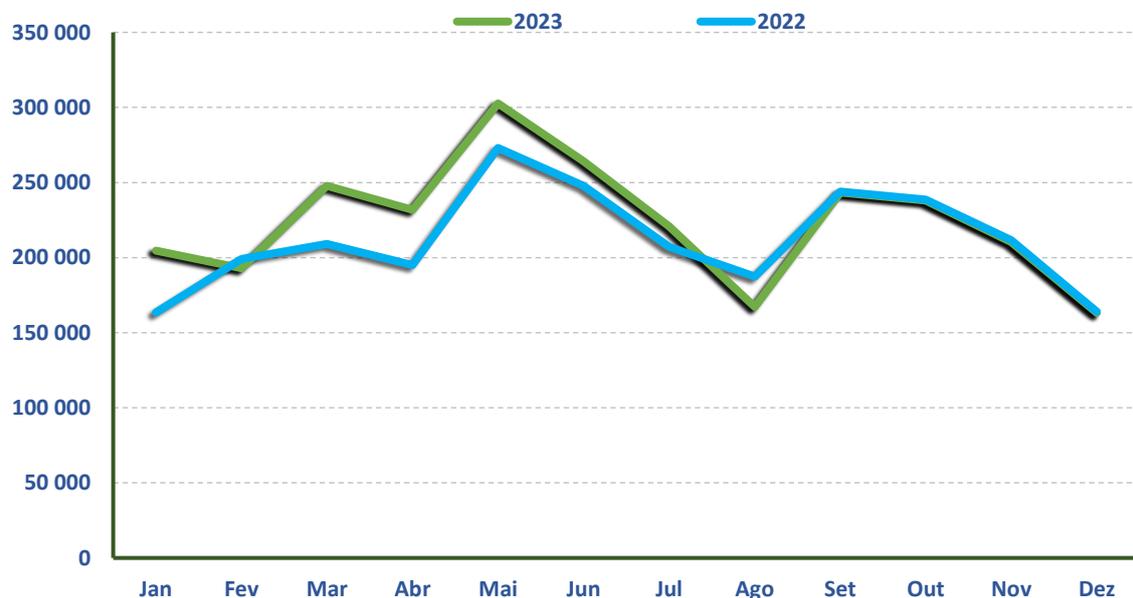


GRÁFICO 3-6 EVOLUÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE VIAGENS REALIZADAS NO GIRA 2022 vs 2023

Ao longo do primeiro semestre observou-se um forte crescimento homólogo, com exceção ao mês de fevereiro. A partir de maio observa-se, em ambos os anos, uma descida do número de viagens, agudizada, em agosto de 2023, pela

suspensão da operação de um total de 52 estações no decorrer da Jornada Mundial da Juventude (inicialmente na zona do eixo central e no final no Parque das Nações). Nos meses seguintes, aqueles em que mais se manifestaram os problemas da *app*, as viagens realizadas ficaram em linha com as de 2022, interrompendo-se a tendência de crescimento.

A EMEL encarou o problema e conseguiu, numa primeira fase, mitigá-lo, estando prevista para 2024 a introdução de uma *app* completamente nova, com a funcionalidade e robustez indispensáveis para dar seguimento à procura do sistema, com uma boa experiência de utilização.

Apesar do abrandamento verificado no crescimento do número de viagens, no ano transato o GIRA superou mais uma meta histórica: já foram realizadas mais de 10 milhões de viagens com as bicicletas do sistema. A dimensão deste número demonstra a relevância do sistema enquanto alternativa de transporte, em Lisboa. De facto, desde o início da sua implementação foi evidente o bom acolhimento que os lisboetas e visitantes da cidade concederam às bicicletas do GIRA.

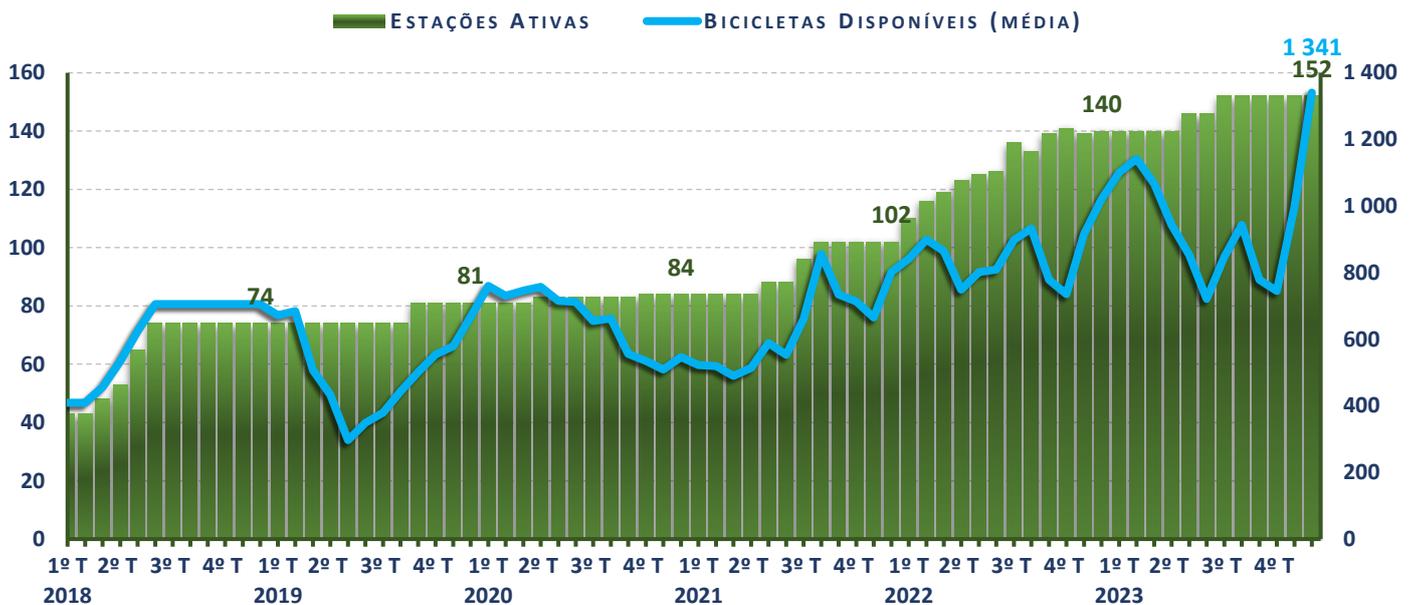


GRÁFICO 3-7 EVOLUÇÃO DA REDE DO GIRA 2018 - 2023

Depois de, por um largo período, o sistema, e a EMEL, se ter confrontado com dificuldades para a implementação da rede planeada, nos últimos anos já foi possível a expansão acentuada do número de estações – em 2022 foi atingido o número inicialmente previsto de 140 estações e, em 2023, a EMEL conseguiu ativar mais 12 localizações, evoluindo na densificação da rede e na abrangência da sua cobertura.

Também do lado das bicicletas em disponibilidade foram enfrentados obstáculos, seja pela escassa capacidade de fornecimento, seja pela exigência



FIGURA 3-6 EVOLUÇÃO DA REDE GIRA 2019 - 2023

de capacidade de manutenção, ou pela incidência de atos de vandalismo, algo a que os sistemas de partilha estão bastante expostos, dado o acesso público dos equipamentos. O GIRA já enfrentou ondas de vandalismo significativas (veja-se o nível a que desceram as bicicletas no segundo trimestre de 2019) e recentemente uma deficiência na validação do acesso ao sistema tornou possível a utilização de bicicletas sem a devida vinculação, o que dificultava o controlo da sua permanência em disponibilidade. Por esta via, que se manteve por um curto, mas ainda significativo, período, a operação do GIRA teve um trabalho árduo para assegurar a frota adequada em disponibilidade.

Se a expansão da rede de estações é importante para conferir ao sistema a conveniência da proximidade, a disponibilidade de bicicletas é crítica para que este acolha a confiança dos utilizadores enquanto alternativa de transporte quotidiano. Em 2023 a EMEL conseguiu incorporar na rede 500 novas bicicletas, todas elétricas, aumentando a frota em disponibilidade e, assim, a confiança no sistema. Indo ao encontro das preferências demonstradas pelos utilizadores, a EMEL deu início ao programa de eletrificação de grande parte da frota convencional, tendo já concretizado, pelos seus próprios mecânicos, a conversão de 120 bicicletas.

Em 2023 também foi possível aproximar o número de colaboradores afetos às operações de manutenção e balanceamento de um dimensionamento mais alinhado com as necessidades colocadas por um sistema cada vez mais amplo e com mais utilização, o que, conjugado com o avançar da idade dos equipamentos, acarreta maior volume de ordens de trabalho de reparação. Para fazer face à expansão desejada do sistema será necessário aumentar a capacidade de intervenção do efetivo, otimizando o planeamento e os processos, é certo, mas também com o crescimento da equipa.



O crescimento do sistema, no terreno ou na capacidade de assegurar níveis operacionais cada vez mais elevados, vai consolidando o transporte público que sempre pretendeu ser.

FIGURA 3-7 OFICINA DO GIRA

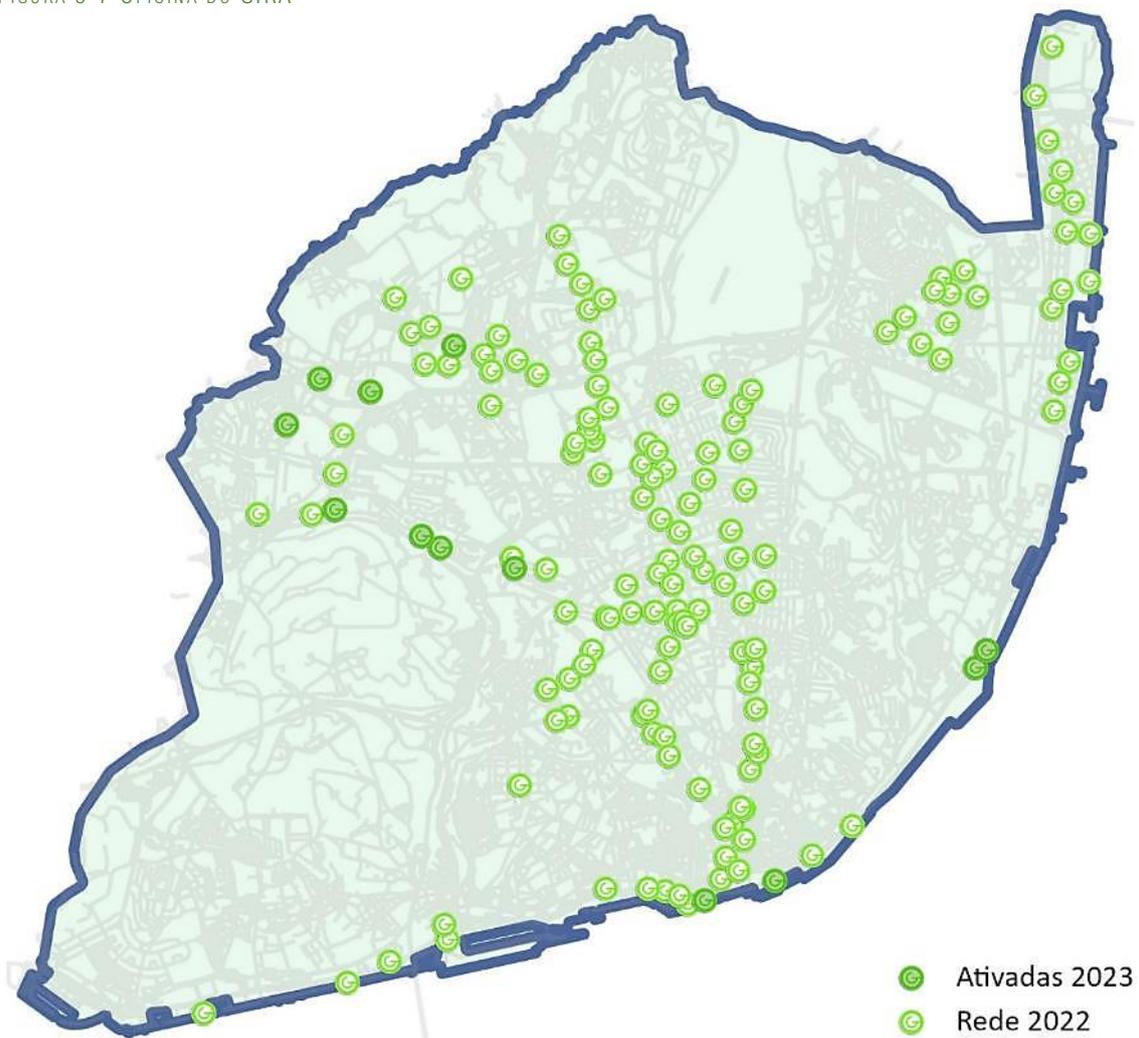


FIGURA 3-8 MAPA DA REDE DE ESTAÇÕES GIRA NO FINAL DE 2023

Neste plano, em 2023 o GIRA conheceu uma evolução muito importante: a sua integração no passe Navegante, com utilização gratuita para os residentes em Lisboa. A inclusão ocorreu a 26 de maio e foi concebida num quadro de

promoção do uso de modos suaves e do transporte público nas deslocações da cidade, algo a que, pelas suas características, o GIRA dá corpo com grande eficácia, mostrando-se uma ótima alternativa de articulação para o *first mile* origem-transporte público seguinte e para o *last mile* transporte público-destino.

Apesar de a implementação ter ocorrido quase a meio do ano, a adesão que se verifica é excelente, sendo claro o crescimento do número de registos de acesso ao sistema, considerado de forma agregado – todas as restantes modalidades de passe caíram, é certo, mas os GIRA Navegante mais que compensaram essas descidas.

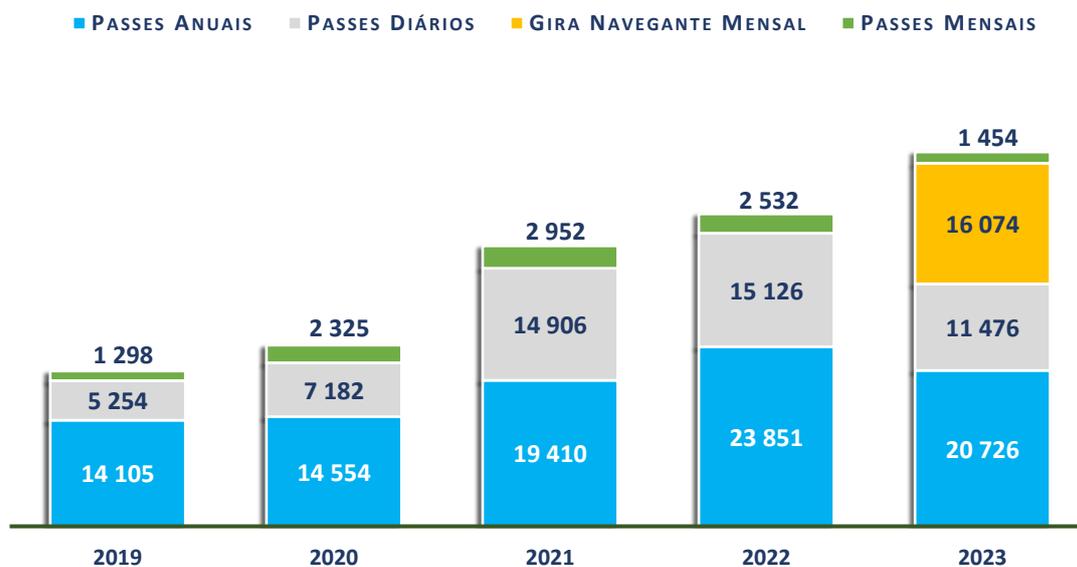


GRÁFICO 3-8 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PASSES DE ACESSO AO GIRA 2019 - 2023

O tarifário de acesso ao GIRA foi concebido com objetivos de maximização da adesão ao sistema, permitindo a utilização das bicicletas a preços muito baixos. Com este fator presente as perdas de receita decorrentes da gratuidade concedida via Navegante são, de alguma forma, colocadas em perspetiva, mas, ainda assim, não deixam de acentuar o défice estrutural da operação do GIRA, que assim se torna cada vez mais dependente das receitas obtidas com a exploração da via pública, designadamente com a cobrança de estacionamento de rotação.

Não existe ainda, até pelos sobressaltos ocorridos com a *app* do GIRA no segundo semestre, evidência de uma correlação positiva entre a utilização do sistema e a gratuidade oferecida aos Lisboaetas na integração no Navegante. No entanto, este foi mais um passo na afirmação do GIRA no seio dos serviços de transportes que servem a cidade, e que se consolidará com a chegada do sistema às restantes áreas do concelho – grande parte da população residente está já a menos de 10 minutos a pé de uma estação GIRA (no gráfico em baixo estão representadas as estações do sistema com um *buffer* correspondente a

cerca de 650 metros, a distância coberta em 10 minutos, em média, numa deslocação a pé).

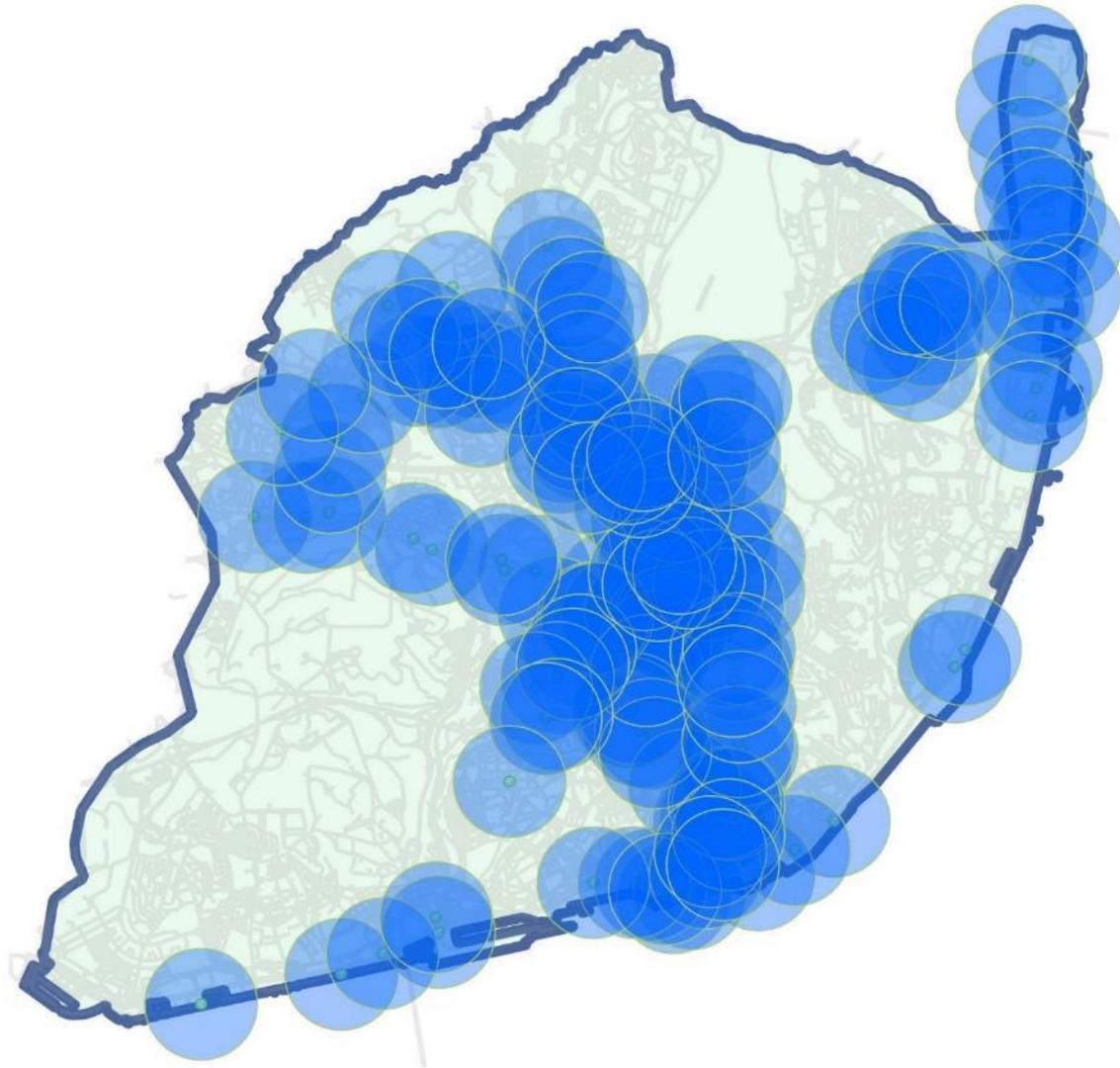


FIGURA 3-9 ESTAÇÕES GIRA COM BUFFER DE 650 METROS

3.3. MOBILIDADE ELÉTRICA

O envolvimento estratégico do Município na descarbonização dos transportes passa, em boa medida, pela promoção da mobilidade elétrica. Nesse sentido, foi criado no Regulamento de Estacionamento o Dístico Verde, que isenta os veículos 100% elétricos do pagamento da tarifa de rotação, apenas mediante o pagamento de 12 euros anuais, referentes a emolumentos. Este produto revelou-se um grande incentivo à mudança para a alternativa elétrica e em 2023 registou o seu maior crescimento absoluto, 6 378 novas emissões, atingindo, em 2023, oitavo ano da apresentação de dados, uma taxa de crescimento homóloga de 54%.

■ DÍSTICOS VERDES

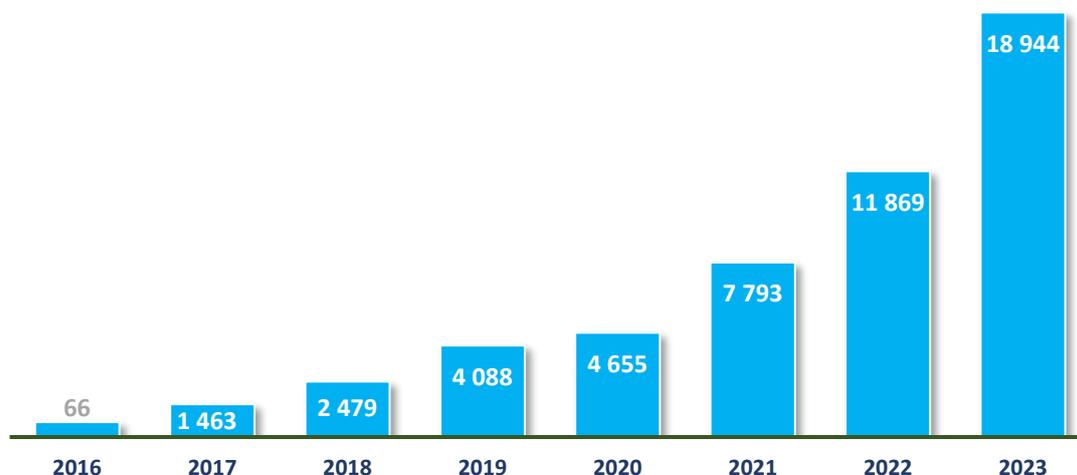


GRÁFICO 3-9 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE DÍSTICOS VERDES CONCEDIDOS 2016 - 2023

Esta evolução representa, no fundo, um bom indicador da penetração do veículo elétrico (VE), em especial do VE a circular na cidade de Lisboa, que, com os graves problemas de poluição atmosférica que sobre ela incidem, muito beneficia desta progressiva alteração na composição da frota automóvel que se desloca nos seus arruamentos.

Para que a trajetória de crescimento do VE se mantenha e, por essa via, se caminhe rapidamente no sentido da descarbonização, é necessário que esta opção se torne, aos olhos do consumidor, cada vez mais viável. Do lado do custo de acesso nota-se uma evolução do mercado, com cada vez mais propostas a preços mais próximos dos veículos a combustão, tendência que sugere uma pressão crescente sobre a infraestrutura de carregamento, cuja disponibilidade e, mais do que isso, disponibilidade percecionada, é crítica para a mitigação do outro grande obstáculo à adesão ao VE, e que é o risco de indisponibilidade da viatura decorrente da sua reduzida autonomia e morosidade de carregamento.

A EMEL atua neste plano como Operadora de Pontos de Carregamento (OPC), sob a marca LEVE.



FIGURA 3-10 IMAGEM DA MARCA LEVE

A LEVE tem vindo a empenhar-se na densificação da rede de pontos de carregamento, disponibilizando equipamentos em parques de estacionamento geridos pela EMEL e ainda, na via pública, em três *hubs* de carregamento rápido, cada um com seis carregadores de duas tomadas cada. No Campo Grande, junto de um dos *hubs*, a empresa gere também um outro carregador, ali instalado no âmbito do projeto Sharing Cities.

O plano de expansão da rede em parques de estacionamento enfrentou, em



FIGURA 3-11 VEÍCULO EM CARREGAMENTO NUM EQUIPAMENTO DA REDE LEVE

2023, alguns problemas que provocaram algum atraso na implementação. Estava prevista a ativação de carregadores em sete dos parques da EMEL - Belém, Areeiro, Combatentes, Estrada da Luz, Campo Grande, Universidade e Lusíada – mas foram detetadas anomalias em alguns dos projetos, entretanto já colmatadas. A EMEL está em vias de adjudicar os trabalhos a um novo empreiteiro e a expectativa é de que o plano esteja concretizado até ao terceiro trimestre de 2024.

Apesar do atraso na expansão, ainda foram conseguidos alguns objetivos. Foram ativados os carregadores do parque da Calçada do Combro, um dos mais procurados da EMEL e que esteve parcialmente encerrado para uma intervenção de fundo. Nos parques da Ameixoeira, Manuel Gouveia e Graça procedeu-se à modernização dos carregadores existentes.

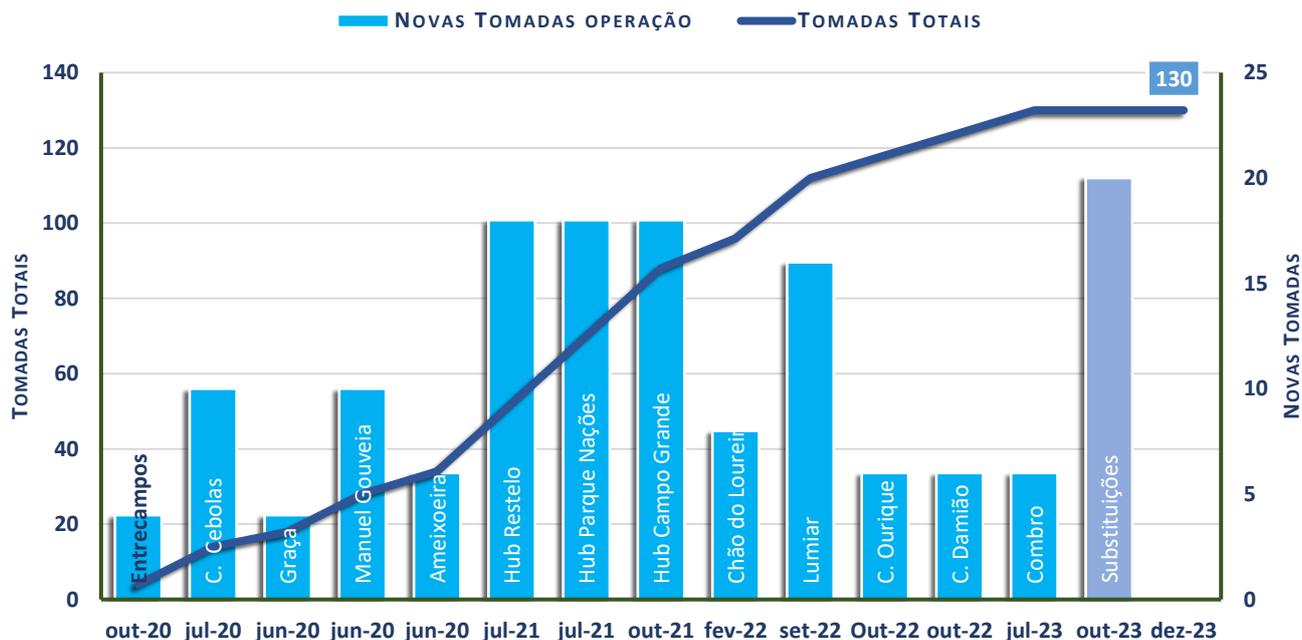


GRÁFICO 3-10 EVOLUÇÃO DA REDE LEVE

Para além dos parques já em exploração na sua oferta de estacionamento *off street*, o plano de expansão da LEVE considera a instalação de carregadores em

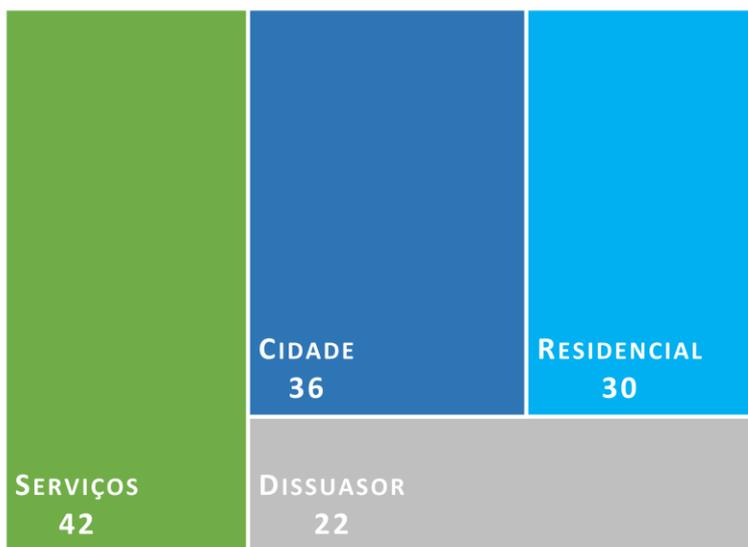


GRÁFICO 3-11 SEGREGAÇÃO DO NÚMERO DE TOMADAS PELAS DIFERENTES ZONAS DA CIDADE COM CARREGADORES DA REDE LEVE

infraestruturas a abrir no futuro, perspetivando-se uma rede já abrangente, do ponto de vista da cobertura da cidade de Lisboa, onde se encontra a oferta LEVE em áreas de serviços, residenciais, mistas e em zonas periféricas.

Entretanto foi também possível dotar as instalações da EMEL de capacidade de carregamento da sua própria frota

operacional. Na base de Cabo Ruivo foi instalada uma tomada rápida DC de até 50Kw, e 14 tomadas semirrápidas, de 7,4 Kw. Esta capacidade satisfaz as necessidades dos serviços ali sediados, designadamente das frotas de apoio à operação do GIRA, Fiscalização e coleta, entre outros.

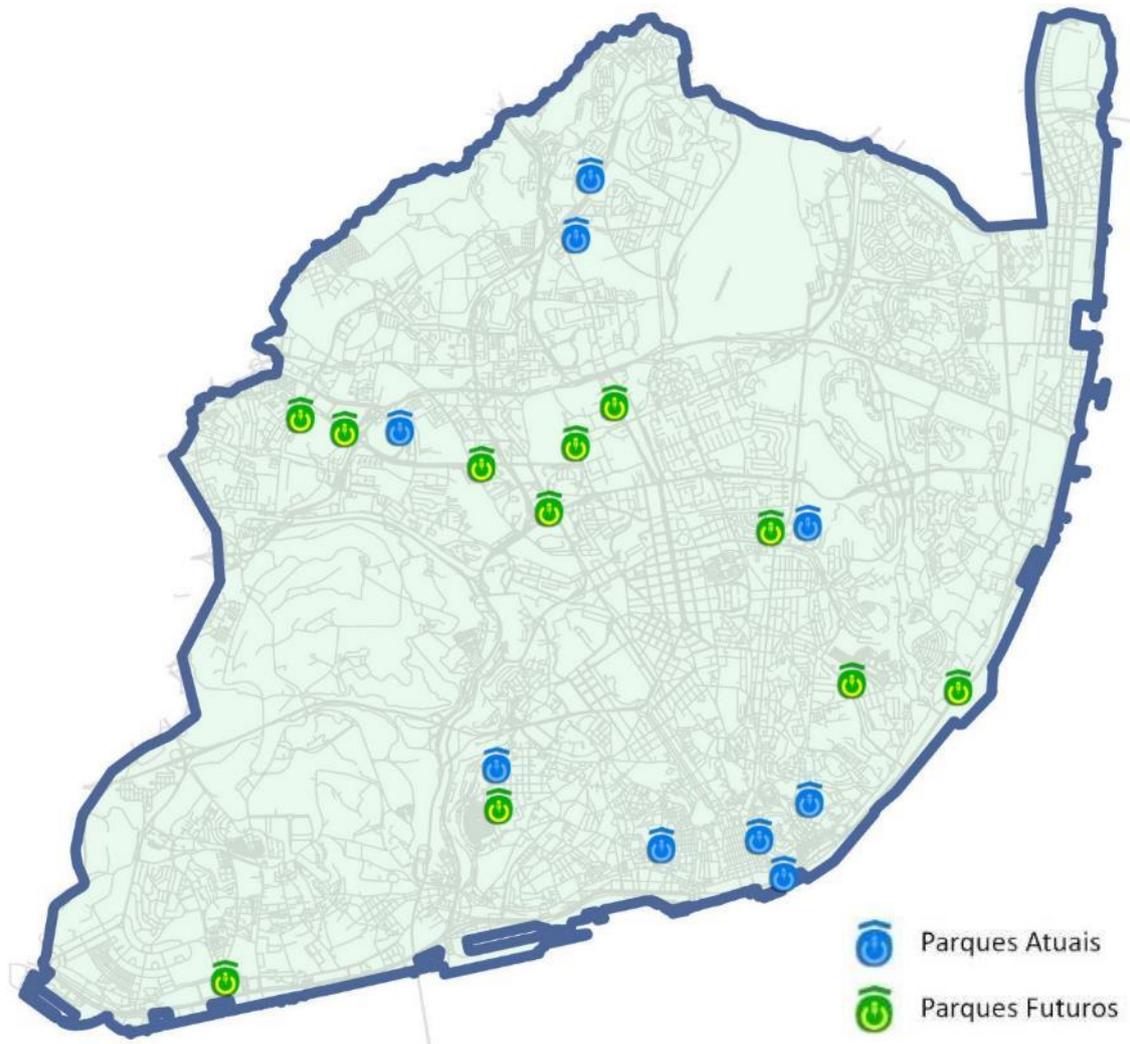


FIGURA 3-12 REDE DE CARREGADORES LEVE EM PARQUES EMEL E PLANO DE EXPANSÃO

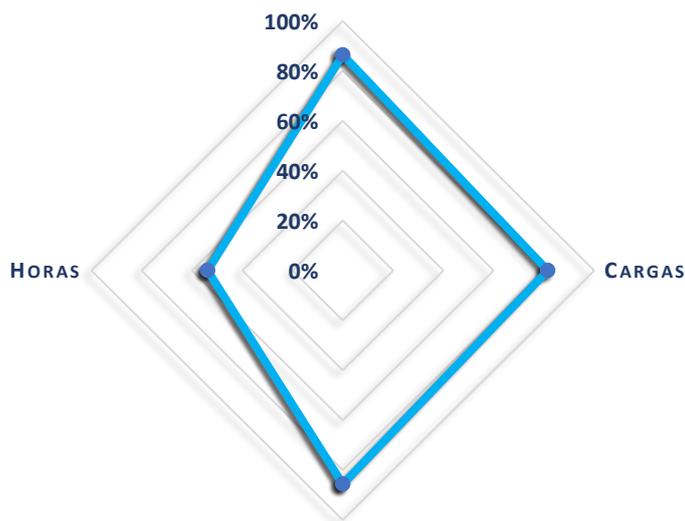


GRÁFICO 3-12 PESO RELATIVO DO CARREGAMENTO RÁPIDO NA REDE LEVE SEGUNDO QUATRO DIMENSÕES

A operação da LEVE tem revelado uma preferência clara dos utilizadores de VE pelo carregamento na via pública, ou antes pelo carregamento rápido disponibilizado nos três *hubs* disponibilizados em Belém, Campo Grande e Parque das Nações. No mapa acima a dimensão dos círculos é proporcional ao volume de carregamentos realizados no local respetivo – a preferência pelo carregamento rápido

é evidente.

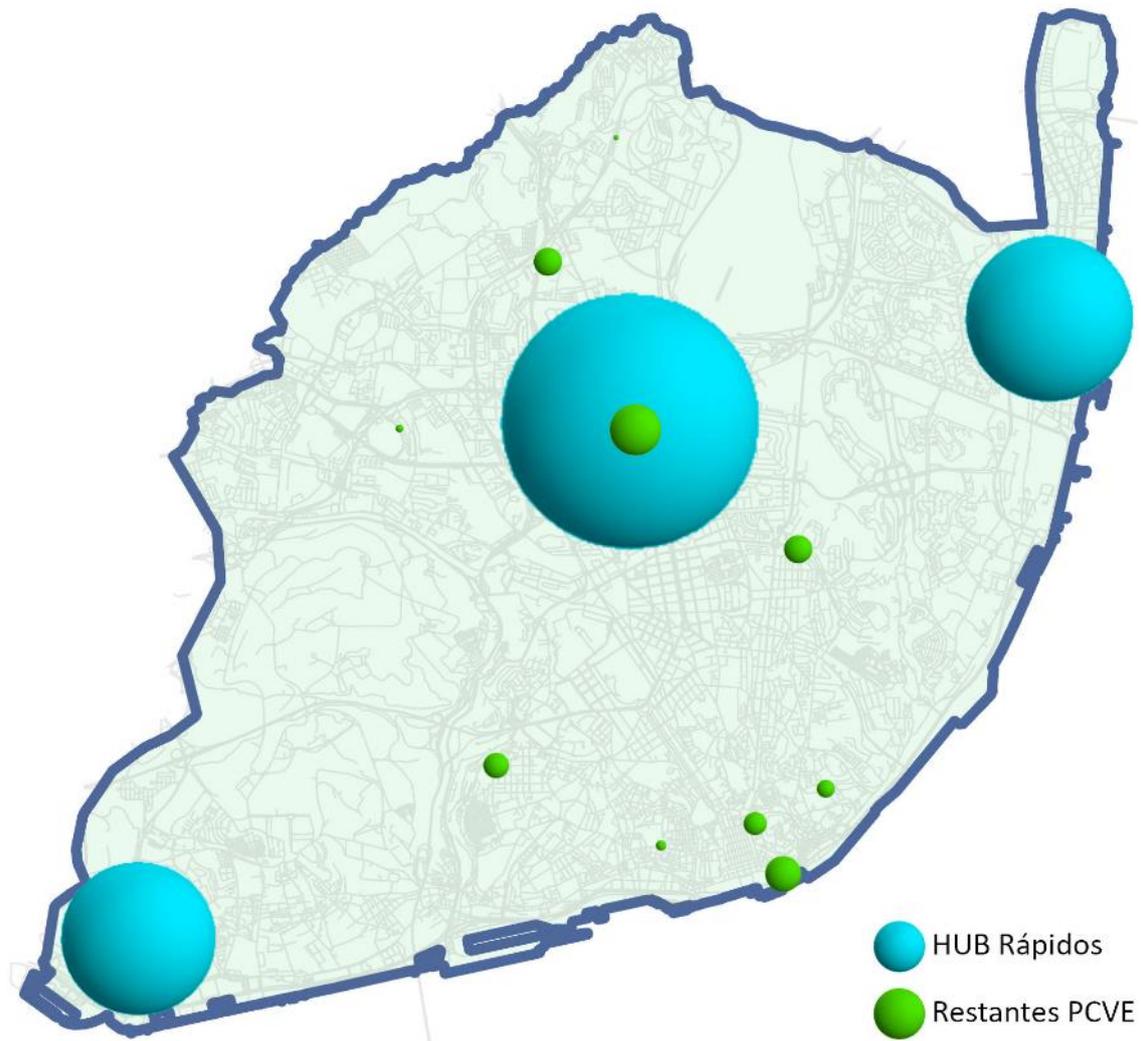


FIGURA 3-13 VOLUME DE CARREGAMENTOS NA REDE LEVE

A LEVE prossegue com a implementação do seu plano de expansão da rede de carregamento na via pública, que contempla 24 localizações. Em 2023 os trabalhos para instalação desta rede foram adjudicados a duas empresas, cada uma delas acolhendo 12 localizações.

No caso do primeiro lote foram submetidos 11 pedidos de ligação à rede à e-Redes, sete deles já deferidos e os outros quatro aguardam apreciação. A décima segunda localização fica na área dependente da Administração do Porto de Lisboa, aguardando formalização. A estimativa de concretização aponta para o terceiro trimestre de 2024. Quanto ao segundo lote, foram submetidos pedidos para a ligação dos 12 pontos de carregamento, havendo já sido aprovados nove e aguardando-se pela validação dos outros três. O cronograma dos trabalhos remete a entrada em operação também no terceiro trimestre.

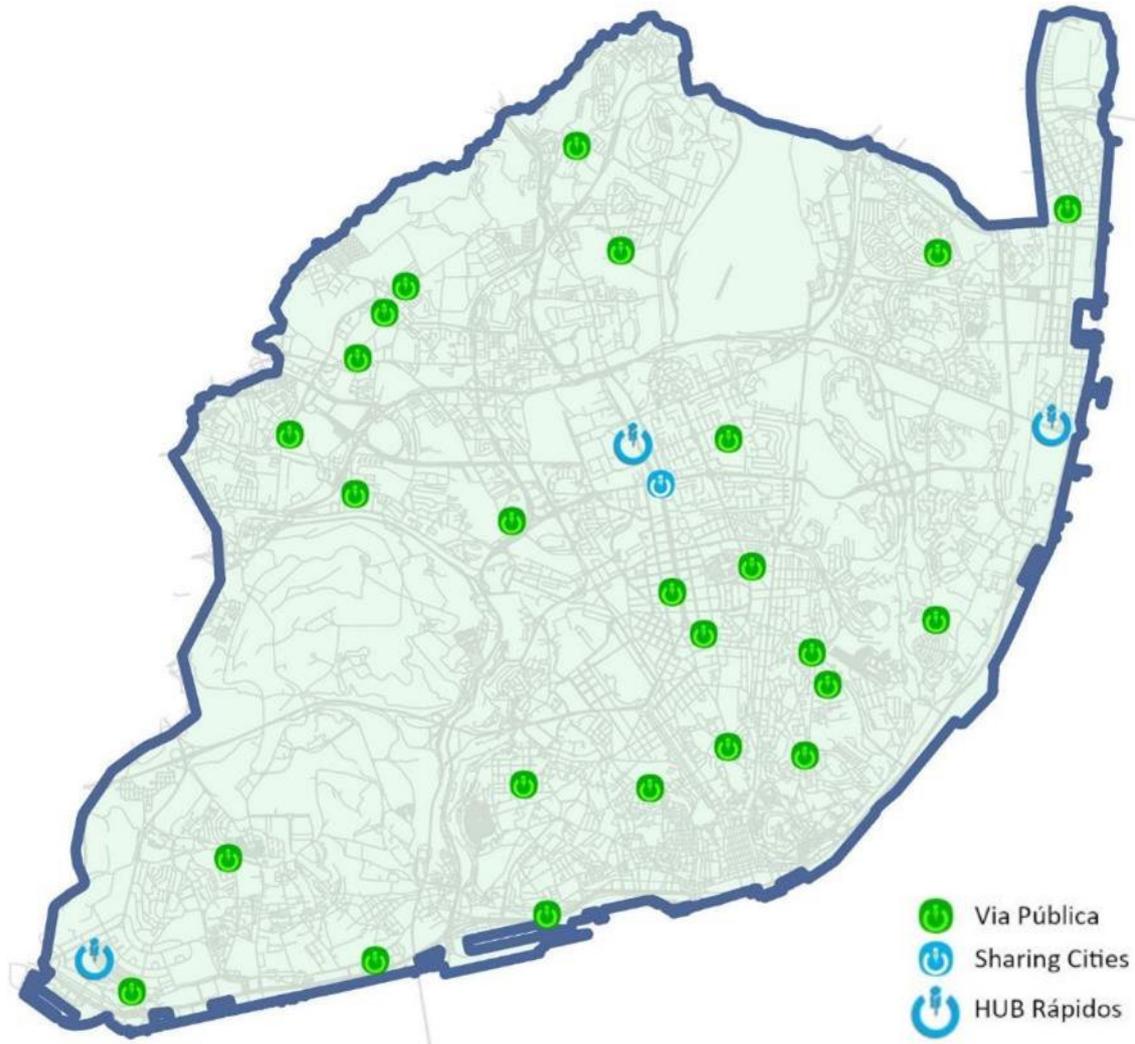


FIGURA 3-14 REDE DE CARREGADORES LEVE NA VIA PÚBLICA E PLANO DE EXPANSÃO

3.4. GESTÃO DA REDE SLAT

A EMEL acolheu a responsabilidade pela gestão da rede do Sistema Luminoso Automático do Trânsito (rede SLAT) em 2019. À época o sistema era composto por 547 interseções semafóricas, 120 das quais, correspondentes às Zonas do Eixo Central, Avenida da Liberdade e Baixa, estavam integradas no sistema GERTRUDE.

Esta transferência assenta na promoção de uma mobilidade mais sustentável e inclusiva na cidade de Lisboa, passando pelo aproveitamento das vantagens de uma gestão centralizada da rede SLAT. O objetivo da EMEL seria o de criar as condições que tornariam possível esse aproveitamento, através da modernização da rede e da criação do sistema de gestão centralizada, o Sistema Inteligente de Mobilidade de Lisboa, ou SIM.Lx. Para além desta vertente de investimento, a empresa assumiria também a manutenção da rede.

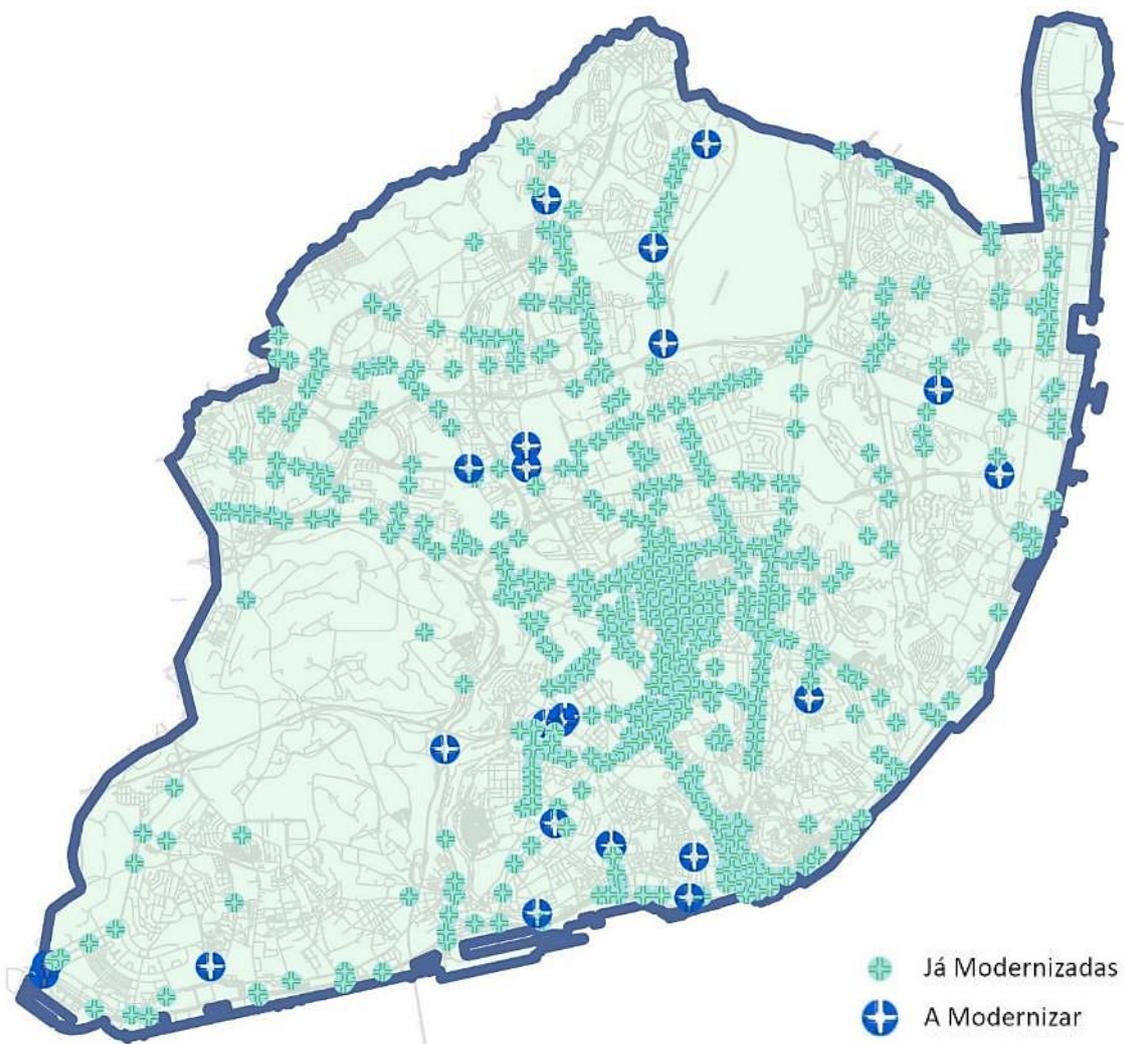


FIGURA 3-15 MAPA DA MODERNIZAÇÃO DA REDE SLAT

Abrçando o desafio que lhe foi colocado, a EMEL lançou um procedimento de contratação com o objetivo de modernizar toda a infraestrutura SLAT, procurando, dessa forma, a instalação de equipamento que viabilizasse metodologias que, até ao momento, estavam inacessíveis, dada a obsolescência dos controladores semafóricos existentes na rede da cidade de Lisboa.

No final do ano transato, apenas 23 interseções estavam por modernizar. No âmbito deste processo foram, por exemplo, instalados 990 sensores para

otimização local, 180 sensores *wireless* de “fim de cauda” e foi substituída cablagem com uma extensão equivalente a aproximadamente 180 quilómetros.

Numa perspetiva de promoção da segurança da mobilidade pedonal foram instalados 1 500 semáforos de peão com a funcionalidade de contagem decrescente de/para o tempo de passagem.



FIGURA 3-16 SEMÁFORO DE PEÃO COM CONTAGEM DECRESCENTE DO TEMPO

A manutenção da rede SLAT, por seu turno, para além da vertente preventiva, está sujeita a uma atuação contingencial para apresentar resposta, tão pronta quanto possível, a um volume anual de ocorrências que ronda, na média dos últimos três anos, as 17 000. Dentro deste total existe uma grande amplitude quanto à gravidade e complexidade, desde óticas fundidas até deficiências no funcionamento dos controladores.

A implementação de equipamentos mais modernos e a sua preservação, por si só, serve apenas para manter o serviço de sinalização luminosa, não basta para alcançar as vantagens da gestão centralizada. Para chegar a esse objetivo é necessário criar conhecimento e uma ferramenta capaz de o operacionalizar.

A Equipa de Engenharia de Tráfego da EMEL teve como primeira tarefa a atualização o Modelo de Tráfego existente na Câmara Municipal de Lisboa, uma vez que o mesmo já se encontrava ultrapassado (última atualização realizada no ano de 2014). Os trabalhos de atualização do Modelo demoraram cerca de um ano até estarem concluídos, e resultaram num modelo inteiramente novo, apto para a sua utilização como ferramenta de apoio às decisões operacionais

do quotidiano, realização de análises de desempenho, em suma, um dos alicerces do sistema de gestão centralizada, o SIM.Lx.

A equipa da EMEL tem vindo a colaborar com o Planeamento Operacional da Carris (CARRIS/PO) com o objetivo melhorar o conhecimento sobre a mobilidade da Cidade de Lisboa. Desta cooperação resultou o enriquecimento do modelo de tráfego com a introdução de dados operacionais da Carris ligados à oferta de serviço, nomeadamente, percursos e horários de todas as carreiras. A curto prazo, este trabalho em equipa permitirá que o modelo fique apto a comparar os tempos de viagem usando transporte individual e transporte coletivo, evidenciando dessa forma onde não existem alternativas credíveis em transporte coletivo. Será possível, também, compreender quais as interseções semaforizadas onde as carreiras da Carris perdem mais tempo, permitindo assim mitigar esses efeitos.

Neste momento os esforços estão concentrados na otimização semafórica dos grandes eixos viários, bem como ao desenvolvimento e implementação das estratégias de coordenação da sinalização luminosa do SIM.Lx. Prevê-se que este trabalho se realize durante todo o ano de 2024.

A ordem de prioridade para a otimização semafórica é a seguinte:

- Eixo da Avenida de Roma
- Avenida Almirante Gago Coutinho
- Praça de Espanha e zonas adjacentes
- Eixo da Avenida da República e Avenida Fontes Pereira de Melo
- Zona das Amoreiras

O SIM.Lx não é apenas um *software*, mas sim a conjugação dos três vetores que a EMEL introduziu para abordar gestão da rede SLAT: i) modelação de tráfego e manutenção da rede semafórica, ii) centralização de tráfego e alarmística e iii) modernização da infraestrutura e evolução constante.

Pretende-se que o SIM.Lx seja dinâmico e evolutivo, permitindo a implementação de planos de regulação em zonas/eixos, pré-definidos ou gerados em tempo real, tendo presente diferentes opções (indicadores globais da rede, reais ou virtuais, período horário, operador) e ainda, com a possibilidade de incorporar o maior número possível de ações de microrregulação sob “supervisão”, tendo em atenção as condições de circulação e as políticas locais.

3.5. GESTÃO DE ZAAC E TÚNEIS

Os Bairros Históricos (BH) de Lisboa, como em muitas outras cidades, não foram planeados considerando as necessidades da circulação automóvel. Nesse pressuposto, a disponibilidade de estacionamento é exígua, tendo o Município tomado a decisão de condicionar o acesso ao interior dos BH, criando as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC). A EMEL assumiu a responsabilidade de instalar e operar os dispositivos e sistemas de controlo e de gerir os acessos de acordo com as normas do Regulamento de Estacionamento. Paralelamente, a empresa tem também responsabilidades de gestão e manutenção dos equipamentos do túnel do Marquês de Pombal, e de monitorização do túnel da Avenida João XXI.

3.5.1. GESTÃO DE TÚNEIS

Dando seguimento à transferência de competências da gestão e manutenção do Túnel do Marquês de Pombal do Município para a EMEL, vertida no Auto de Entrega celebrado a cinco de agosto de 2019, a infraestrutura tem sido objeto de várias e indispensáveis ações de manutenção corretiva e preventiva, com especial enfoque nos sistemas de segurança.

Durante o ano de 2023, além do assegurar do plano de manutenção com periodicidade mensal, foram efetuadas diversas intervenções de fundo, decorrentes do relatório de auditoria elaborado, na sua versão final, no início de 2022, em estrito cumprimento com as competências e responsabilidades delegadas no Auto de Entrega, por forma a garantir as condições mínimas de segurança para todos os utilizadores.

Esta auditoria exaustiva ao estado da infraestrutura e dos equipamentos, sinalizou diversas anomalias e a necessidade de uma intervenção de fundo. Neste âmbito, a EMEL já substituiu alguns dos equipamentos identificados, destacando-se os painéis de mensagem variável das entradas, vitais para a transmissão de informações e avisos aos condutores, que representaram um investimento de cerca de cinquenta mil euros, os marcadores eletrónicos rodoviários na saída para a praça do Marquês de Pombal, entre outros equipamentos de alerta aos condutores e de segurança passiva.

Em 2023, a EMEL passou a integrar nas tarefas de manutenção, com uma base anual, a limpeza integral das paredes do túnel. Esta ação levada a cabo em abril, foi efetuada com recurso a um sistema robótico e mecanizado, permitiu a descontaminação das paredes do túnel e devolveu aos azulejos de revestimento o seu aspeto original, restituindo à infraestrutura as capacidades refletivas e de luminância adequadas.

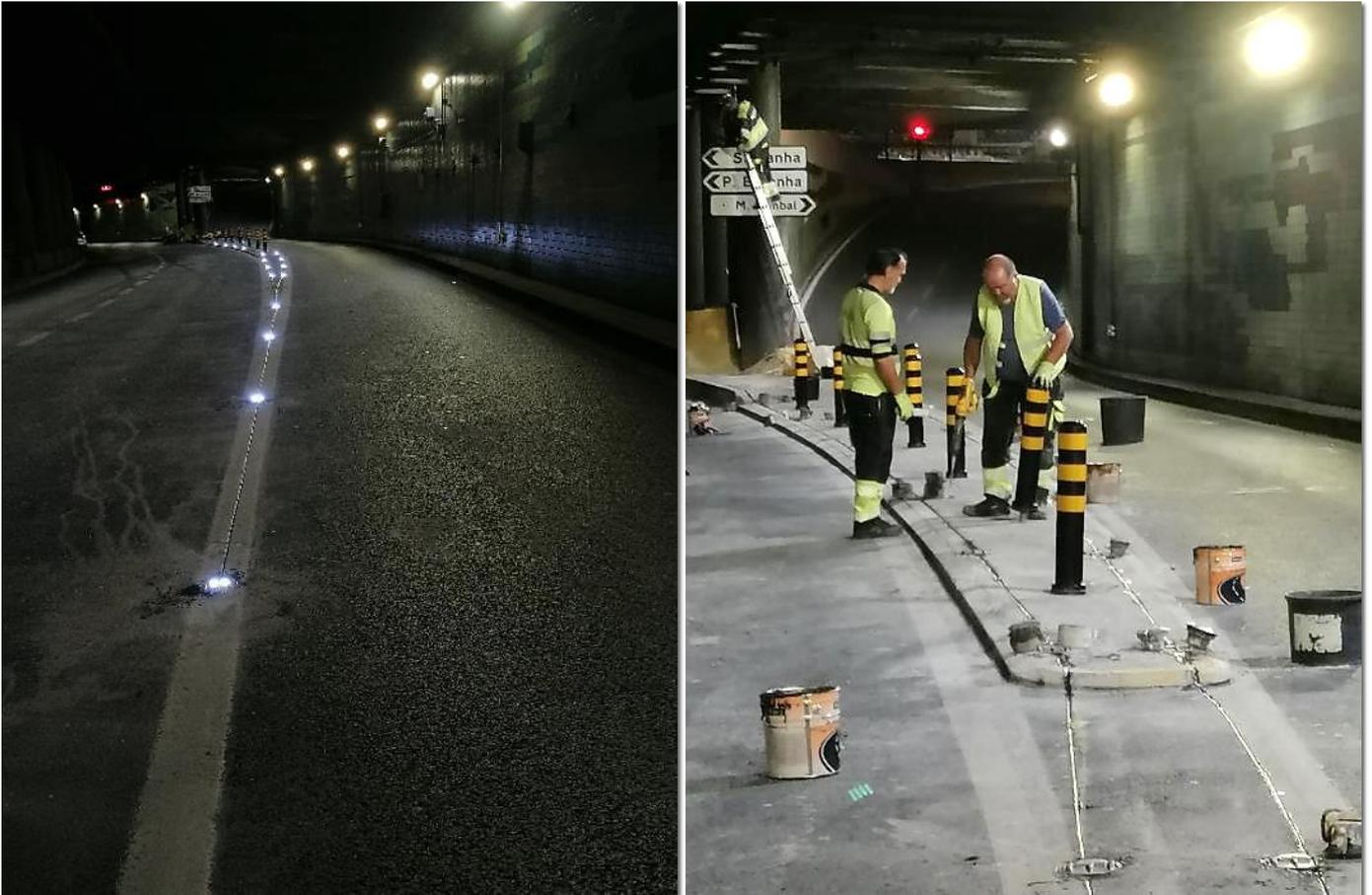


FIGURA 3-17 ELEMENTOS DE SEGURANÇA PASSIVA INSTALADOS NO TÚNEL DO MARQUÊS DE POMBAL

3.5.2. GESTÃO DE ZAAC

A decisão do Município de erguer obstáculos a condicionar o acesso automóvel ao interior dos BH de Lisboa, mesmo aos residentes no seu interior, não foi tomada de ânimo leve. Nestes bairros, mais que em qualquer outra área da cidade, o espaço urbano não foi projetado tendo em consideração a utilização do automóvel, muito menos da forma massiva e intensiva como hoje acontece.

Não tendo ainda sido possível implementar um sistema de controlo com capacidade de imprimir à gestão de acessos uma flexibilidade mais alinhada com grande diversidade de necessidades, em especial dos que ali residem, além do lançamento de procedimentos de contratação pública que visam a manutenção dos sistemas e equipamentos existentes, são de salientar as medidas estruturantes colocadas em prática e reforçadas na estratégia de gestão do acesso automóvel às ZAAC, e que visaram a melhoria substancial da qualidade do serviço prestado e mais celeridade na interação com todos aqueles que necessitam de aceder com automóvel aos BH. O aperfeiçoamento de processos na gestão das ZAAC, em paralelo com a identificação e substituição dos equipamentos mais críticos, demonstrou a sua importância

reduzindo o tempo de inoperacionalidade destes equipamentos – para se ter ideia da relevância da implementação destas melhorias, basta notar que, em 2023, foram processados mais de um milhão e duzentos e vinte e cinco mil acessos às ZAAC, o que faz com que qualquer ineficiência sistemática na sua gestão tenha um impacto significativo na mobilidade e acessibilidade nos BH.



FIGURA 3-18 PONTO DE CONTROLO DE ACESSOS NA RUA MILAGRE DE SANTO ANTÔNIO

4. INOVAÇÃO



Ao longo do ano de 2023, a EMEL prosseguiu o seu caminho de investimento em investigação e inovação (I&I), assumindo uma participação ativa na procura de soluções para os desafios de mobilidade da cidade, designadamente visando um sistema mais inteligente, integrado e inclusivo.

Em matéria de interfaces de mobilidade, em 2023 destaca-se o trabalho desenvolvido ao abrigo do projeto RESTART, que culminou na conclusão do estudo de argumentos económicos (*business case*), que tem como objetivo viabilizar a tomada de decisões de investimento informadas, na requalificação dos terminais rodoviários do Campo Grande, Colégio Militar, Oriente, Pontinha e Sete Rios, em interfaces multimodais.

De salientar que, de todos os já realizados pela empresa, o RESTART foi o projeto mais participado até à data (e possivelmente um dos mais participados da cidade), tendo envolvido mais de 40 *stakeholders* e auscultado mais de 3 000 pessoas ao longo de todo o processo. Foi elaborado pela EMEL um trabalho de auscultação de quem usa os transportes públicos e os terminais rodoviários em Lisboa, que resultou, por agora, na publicação de um Guia de Design, documento dividido em sete volumes que serão divulgados faseadamente, e que tem como objetivo estabelecer orientações de design, em especial os elementos-chave a considerar na conceção ou requalificação de interfaces multimodais, com base nos principais terminais rodoviários de Lisboa – mais um exemplo da aposta da EMEL na disseminação do conhecimento gerado, procurando, igualmente, uma maior aproximação às comunidades que se dedicam à investigação e desenvolvimento no sector dos transportes.



FIGURA 4-1 IMAGEM DO GUIA DE DESIGN DE INTERFACES MULTIMODAIS

Já no campo da inovação digital, a EMEL concluiu o trabalho que vinha a desenvolver no âmbito do projeto VoxPop - Pessoas, Processos e Tecnologia. Em particular:

- Concluiu-se a definição dos requisitos funcionais e arquitetura de informação da futura aplicação móvel de gestão de mobilidade da EMEL, que prevê a consolidação das atuais aplicações ePark e GIRA num único interface de utilização e a disponibilização de outras finalidades como

BiciPark, serviços de parques de estacionamento e a loja virtual EMEL. O próximo passo contempla o desenvolvimento da aplicação móvel, no âmbito do projeto Europeu C-Streets

- Foi dada continuidade ao trabalho de ciência de dados no sentido de responder a desafios de mobilidade urbana. Em consequência deste trabalho, em 2023 a EMEL desenvolveu um conjunto de modelos de análise para mapear a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida através do cálculo da largura bruta dos passeios da cidade, primeiro passo para o desenvolvimento do *digital twin* da cidade de Lisboa, um trabalho que terá continuidade num dos casos de uso do projeto europeu deployEMDS (tema abordado abaixo)
- Ainda no âmbito da promoção de um espaço de partilha de dados, a empresa assegurou a harmonização dos dados EMEL para cumprimento da Diretiva 2010/40/UE relativa à implementação de Sistemas de Transporte Inteligentes na rede rodoviária transeuropeia, e preparou o desenvolvimento de um novo portal de dados abertos que permitirá o acesso geral aos dados abertos da EMEL, a visualização de mapas e gráficos dos dados, mas também oferecerá a possibilidade de, no futuro, incorporar outras entidades interessadas em partilhar os seus dados, tornando-a uma ferramenta mais abrangente e versátil para a consulta de dados de mobilidade

Também ao abrigo do projeto VoxPop, deu-se continuidade a um dos principais trabalhos da equipa de inovação do último ano: a redefinição estratégica da oferta de serviços em parques de estacionamento EMEL, que resultou na identificação de oportunidades de melhoria e numa proposta de posicionamento estratégico assente na reformulação de produtos de assinatura e tarifas de rotação.

Relativamente a novos projetos, a EMEL iniciou a sua participação no projeto europeu deployEMDS, cofinanciado pelo Programa Europa Digital, da União Europeia, e que terá uma duração de três anos. O projeto tem como objetivo fomentar a partilha de dados relacionados com mobilidade ao nível Europeu (no âmbito da criação do Espaço Europeu de Dados de Mobilidade). No caso da cidade de Lisboa, as atividades da EMEL contemplam o desenvolvimento de duas soluções:



FIGURA 4-2 IMAGEM DO DEPLOYEMDS

- Explorar e disponibilizar dados relativos à acessibilidade aos serviços da EMEL e aos obstáculos que as infraestruturas da EMEL criam na cidade, e continuar o desenvolvimento do *digital twin* para a cidade de Lisboa
- Desenvolver um piloto de uma solução “mobilidade como um serviço” (do inglês *mobility-as-a-service*, ou MaaS) empresarial, que terá como ambição a criação de propostas de valor com serviços combinados para grandes empregadores através, por exemplo, da criação de um pacote de mobilidade empresarial ou da oferta de serviços integrados por subscrição

2023 ficou, também, marcado pelo início do projeto Bairro Comercial Digital de Alvalade, liderado pela Freguesia de Alvalade e financiado pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), um projeto que visa testar um conjunto de soluções inovadoras que ambicionam melhorar a gestão do estacionamento na via pública, bem como a desmaterialização de parquímetros para libertar o espaço público e promover uma maior acessibilidade pedonal do bairro.

4.1. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Depois de dois anos de foco na consolidação dos modelos de Gestão dos Sistemas de Informação, no ano de 2023 a Direção de Sistemas de Informação (DSI) da EMEL concentrou-se na elaboração de um diagnóstico profundo e extensivo de todos os constrangimentos conhecidos, relacionados com as componentes de infraestrutura, de arquitetura de sistemas e das peças aplicacionais, que limitavam a evolução da EMEL e, nalguns casos, com bastante visibilidade negativa por parte dos clientes internos e externos. O objetivo último deste diagnóstico visava a criação de um plano para a mitigação destes constrangimentos.

A consolidação do modelo de gestão assentou em quatro grandes vetores:

1. Consolidação da *framework* tecnológica, baseada numa arquitetura híbrida multi *Cloud* com o objetivo de otimizar a performance e disponibilidade aplicacional de forma complementar que permita aproveitar o melhor de cada componente
2. Mapeamento e documentação de todos os componentes sistémicos e início da implementação de uma solução focada na monitorização desses componentes e respetiva alarmística, permitindo uma maior proatividade na resolução dos incidentes e um aumento substancial do *Uptime* das soluções core da EMEL

3. Análise e escolha de uma solução de API *management*. Atualmente a EMEL tem mais de cinco dezenas de API, e a sua gestão, incluindo acessos, controlo, monitorização e publicação, obriga a um esforço muito grande, que justifica a implementação de uma ferramenta de API *management*, que será implementada em 2024
4. Finalmente, mas não menos importante, foram efetuados ajustes essenciais no modelo de responsabilidades internas da equipa que permitiu potenciar e alavancar o serviço ao cliente interno e externo

A consolidação do parque informático continua essencialmente na redução do número de servidores alojados no *host* externo à EMEL (de um conjunto de cerca de 40 servidores iniciais, existem ainda 17 que serão totalmente eliminados em 2024), com a conseqüente redução dos custos de operação, e melhoria da performance global dos sistemas.

Continua a necessária consolidação da rede de comunicações da EMEL, melhorando a disponibilidade e performance com a implementação da redundância nos sites principais e preparando a rede para a eventual implementação futura da tecnologia SD-WAN. Esta consolidação passou também pelo início de uma renovação de equipamentos, já completamente obsoletos, que permitirá vir a otimizar os custos operacionais de manutenção física, que tem impacto direto na performance operacional das áreas de negócio.

Em 2023 foram atualizadas, dentro do possível, a maioria das aplicações EMEL (ePark, Gira, OPERA, Sendys, Gestor de Produtos) para cumprimento de requisitos técnicos, e foram exaustivamente documentadas, para definição de requisitos técnicos e funcionais que suportem a sua eventual substituição e/ou evolução. Teve início o projeto de sensorização de lugares de cargas e descargas. O projeto de Gestão de Empreitadas (Gesplan) foi concluído. Preparou-se, ainda, o sistema de informação de faturação da EMEL para a certificação de faturas (obrigação imposta pela Autoridade Tributária) a ser implementado no início de 2024. Foram desenvolvidos esforços no sentido de repor a normalidade nos processos de interface com entidades externas, autoridades e parceiros que se espera concluído em 2024.

O parque de servidores da EMEL foi otimizado de 16 servidores físicos e mais de 140 servidores virtuais (*on-premise* e *cloud*), para 7 servidores físicos e 85 servidores virtuais, que estiveram operacionais mais de 99,5% do tempo.

No tocante ao *Helpdesk*, foram registados 20 249 *tickets* ao longo do ano, o que significou um aumento de cerca de 8% face ao ano anterior, com um nível de resolução de 97,42% (mais 4,48% que no ano anterior) com um tempo médio de resolução de 7h e 29m que representou um crescimento negativo de cerca de 8%. Este aumento no tempo médio de resolução ficou a dever-se

essencialmente a uma maior dispersão geográfica dos locais onde o apoio é prestado, tanto nos parques de estacionamento como nas novas instalações operacionais, em Cabo Ruivo e na Matinha. Estão planeadas medidas para mitigar a degradação deste indicador em 2024, melhorando e otimizando o serviço prestado ao cliente interno.

Atualmente está em curso o um conjunto alargado de projetos, de que se destaca:

- Novo sistema de CRM, com uma visão 360 do cliente, que entrará em produção em 2024
- Definição do novo sistema Gestão do Estacionamento de Superfície e de suporte à atividade de fiscalização, para início de implementação em 2024
- Definição da nova solução do GIRA, para implementação em 2024
- Renovação tecnológica e centralização técnica e operacional dos Parques de Estacionamento
- Continuação da implementação do Plano Integrado de Cibersegurança de sistemas de informação, crítico para incrementar a integridade do sistema da EMEL
- Implementação do Plano integrado de Gestão de Risco e Resiliência Tecnológica (*compliant* com a Diretiva NIS2) que deverá ser implementado em 2024

Com a priorização e implementação destes projetos (e outros que tem em carteira) a EMEL tem como objetivo criar as condições fundamentais para alavancar a sua estrutura organizacional e, assim, desenvolver a capacidade de intervenção da empresa a múltiplos níveis, melhorando a sua imagem junto do cliente, mas também potenciando o desenvolvimento da estratégia definida pelo Município.

5. COMUNICAÇÃO



A Comunicação da EMEL manteve, em 2023, o trajeto de consolidação da marca EMEL, agregando valor para a sua imagem e reputação, agrupando todos os produtos de mobilidade que disponibiliza, contribuindo para uma Lisboa mais atrativa e sustentável para as pessoas que nela residem, nela trabalham, nela estudam e a visitam.

Foi realizado um estudo de imagem da empresa com o objetivo de perceber o posicionamento da EMEL e dos seus produtos junto dos cidadãos de Lisboa, evidenciando como principais conclusões:

- Notoriedade de serviços geridos pela EMEL
 - Estacionamento na via pública: 93 %
 - Parques de estacionamento: 90 %

- Divulgação de benefícios das zonas de estacionamento tarifado (ZEDL)
 - Melhor ordenamento: 33 %
 - Lugares exclusivos: 37 %
 - Mais lugares: 56 %

Ficou claro que “quem não vive numa zona tarifada, mas gostava de viver, reconhece vantagens tangíveis nesses locais”.

Estes dados foram, e serão, parte importante para a estratégia de comunicação e relacionamento da empresa com as suas partes interessadas.

Foram realizadas campanhas relacionadas com os produtos EMEL, nomeadamente a “GIRA Navegante”, com a associação do cartão Navegante ao GIRA; o reforço de mais 500 bicicletas elétricas numa lógica de expansão contínua da rede, para uma mobilidade mais ecológica e sustentável e o pagamento por MB way em cerca de 400 parquímetros.

Do ponto de vista mais institucional e informativo, a EMEL divulgou intervenções em Lisboa que permitiram que o trânsito fluísse de forma diferente, nomeadamente as alterações aos sentidos de trânsito nas laterais da Avenida da Liberdade, as alternativas de circulação à grande obra do Plano Geral de Drenagem, para além de ações mais localizadas e pontuais dirigidas aos residentes e comerciantes de Lisboa sobre alterações nas respetivas zonas de residência.

Nesta lógica de maior informação ao público a EMEL iniciou uma rubrica na Rádio Amália, com o nome “EMEL Mais Mobilidade”, que semanalmente

apresenta entrevistas, curiosidades, destaques ou informação importante de divulgar.

A EMEL, durante o ano de 2023, apoiou e esteve presente em eventos com o objetivo de se aproximar dos seus públicos e de dar maior visibilidade ao seu contributo para a cidade. Maior destaque para a Semana da Mobilidade, onde a EMEL teve lugar de realce na Feira da Mobilidade, levada a cabo na Praça do Comércio, através de um *stand* próprio, onde os participantes puderam conhecer os produtos EMEL e interagir com as bicicletas GIRA, participar num *workshop* de mecânica de bicicletas, enquanto as crianças podiam aprender mais sobre mobilidade através do Pela Cidade Fora. Esteve ainda presente nesta semana, em eventos locais: Festival Penha de França e Lumiar a Circular.

Apoiou também de forma muito direta a organização da Jornada Mundial de Juventude, designadamente na logística relativa ao plano de mobilidade.

Esteve também presente na World Bike Tour, na Feira do Livro de Lisboa, na Cidade do Zero, no Festival Indie Lisboa, no Cine Conchas, no Rally de Lisboa, na Trienal de Arquitetura de Lisboa, no Eco Rally de Lisboa, na Meia Maratona de Lisboa, na Corrida da Mulher e no Lisboa Beach Volleyball Legends.

De salientar que a EMEL foi galardoada pela APCE – Associação Portuguesa de Comunicação de Empresa, pela sua campanha “Ler a Pedalar: Gira Transporte Oficial da Feira do Livro ‘22” relativa à edição de 2022, como a melhor campanha externa de entidades governamentais, instituições de ensino superior, associações e ONG.

A EMEL foi parceira do “Pitching the Future of Clean Mobility”, um encontro do Web Summit promovido pela Startup Lisboa, Unicorn Factory Lisboa e European Startup Prize for Mobility, onde houve oportunidade de ver demonstrações das melhores ideias para uma “mobilidade limpa” vindas das *start-ups* mais criativas e de ouvir Sacha Michaud, co-fundador da Glovo.

Durante o período do Natal, a EMEL, a Carris e a CML uniram esforços para levar os Lisboetas à Baixa sem preocupações com o estacionamento. A iniciativa “Estacione e Festeje o Natal” permitiu que as pessoas deixassem a sua viatura gratuitamente nos parques EMEL da Ameixoeira ou do Campo Grande, e se deslocassem de autocarro exclusivo e direto para a Baixa da cidade. Contavam ainda com a presença de um Pai Natal animando o percurso e distribuindo brindes.

Numa vertente social, a EMEL participou da Semana da Mama, numa campanha de sensibilização para o cancro da mama e na campanha “Aqui há gato”, onde se aconselhava os condutores a ter alguns cuidados com os animais de rua, promovida pela Provedoria Municipal dos Animais de Lisboa.

A EMEL apoiou ainda a série “Queridos Papás” onde os atores faziam percursos de GIRA para mostrar a praticidade do sistema de bicicletas partilhadas.

6. RECURSOS HUMANOS



O ano de 2023 ficou marcado, no que respeita à Direção de Recursos Humanos (DRH) da EMEL, por linhas de orientação que procuraram melhorar a relação com os colaboradores.

Foi desenvolvida a reorganização de serviços da DRH, centrando as alterações de gestão na melhoria da relação do cliente interno, ou seja, o Universo de colaboradores EMEL. Como exemplo pode ser referido o lançamento do novo espaço da Intranet da empresa, dedicada aos colaboradores. Este novo espaço digital permite que qualquer colaborador possa aceder a questões temáticas frequentes, aceder a candidaturas abertas para novos desafios profissionais no âmbito da mobilidade interna, aceder, na biblioteca digital, à documentação da área, bem como ao serviço de psicologia ocupacional.

Foi concebido e implementado o Procedimento de Mobilidade Interna que procurou potenciar a capacidade dos colaboradores EMEL para novos desafios e padronizar, com transparência, o processo entre direções. Ao abrigo do novo regulamento registaram-se 29 processos concluídos durante o ano de 2023.

Foi também concebido e implementado o Novo Regulamento de Teletrabalho da empresa, dando-lhe a atualidade do período pós pandémico, a que acresce a criação do regime de teletrabalho pontual, que permite a proteção dos trabalhadores em casos excecionais e não previstos.

Na área do Recrutamento e Seleção foi estabelecido e monitorizado um quadro de indicadores com incidência nas entrevistas a realizar para as áreas de maior volume ou dificuldade de recrutamento. O propósito foi de orientar o serviço para um melhor conhecimento do mercado, aumentando a velocidade e assertividade na resposta aos pedidos das áreas operacionais e de suporte da EMEL, em que a disponibilidade de um quadro de pessoal adequado, em permanência, é crítico para a qualidade do serviço prestado pela empresa. Para o efeito foi revista a plataforma online de recrutamento da empresa, criando um espaço para candidaturas espontâneas. O espaço garante também, desde início, a segmentação funcional das candidaturas.

Na área Gestão Administrativa e processamento salarial foram introduzidos indicadores de gestão com o objetivo de reduzir a taxa de erro do processamento. Foi ainda lançado o concurso público para a aquisição de um novo *software* que permite melhorar o desempenho de forma transversal nas áreas da gestão contratual e do processamento.

Por fim, o ano de 2023 foi um ano de forte investimento nas condições salariais dos colaboradores, o que resultou na assinatura do Acordo de Empresa com todos os parceiros sindicais da EMEL.

O acordo a que se chegou contemplou, designadamente, um aumento generalizado de 85 euros ou a atribuição de subsídio de penosidade aos colaboradores da manutenção do GIRA. Estas medidas eram fundamentais para a valorização salarial dos colaboradores da EMEL, num quadro inflacionista difícil, e ajudou a melhorar a capacidade da empresa no recrutamento. O crescimento dos Gastos com Pessoal chegou a 13,6%, face a 2022, e o valor médio *per capita* teve uma subida alinhada com os objetivos das medidas implementadas.

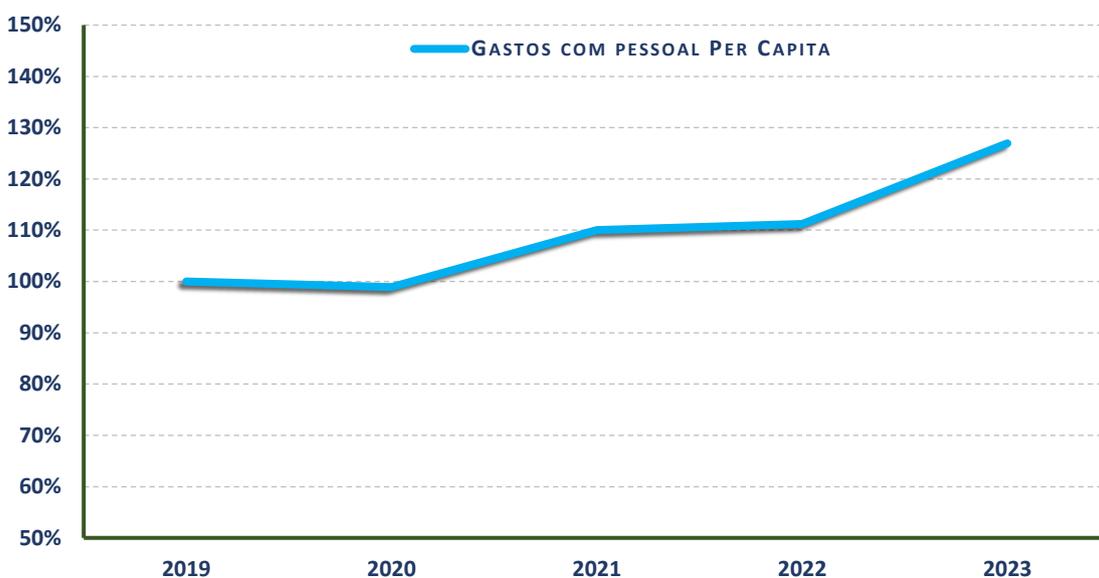


GRÁFICO 6-1 EVOLUÇÃO RELATIVA DO GASTO COM PESSOAL PER CAPITA 2019 - 2023 (BASE 2019)

O crescimento dos Gastos com Pessoal provoca, naturalmente, alguma degradação das condições de exploração, no entanto essa degradação foi, em 2023, atenuada pelo aumento do número de lugares (fonte de receita) e pelo ganho de eficiência decorrente da manutenção do número de colaboradores.

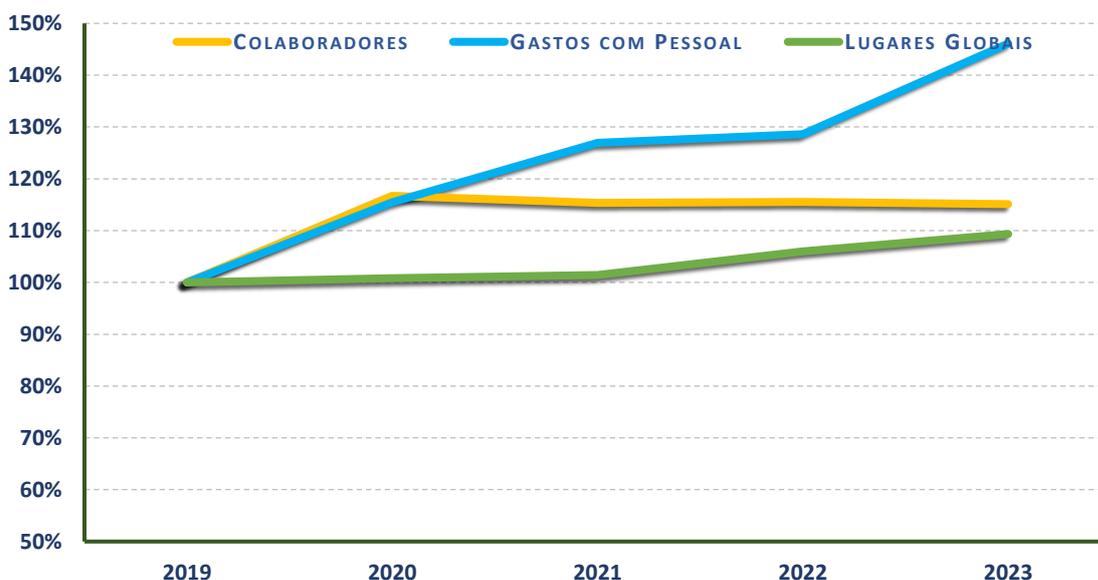


GRÁFICO 6-2 EVOLUÇÃO RELATIVA DOS GASTOS COM PESSOAL, NÚMERO DE COLABORADORES E LUGARES EM EXPLORAÇÃO (BASE 2019)

6.1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

O quadro de colaboradores EMEL permaneceu, em 2023, praticamente inalterado na perspetiva do número global de trabalhadores.

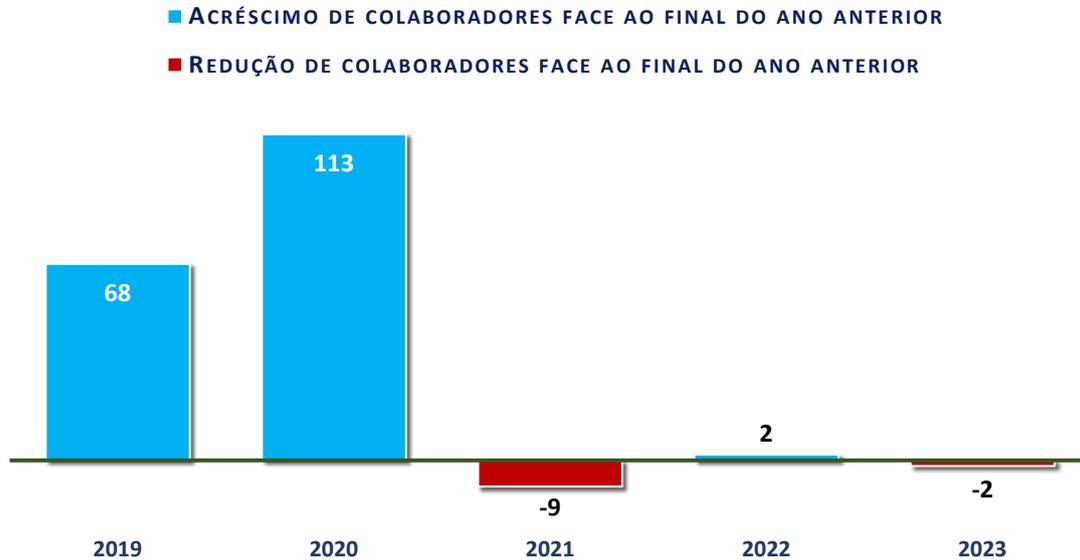


GRÁFICO 6-3 EVOLUÇÃO ANUAL DO SALDO LÍQUIDO ENTRE ENTRADAS E SAÍDAS DE TRABALHADORES 2019 - 2023

TABELA 6-1 EVOLUÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL E DO NÚMERO DE ESTAGIÁRIOS A 31 DE DEZEMBRO 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
COLABORADORES A 31 DE DEZEMBRO	637	753	780	781	778
ESTÁGIOS PROFISSIONAIS A 31 DEZEMBRO	39	36	0	1	2
TOTAL	676	789	780	782	780

Desde 2020, ano da internalização total das operações do GIRA, que a EMEL mantém um efetivo a rondar os 780 trabalhadores. De então para cá o dimensionamento das equipas tem sofrido o impacto das condições do mercado de trabalho, limitando o planeamento da expansão da atividade, especialmente no GIRA.

Foi exatamente a mobilidade, e especificamente o GIRA, que mobilizou os maiores esforços de recrutamento em 2023, tendo como pano de fundo a consolidação do sistema como alternativa de transporte público, com maior abrangência territorial, almejando assegurada por mais estações ativas, e maior frota em disponibilidade, garantida pelo aumento das bicicletas – mais estações e mais bicicletas refletem-se em mais necessidades de manutenção, cobertas pela equipa de oficina e de terreno.

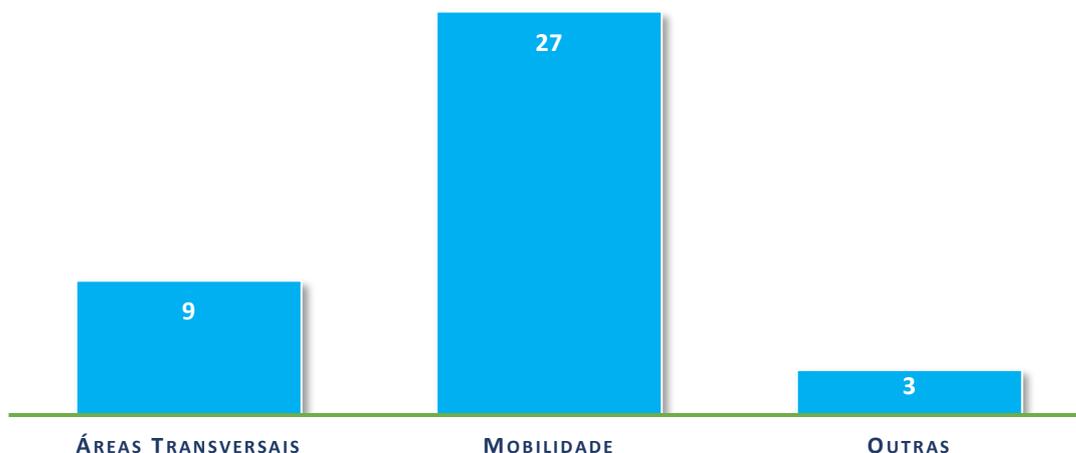
COLABORADORES RECRUTADOS


GRÁFICO 6-4 NOVOS COLABORADORES CONTRATADOS POR ÁREA DE ATIVIDADE NA EMEL

Apesar dos esforços desenvolvidos, a empresa continua a confrontar-se com dificuldades para garantir o dimensionamento desejado para as operações. Por exemplo, no GIRA, apesar do recrutamento ativo, no final do ano a equipa contava apenas mais seis colaboradores. Já no efetivo de fiscalização, a 31 de dezembro o quadro era inferior ao registado no início do ano

TABELA 6-2 MOVIMENTAÇÕES NO QUADRO DE PESSOAL EM 2023 POR ÁREA DE ATIVIDADE

	EFETIVO DEZEMBRO 2022	NOVAS ADMISSÕES*	SAÍDAS DA EMEL*	EFETIVO DEZEMBRO 2023
VIA PÚBLICA	319	0	4	310
PARQUES	93	1	7	87
MOBILIDADE	111	27	18	118
APOIO TÉCNICO	74	3	3	75
RELAÇÕES EXTERNAS	79	1	2	75
DESENVOLV. INFRAESTRUTURA	22	1	2	24
ÁREAS TRANSVERSAIS	83	6	5	89
TOTAL	781	39	41	778

*apenas considera as novas contratações e as saídas da empresa, não refletindo as movimentações entre estruturas orgânicas da própria EMEL

A análise da paridade nas categorias profissionais ainda encerra alguma sugestão de tradicionalismo na alocação de funções, mas há que destacar a quase igualdade registada na categoria de Técnico Superior.

TABELA 6-3 DISTRIBUIÇÃO DE COLABORADORES POR CATEGORIAS E POR GÊNERO EM 2023

	COLABORADORES	HOMENS	MULHERES
TÉCNICO SUPERIOR	100	51	49
TÉCNICO	28	21	7
ASSISTENTE TÉCNICO	30	11	19
AGENTE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	263	197	66
TÉCNICO APOIO À FISCALIZAÇÃO	14	10	4
TÉC. DE ATENDIMENTO E SUPORTE AO CIDADÃO	172	83	89
TÉCNICO DE VIGILÂNCIA E CONTROLO	8	7	1
TÉC. DE MANUTENÇÃO E SUPORTE OPERACIONAL	142	135	7
TÉCNICO ADMINISTRATIVO E SUPORTE	21	3	18
TOTAL	778	518	260

A mesma noção acaba por se refletir na distribuição pelas áreas de atividade da EMEL, em que áreas essencialmente operacionais, como a via pública, mobilidade apoio técnico registam grande predominância do género masculino, enquanto as áreas transversais e de relacionamento com o cliente contam com mais colaboradoras do género feminino.

TABELA 6-4 DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE COLABORADORES POR ÁREA E POR GÊNERO 2021 - 2023

		2021	2022	2023
VIA PÚBLICA	HOMENS	238	239	231
	MULHERES	82	80	79
PARQUES	HOMENS	57	51	46
	MULHERES	43	42	41
MOBILIDADE	HOMENS	89	99	104
	MULHERES	13	12	14
APOIO TÉCNICO	HOMENS	68	64	66
	MULHERES	9	10	9
RELAÇÕES EXTERNAS	HOMENS	24	23	21
	MULHERES	59	56	54
DESENVOLVIMENTO INFRAESTRUTURA	HOMENS	12	11	14
	MULHERES	9	11	10
ÁREAS TRANSVERSAIS	HOMENS	29	34	36
	MULHERES	48	49	53
EMEL	HOMENS	517	521	518
	MULHERES	263	260	260

Nos cargos de liderança observa-se a prevalência masculina que se agravou, ainda que ligeiramente, em 2023. Na globalidade dos postos de chefia as mulheres não chegam a ocupar um terço, apesar de em 2020 ter chegado a existir, na primeira linha da equipa de gestão, mais mulheres do que homens.

TABELA 6-5 DISTRIBUIÇÃO DAS LIDERANÇAS DA EMEL POR GÊNERO 2019 - 2023

		2019	2020	2021	2022	2023
DIRETORES E RESPONSÁVEIS DEPARTAMENTO	HOMENS	10	9	8	9	9
	MULHERES	9	10	7	5	5
OUTRAS CHEFIAS	HOMENS	38	39	48	50	50
	MULHERES	17	19	23	26	24

Na distribuição etária ambos os gêneros seguem um padrão muito semelhante, embora a classe da moda, dos 45 aos 49 anos, nas mulheres não seja tão predominante como nos homens. Já nas habilitações, e no que respeita às mulheres, nota para o maior peso relativo das colaboradoras com ensino superior, quase no mesmo número dos homens.

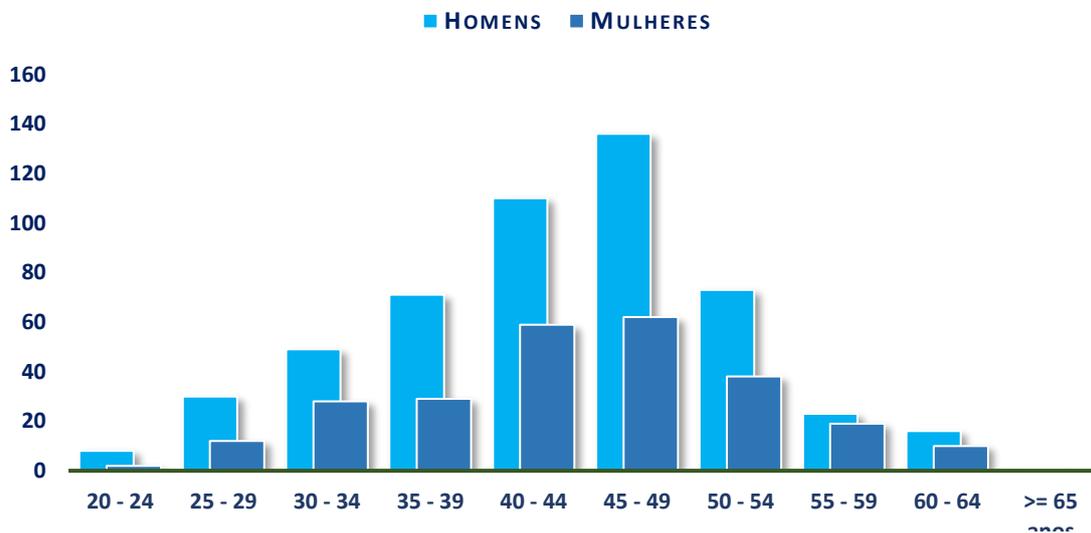


GRÁFICO 6-6 DISTRIBUIÇÃO ETÁRIA DOS COLABORADORES POR GÊNERO

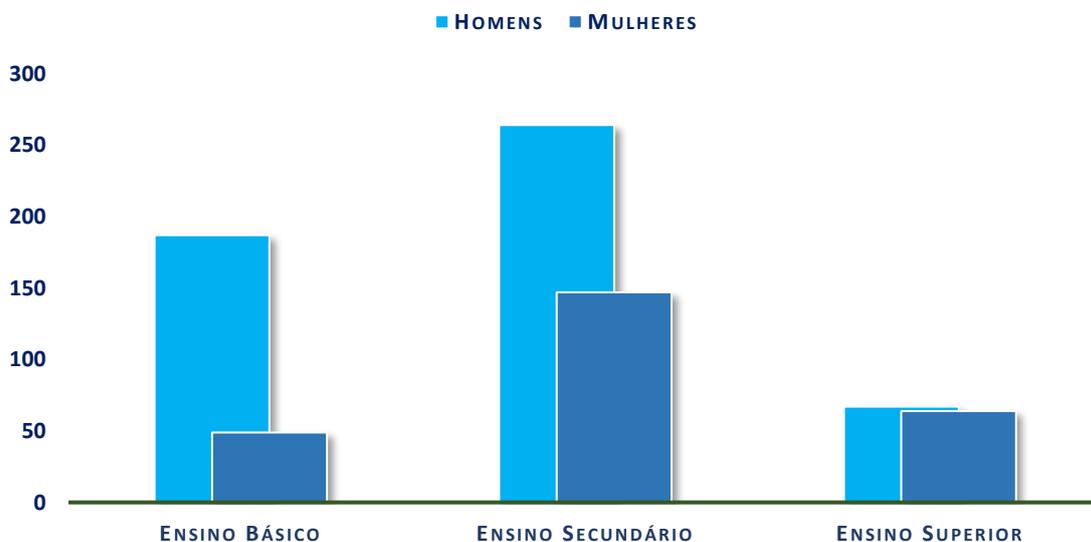


GRÁFICO 6-5 HABILITAÇÕES ACADÊMICAS DOS COLABORADORES POR GÊNERO

6.2. ACADEMIA EMEL

O percurso da Academia EMEL continua a estar focado nos seus clientes internos, na EMEL, mas também no reforço do seu posicionamento para o mercado enquanto entidade formadora, para as empresas congéneres que procuram os seus serviços de formação.

Internamente, em 2023, a Academia EMEL trabalhou em grande proximidade com todas as Direções e Áreas da empresa, procurando realizar um Diagnóstico de Necessidades Formativas que tivesse em consideração várias fontes, assim fundamentando uma noção mais completa e exata dos temas com maior necessidade de desenvolvimento. O consequente Plano de Formação (na sua componente Comportamental e Técnico-Operacional) pretendeu dar uma resposta diversificada, abrangente e relevante aos temas formativos identificados, fosse em vertentes mais técnicas, comportamentais, tecnológicas ou de liderança.

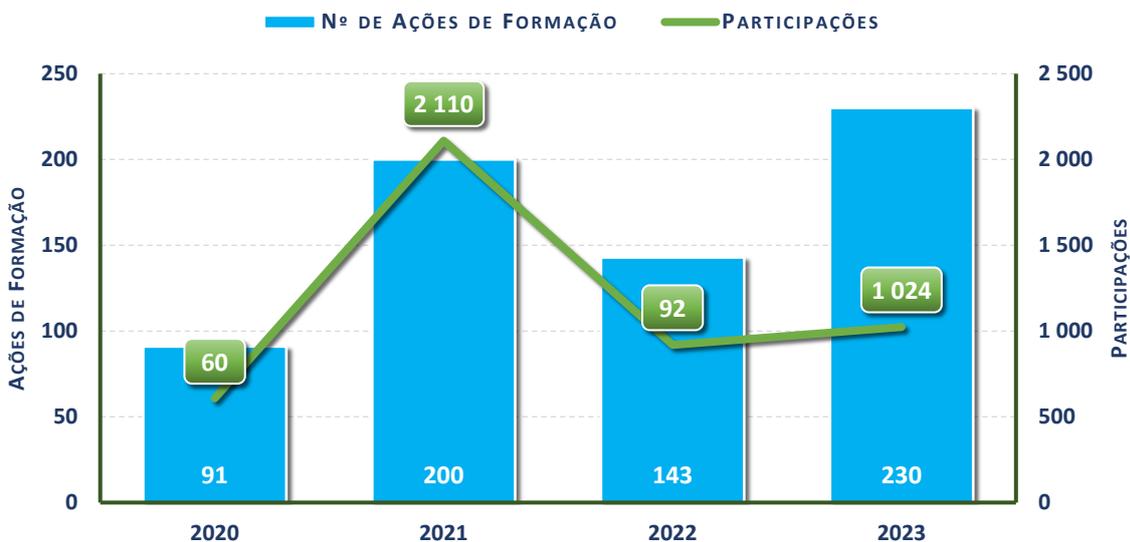


GRÁFICO 6-7 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE AÇÕES DE FORMAÇÃO E DO NÚMERO DE PARTICIPAÇÕES 2020 - 2023

Em 2023, pese embora o número de horas de formação tenha diminuído (18%), o número de ações de formação asseguradas internamente aumentou, sinal da capacidade de resposta da empresa para assegurar esta capacitação de competências internamente, e do investimento no *know-how* e dedicação dos formadores da casa e da Academia EMEL.

TABELA 6-6 INDICADORES DE FORMAÇÃO 2022 - 2023

	2022	2023
HORAS DE FORMAÇÃO	20 112	16 459
NÚMERO DE AÇÕES	143	230
NÚMERO DE PARTICIPAÇÕES	920	1 024

Este volume formativo representa cerca de 19 horas de formação por colaborador (comparativamente com 25 horas em 2022) e uma taxa de abrangência de aproximadamente 65% (comparativamente com 68% em 2022) do quadro de pessoal. A tabela seguinte apresenta, de forma mais extensiva, a composição do total de horas, por tema formativo, da oferta da Academia EMEL em 2023.

Verifica-se que a área com maior investimento formativo na EMEL é a Fiscalização, população-alvo dos temas com maior número de horas de formação.

TABELA 6-7 TEMAS ABORDADOS EM FORMAÇÃO E RESPECTIVA QUANTIFICAÇÃO

TEMA FORMATIVO	PARTICIPAÇÕES	AÇÕES REALIZADAS	TOTAL HORAS
RECICLAGEM FISCALIZAÇÃO	86	10	2194
GESTÃO DE CONFLITOS	159	14	2006
ESTATUTO TRABALHADOR-ESTUDANTE	21	21	1772
EXTERNO - CURSO AFE	15	1	1470
SEGURANÇA PRIVADA - VIGILANTES	9	4	1322
COMUNICAÇÃO E ATENDIMENTO	70	12	1014
LÍNGUAS ESTRANGEIRAS	44	27	880
SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO	186	21	855
COMPARTICIPAÇÃO ESTUDOS SUPERIORES (PAFAC)	1	1	840
FERRAMENTAS OFFICE 365	56	13	699
INFORMÁTICA (PROGRAMAÇÃO / SISTEMAS)	16	6	413
GESTÃO DE PROJETOS / INVESTIMENTO	19	6	360
RGPD / DADOS / SEGURANÇA DE DADOS	49	10	349
PREVENÇÃO DA CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS	92	7	342
ACOLHIMENTO / PROCEDIMENTOS EMEL	26	4	273
INOVAÇÃO	30	6	220
TRABALHO DE EQUIPA	30	3	210
GESTÃO DE PRIORIDADES / TEMPO	23	9	198
PROGRAMA QUALIFICA	2	2	184
FORMAÇÃO PARA FORMADORES	2	2	180
MARKETING	9	1	162
GESTÃO DA FORMAÇÃO	9	3	124
LIDERANÇA E GESTÃO DE EQUIPAS	20	12	100
DIREITO / PROCESSOS LEGAIS E JURÍDICOS	8	4	76
RECURSOS HUMANOS	11	6	63
CONTABILIDADE	9	6	60
TEMAS DE DESENVOLVIMENTO PESSOAL	10	10	31
GESTÃO DA MUDANÇA	2	2	28
ESTRATÉGIAS DE NEGOCIAÇÃO E VENDAS	6	6	18
CONTRATAÇÃO PÚBLICA	4	1	16
	1 024	230	16 459

Foi concluído um extenso programa de Reciclagem de Conhecimentos Técnicos que abrangeu todo o efetivo de Fiscalização. Os conteúdos programáticos incidiram no Código da Estrada, Regulamento Geral de Estacionamento e Contraordenações (o Regulamento de Sinalização do Trânsito já havia sido abrangido em 2021). Decorreu igualmente um programa de Reciclagem de Competências Comportamentais, cujos últimos grupos irão decorrer no primeiro trimestre de 2024. Os conteúdos programáticos incidiram sobre a Marca EMEL, competências de gestão de conflitos, gestão emocional, comunicação positiva e modelo de atendimento. Ambos os programas foram profundamente valorizados e percecionados como ferramentas de trabalho muito importantes no dia-a-dia dos Agentes de Fiscalização de Trânsito.

A Academia EMEL irá dar continuidade a este investimento formativo, tendo desenhado e desenvolvido em 2023, em parceria com a Direção de Exploração do Estacionamento e a Direção de Recursos Humanos, o Programa EMEL em Ação: Atendimento 360. Com início em março de 2024, este é um programa de formação comportamental de três dias, com uma fase subsequente de *follow-up*. Este programa é reforçado e precedido por formação específica para os Chefes de Equipa dos Agentes de Fiscalização de Trânsito, uma ação que engloba uma componente técnica e comportamental.



FIGURA 6-1 MANUAIS E MERSHANDISING ACADEMIA EMEL

A formação de Prevenção da Corrupção e Infrações Conexas é outro dos programas a realçar no ano de 2023. Esta é uma formação de cariz obrigatório,

enquadrada no Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, e que irá abranger todo o capital humano da EMEL.

Até outubro de 2023, a Academia EMEL teve à disposição dos formandos, numa fase exploratória, uma Plataforma de *e-learning* que, apesar de se ter revelado uma ferramenta importante na gestão da formação, potenciando uma maior eficácia do trabalho e da partilha de informação sobretudo com formandos e respetivas chefias, a sua utilização para formação assíncrona ficou aquém do expectável, devido, designadamente, a constrangimentos relacionados com o elevado número de colaboradores em áreas operacionais. A Academia EMEL pretende, contudo, futuramente, voltar a proporcionar uma ferramenta de formação assíncrona aos seus formandos, embora considere oportuno, previamente, promover uma reflexão com os diversos *stakeholders* e elaborar e divulgar uma Política de Formação Assíncrona que ajude a maximizar o retorno deste investimento.

Na sua vertente de entidade formadora, certificada pela DGERT (Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho), a Academia EMEL continua a ser a escolha de várias empresas congéneres como parceira formativa, com experiência e reconhecimento no setor, tendo sido, por exemplo, a entidade escolhida pela Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, E.I.M. (STCP) para ministrar formação a 60 dos seus colaboradores – o primeiro curso decorreu no último trimestre de 2023, com *feedback* extremamente positivo.

2023 foi, assim, um ano em que se viu reforçado o objetivo da Academia EMEL de promover a qualificação e desenvolvimento de competências do capital humano, seja da própria EMEL, de empresas congéneres ou outros formandos.

Como estratégia para os próximos anos, existe a pretensão de reforçar e dinamizar a bolsa de formadores internos, potenciando, desta forma, a valorização do conhecimento interno, a retenção do talento e uma adaptação dos conteúdos e estratégias formativas às idiossincrasias da empresa.

6.3. PELA CIDADE FORA



FIGURA 6-2 IMAGEM DO PROJETO PELA CIDADE FORA

O projeto Pela Cidade Fora é uma iniciativa da EMEL que pretende sensibilizar os mais novos, permitindo-lhes uma maior consciencialização das práticas de mobilidade e da utilização do espaço público. O programa, que conta com o

apoio e colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, através do Departamento de Educação, está orientado para a formação da cidadania das novas gerações, com a sensibilização das crianças do pré-escolar até aos jovens do ensino secundário, para as questões da Mobilidade Sustentável e em particular para as vantagens da utilização dos modos ativos e suaves.

O ano de 2023 foi um ano de consolidação, pós-pandemia, e de crescimento, tanto no tipo de atividades realizadas como na sua quantidade. Foram alargadas as atividades ao pré-escolar, com bastante sucesso, e incrementou-se o número de instituições de ensino abrangidas pelo projeto. O projeto Pela Cidade Fora esteve presente em 30 escolas de 17 freguesias diferentes, dinamizando 216 atividades práticas e impactando cerca de 4 500 alunos.



FIGURA 6-3 PAINEL DE ATIVIDADES DO PELA CIDADE FORA

Mais uma vez foram organizados os Campos de Férias nos períodos da Páscoa, Verão e Natal, para os filhos dos colaboradores EMEL, com idades compreendidas entre os 6 e os 12 anos, tendo-se registado lotação esgotada. As crianças tiveram, neste contexto, a possibilidade de experimentar algumas das atividades desenvolvidas no projeto Pela Cidade Fora, como o Mini Fiscal, a atividade “À descoberta da cidade”, ou «Eu ando de bicicleta», vários jogos tradicionais, e ainda um conjunto diverso de outras atividades mais lúdicas, como andar a cavalo ou de barco a remos, andar de cacilheiro ou ir de comboio a Sintra. A cada edição dos Campos de Férias há uma maior adesão e uma alegria redobrada naqueles que voltam.

Para além das atividades de carácter regular junto das escolas, o «Pela Cidade Fora» esteve ainda envolvido, de forma muito ativa, em diversos eventos

educacionais, culturais e de entretenimento, como o Indie Júnior (em que as oficinas do Pela Cidade Fora fizeram parte da programação oficial do festival), a Feira do Livro, o World Bike Tour, a Feira da Mobilidade no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade, o Dia Mundial da Atividade Física, o Dia Mundial da Segurança Infantil, a Comic Con Portugal e ainda, a pedido da CML, na organização de um evento no Dia Mundial da Criança.



FIGURA 6-4 LIVROS E MERCHANDISING DO PELA CIDADE FORA

Claramente vocacionado para os mais jovens, o Pela Cidade Fora proporciona, no entanto, um excelente canal para chegar aos mais velhos e, assim, à comunidade.

7. ESTRUTURA EMEL



A estrutura da EMEL conheceu, em 2023, algumas alterações, no sentido da consolidação de responsabilidades e agilização dos processos.

A Direção de Apoio Técnico, que agregava a generalidade dos serviços de manutenção, foi diluída, aproximando serviços de manutenção e conservação da conceção e implementação.

O departamento de processamento de Contraordenações, antes integrado na Direção Jurídica, está agora individualizado, procurando maximizar a eficiência e eficácia do processo de notificação, uma vertente crítica na dimensão pedagógica da fiscalização do estacionamento a que a estratégia da EMEL pretende dar maior relevo.

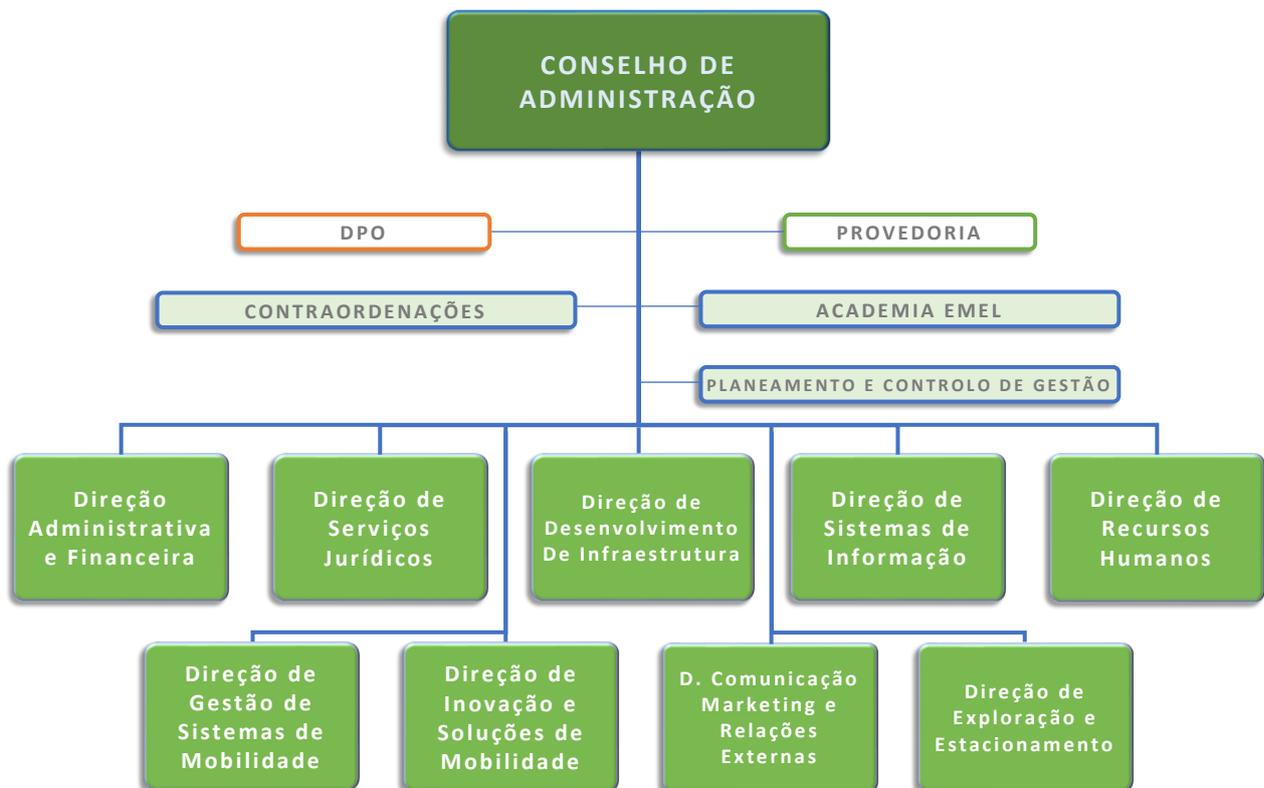


GRÁFICO 7-1 NOVO ORGANIGRAMA EMEL

A Academia EMEL, para além do enquadramento, planeamento e concretização das necessidades de formação, acolhe agora o projeto Pela Cidade Fora, com uma forte dimensão pedagógica e de ligação às escolas.

Na Direção de Serviços Jurídicos também foram adotadas mudanças de fundo. Os Serviços Jurídicos são um elemento-chave no acompanhamento e assessoria das várias direções e áreas da empresa nas inúmeras questões legais que surgem no âmbito da sua atividade e por força das funções que estatutariamente lhe estão cometidas. Nos últimos anos assistiu-se a um crescimento e diversificação da atividade da EMEL, sendo que também a

natureza e número de questões jurídicas, por vezes já em situações de pré-contencioso, se diversificaram e aumentaram.

O amplo espectro de atuação da EMEL levanta situações de relevo jurídico em múltiplas áreas do Direito, desde logo administrativo e laboral, mas também penal, fiscal, proteção de dados, cível e em novas áreas ainda pouco consolidadas como é o caso, por exemplo, da mobilidade elétrica. Por essa razão, a equipa de Serviços Jurídicos foi reforçada com juristas experientes por forma a conseguir responder de modo eficaz e seguro às crescentes necessidades da empresa.

A perspetiva de atuação dos Serviços Jurídicos abraça com naturalidade a integração do serviço de Aprovisionamento e Contratação Pública (ACP). O ACP centraliza os processos aquisitivos da empresa, empenhando-se na promoção dos princípios e práticas de boa gestão em compras públicas, observando estrito respeito pelas regras e disposições legais do Código dos Contratos Públicos a que a EMEL se encontra vinculada. Este departamento, antes organicamente na dependência do Conselho de Administração e agora integrado na Direção de Serviços Jurídicos, é responsável por garantir que as necessidades aquisitivas identificadas pelas diversas Direções são satisfeitas tempestivamente, mas em obediência a um racional económico e legal consentâneo com o desenvolvimento das suas atividades e operações e com a natureza pública da empresa.

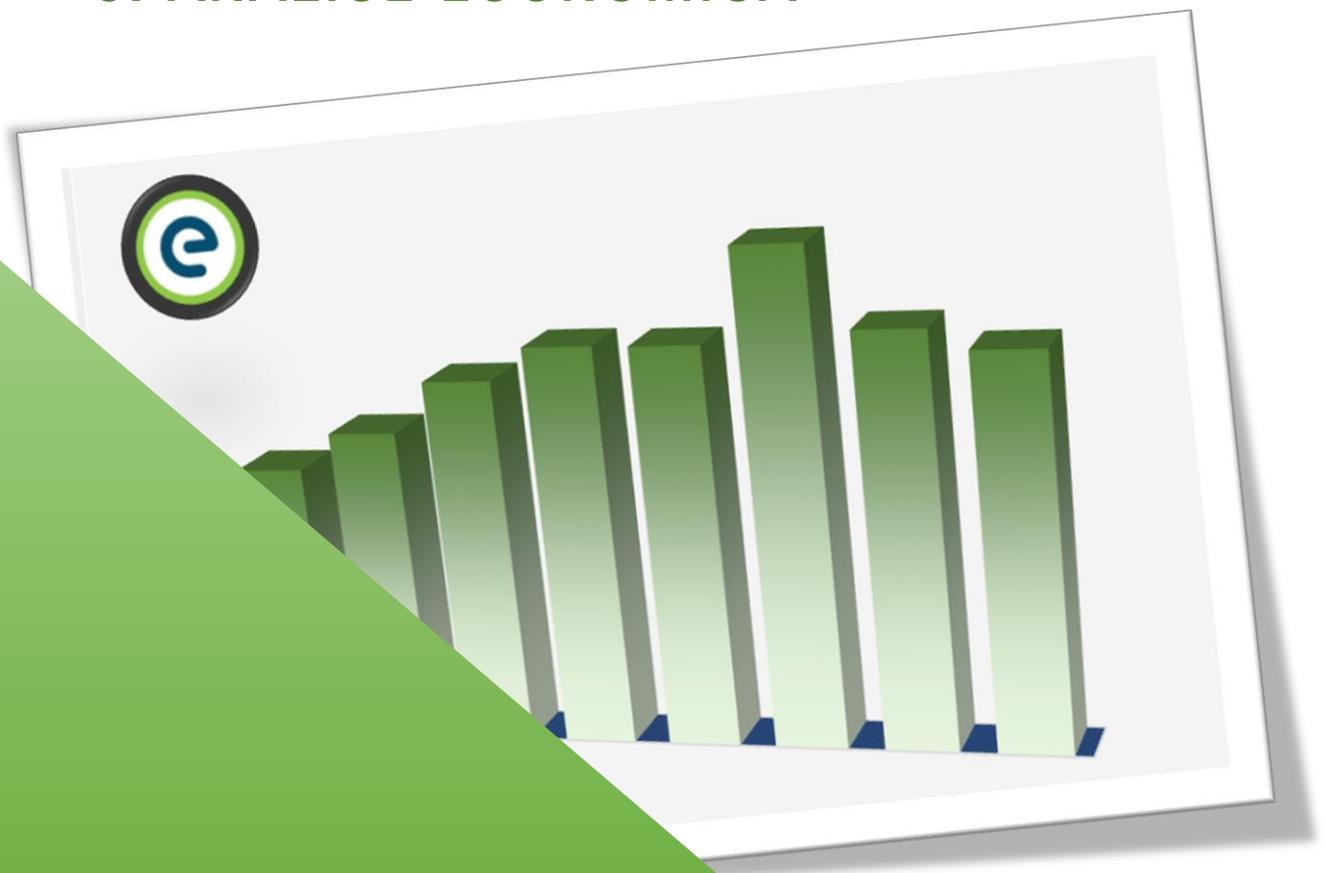
Em 2023 o ACP manteve uma forte dinâmica aquisitiva tendo sido um ano exigente no que respeita ao lançamento de procedimentos pré-contratuais. Destacam-se 66 Concursos Públicos lançados, dos quais 28 com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia e 11 procedimentos por Lotes. Apenas cinco destes procedimentos resultaram em não adjudicações o que significa um decréscimo em relação a anos anteriores, o que representa uma evolução positiva deste indicador.

Manteve-se, no ano transato, a tendência de promover procedimentos pré-contratuais amplamente mais concorrenciais, evidenciada pelo decréscimo do número de procedimentos por ajuste direto – 42 em 2023, contra 67 em 2021 e 51 em 2022, o que revela a maturidade dos processos implementados e dos técnicos responsáveis pela tramitação dos mesmos. Ao longo de 2023 o ACP assegurou igualmente a integração nos processos e em toda a documentação de suporte, das alterações legislativas e regulamentares publicadas, observando as melhores práticas de *compliance* nesta área. Em particular sublinha-se a implementação da faturação eletrónica nos contratos públicos.

O desempenho do ACP é fundamental para que a empresa obtenha bons resultados, sendo essencial que esta área planeie bem as compras e seja eficiente. Nesse intuito, é promovido um processo estratégico de *procurement*, no desígnio de melhoria da governança e redução os gastos da empresa. O

processo de *procurement* que se preconiza é focado no apoio à gestão e à tomada de decisão, promovendo aquisições de forma estruturada e estratégica, com o intuito de gerar redução de custos, satisfação, eficiência e agilidade nas compras feitas.

8. ANÁLISE ECONÓMICA



O exercício económico da EMEL, em 2023, reflete o pleno regresso à normalidade no período pós-pandemia – no início de 2022 ainda vigoraram algumas medidas de mitigação, com impacto na atividade da empresa.

Ao nível da exploração, verificou-se um crescimento das receitas das atividades, acompanhado por uma evolução quase idêntica nos Gastos com Pessoal, enquanto os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) se mantiveram praticamente no mesmo valor, com o aumento de alguns gastos decorrente da subida dos preços a ser acomodado pela redução do *fee* de gestão.

8.1. INVESTIMENTO

O investimento executado pela EMEL em 2023 teve um crescimento de quase 50% face a 2022.

TABELA 8-1 REPARTIÇÃO DO INVESTIMENTO REALIZADO EM 2023

	2023 (€)	%
EQUIPAMENTO BÁSICO – SINALIZAÇÃO	98 248	1%
OUTROS EQUIPAMENTOS BÁSICOS	891 001	12%
EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	198 637	3%
EQUIPAMENTO TRANSPORTE	46 304	1%
EDIFÍCIOS E OUTRAS OBRAS - PARQUES DE ESTACIONAMENTO/VIA PÚBLICA	5 050 653	69%
OUTRAS OBRAS - MOBILIDADE EM CURSO	768 573	10%
ATIVOS INTANGÍVEIS EM CURSO	300 000	4%
TOTAL	7 353 415	100%

Quase 82% do montante global de investimento foi canalizado para projetos com objetivos claros de promoção de uma mobilidade mais sustentável. O Percorso da Graça, ou seja, o funicular que liga a Rua dos Lagares ao Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen, concentrou mais de metade do montante total, 3,9 milhões de euros, seguindo-se o GIRA, com um investimento, essencialmente em bicicletas e estações, de 1,4 milhões de euros. Nas obras da Avenida da Liberdade foi aplicado quase meio milhão de euros e na mobilidade elétrica 250 mil.

No estacionamento foi aplicado 7,5% do valor de execução, quase todo realizado na oferta *off street*, com a obra de requalificação do parque da Calçada do Combro a absorver a maior verba. O investimento no estacionamento na via pública não contemplou, em 2023, a aquisição de novos parquímetros, o equipamento mais dispendioso, o que possibilitou que o montante despendido, quase todo em sinalização, ficasse aquém dos 100 mil euros.

A restante despesa de investimento concretizada, 10,8%, tem caráter mais transversal.

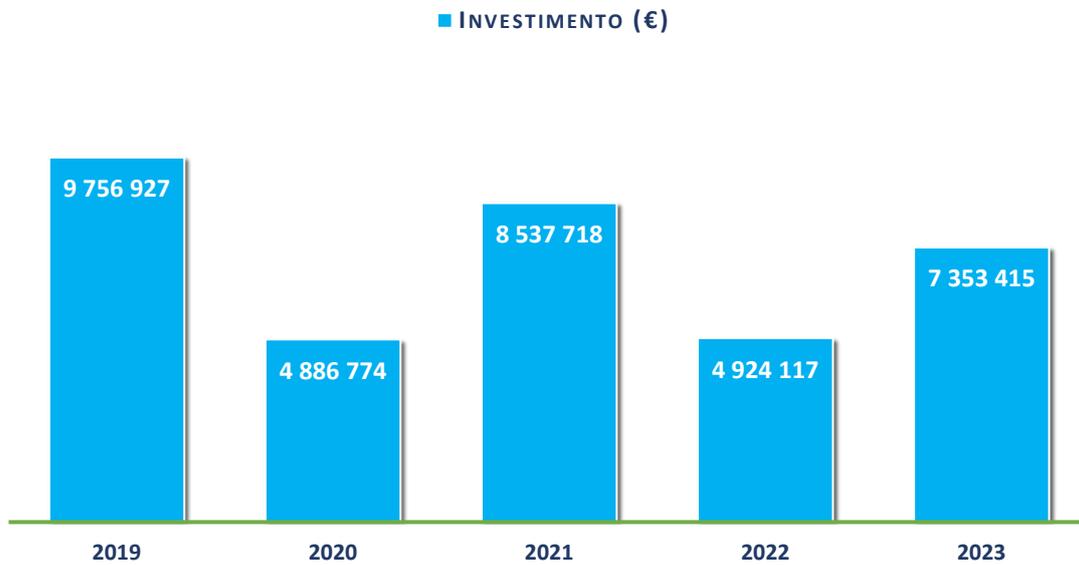


GRÁFICO 8-1 EVOLUÇÃO DO INVESTIMENTO CONCRETIZADO 2019 - 2023

Para além do investimento próprio, a EMEL também se empenha na infraestrutura de mobilidade do Município através da execução de Contratos de Mandato.

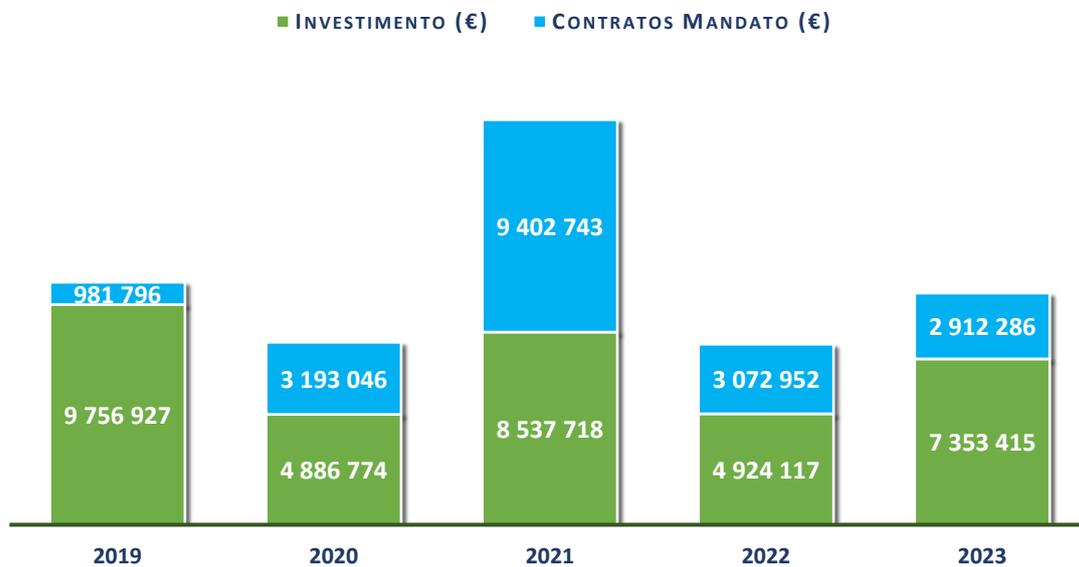


GRÁFICO 8-2 EVOLUÇÃO DA DESPESA REALIZADA EM INVESTIMENTO E CONTRATOS DE MANDATO 2019 - 2023

Em 2023 o investimento coberto por Contrato Mandato correspondia exclusivamente à expansão da rede ciclável, e a execução concentra-se, essencialmente, na construção da ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão.

No conjunto das duas vertentes, investimento próprio e Contrato Mandato, a execução da EMEL rondou os 10,3 milhões de euros.

8.2. RENDIMENTOS

Em 2023 a atividade da EMEL fica marcada pelo crescimento dos rendimentos de exploração em todas as áreas.

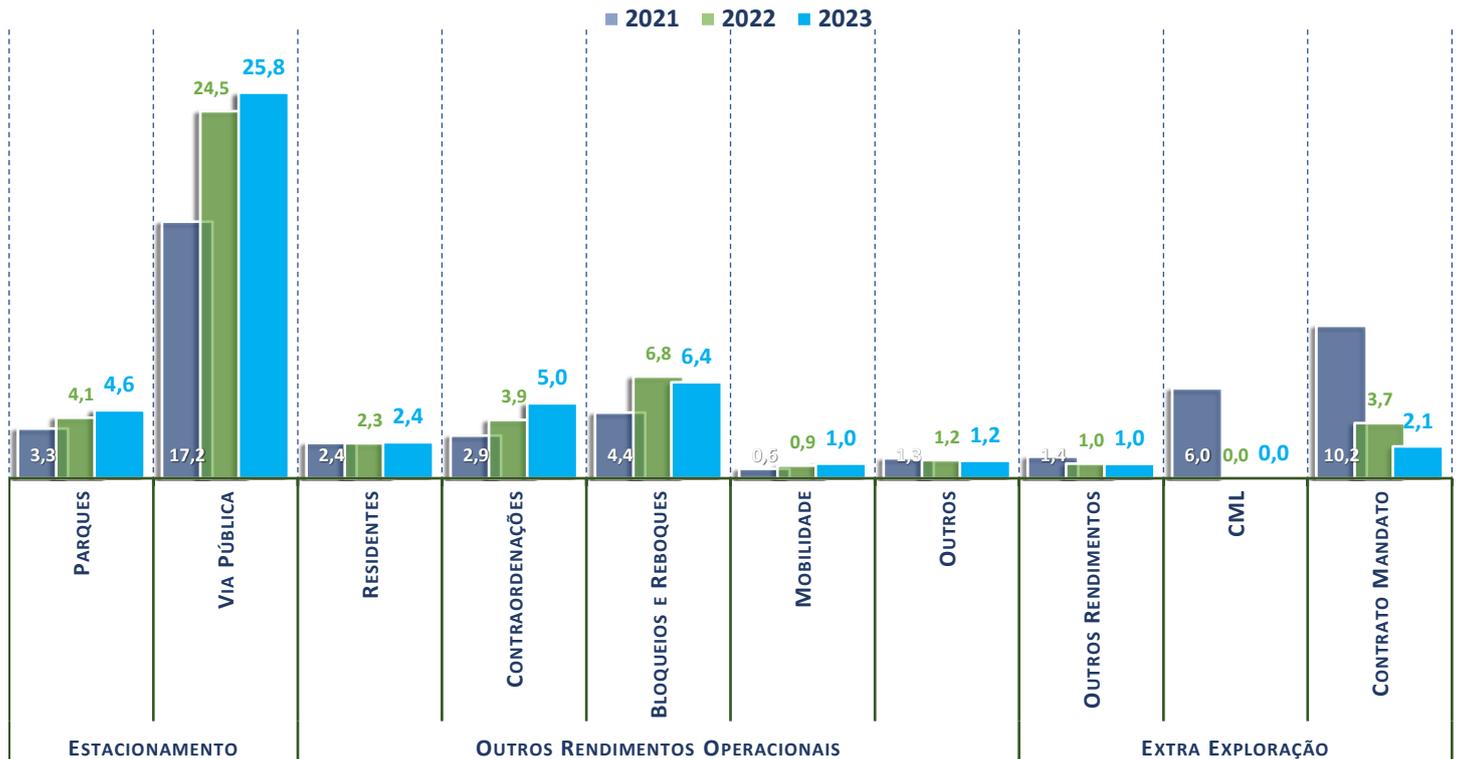


GRÁFICO 8-3 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS OPERACIONAIS 2021 - 2023

Dentro da exploração do estacionamento, é da via pública que a EMEL consegue cobrar o maior valor, permanecendo acima dos 55% dos rendimentos totais de exploração, graças a um crescimento de 5% face a 2022. De notar que em 2022 a exploração ainda foi afetada por medidas de mitigação da pandemia de Covid-19, algo que já não se verificou em 2023. Para além disso, a operação beneficiou da expansão da atividade, com quase mais 2 000 lugares tarifados, e de modificações nas tarifas de que resultou um aumento do preço médio.

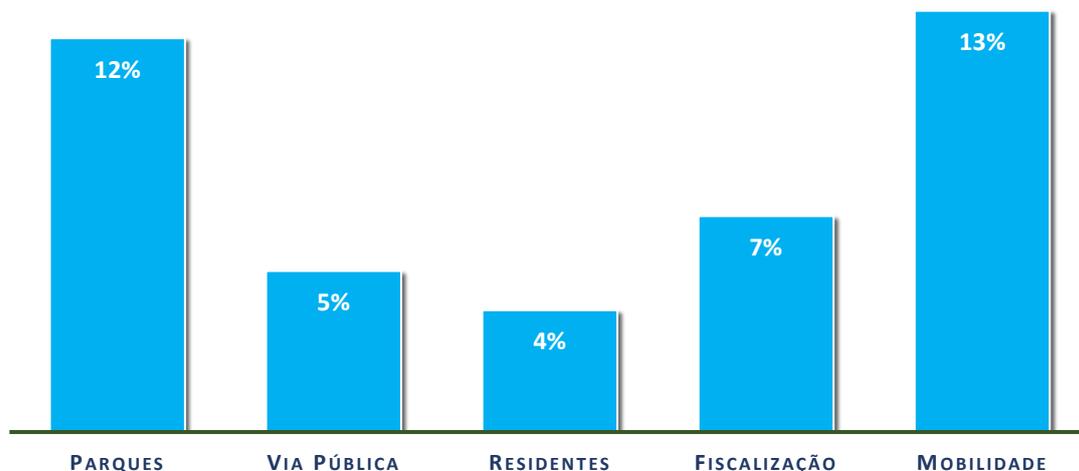
■ VARIACÃO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO 2023/2022


GRÁFICO 8-4 CRESCIMENTO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO POR ÁREA FACE A 2022

TABELA 8-2 EVOLUÇÃO DOS LUGARES POR COROA TARIFÁRIA 2019 - 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
EIXOS PRETOS	0	0	0	0	0
EIXOS CASTANHOS	0	0	1 366	1 382	1 543
EIXOS VERMELHOS	3 426	8 322	9 593	12 401	13 285
COROA AMARELA	17 788	15 338	14 241	23 411	23 958
COROA VERDE	59 784	57 656	55 889	47 883	48 226
BOLSAS DE RESIDENTES	10 455	10 837	12 441	12 814	14 089
FAMÍLIAS NUMEROSAS	0	0	0	211	314
LUGARES EM BAIROS HISTÓRICOS	518	522	508	507	510
TOTAL	91 971	92 675	94 038	98 609	101 925

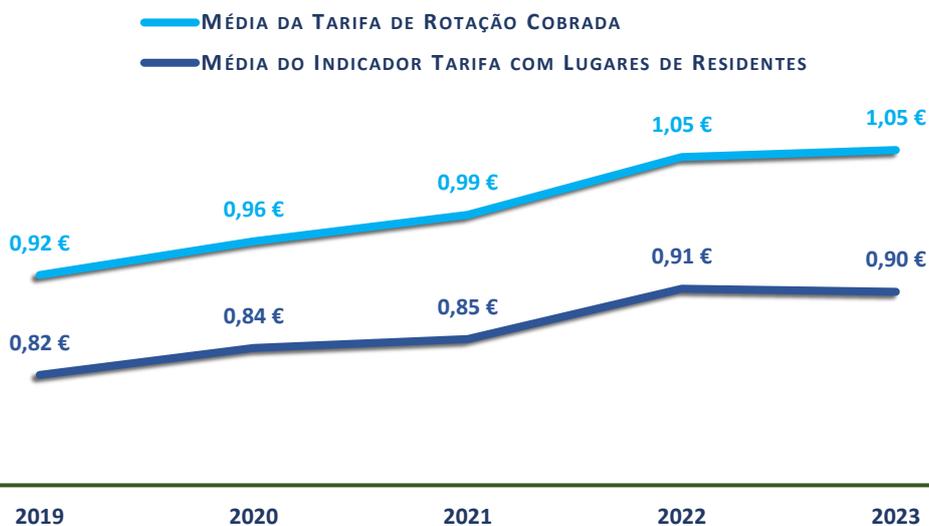


GRÁFICO 8-5 EVOLUÇÃO DA MÉDIA DA TARIFA COBRADA

Apesar da trajetória de subida da tarifa de rotação, decorrente da adequação das tarifas à pressão de estacionamento, o aumento da proporção de lugares reservados a residentes levou já a uma inversão dessa tendência, em 2023.

Nos parques de estacionamento o aumento dos rendimentos prende-se com o crescimento da procura e, muito especialmente, com a conclusão da requalificação do parque da Calçada do Combro, que, em 2023, já a operar com a capacidade total, mais que duplicou as suas vendas (de 200 mil euros em 2022, para quase 480 mil euros em 2023).

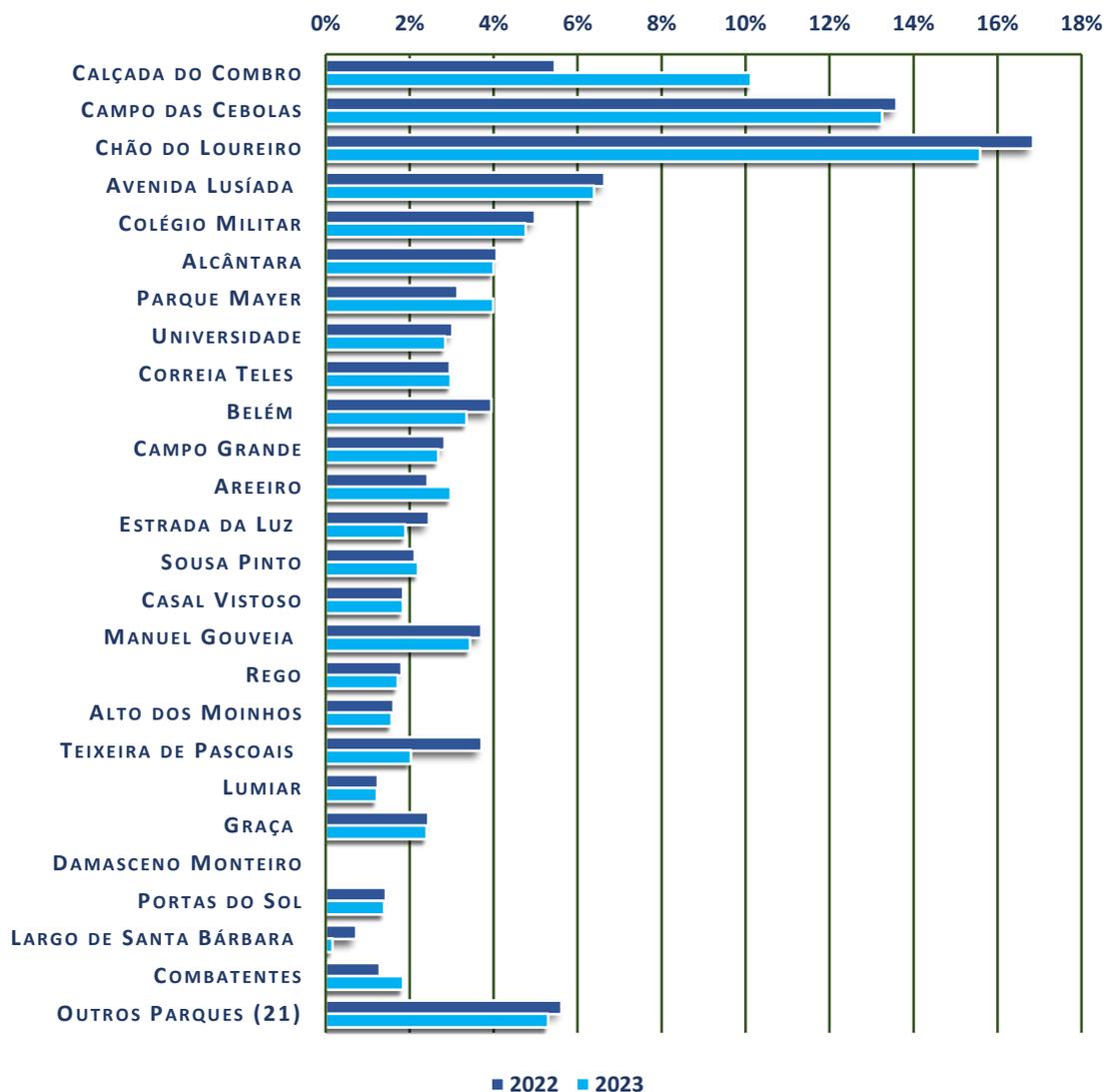


GRÁFICO 8-6 PROPORÇÃO DOS PRINCIPAIS PARQUES NOS RENDIMENTOS DE ESTACIONAMENTO OFF STREET 2023 VS 2022

A emissão de dísticos inverteu a tendência dos últimos anos e, em 2023, observou-se um aumento face a 2022. Aqui a subida está relacionada, naturalmente, com a expansão da atividade decorrente da abertura de mais de 4 000 novos lugares, mas também com o maior rigor na emissão de dísticos de usufruto, que terá relação com o aumento de emissões de dísticos para comerciantes e respetivas tarifas mensais.

O aumento dos rendimentos de Fiscalização integra duas realidades distintas: por um lado o crescimento de avisos e denúncias proporcionou um acréscimo de rendimentos, por outro, a redução de bloqueios e remoções refletiu-se numa descida. Em conjunto, as operações de fiscalização cresceram, e os respetivos rendimentos subiram cerca de 7%.

Na mobilidade assistiu-se a algo semelhante: o crescimento global de 13% resulta da subida dos carregamentos de veículos elétricos, que mais que compensou as perdas do GIRA decorrentes da integração no Navegante.

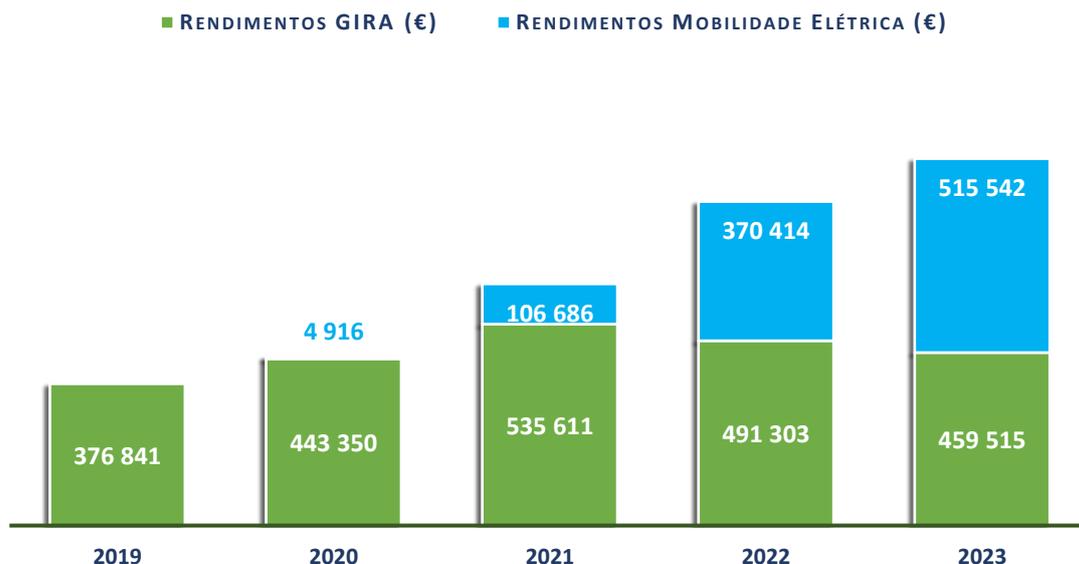


GRÁFICO 8-7 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS COM SISTEMAS DE MOBILIDADE GIRA E LEVE 2019 - 2023

A repartição dos rendimentos de exploração manteve uma configuração semelhante à de 2022.

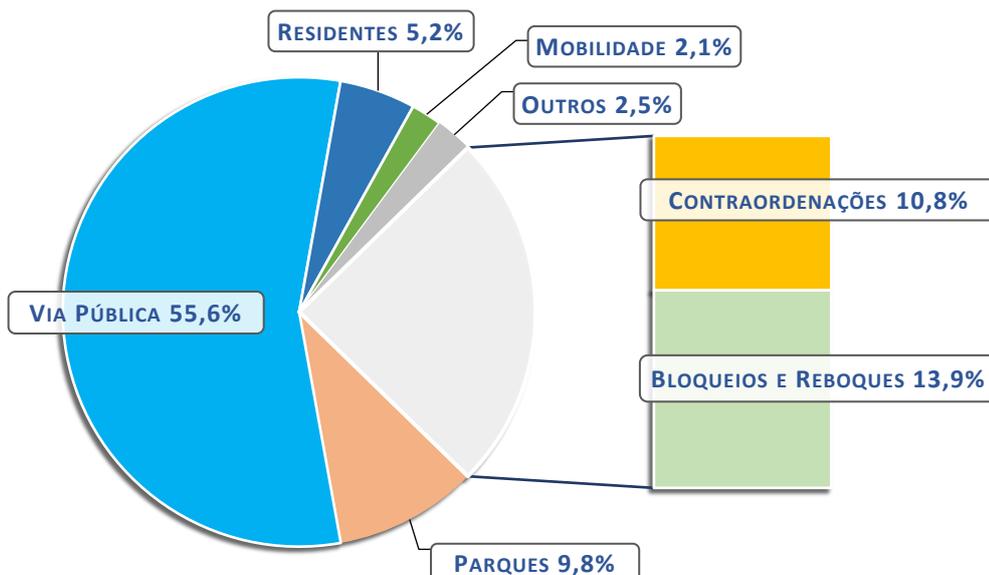


GRÁFICO 8-8 REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO 2023

As alterações mais substantivas respeitam à subdivisão no interior das operações de fiscalização, com a perda de relevo dos bloqueios e remoções em favor dos avisos e denúncias, em linha com os objetivos de maior relevo pedagógico na operação. Pelo seu valor, também é relevante a descida da participação da via pública, ainda assim marginal, de 56,1% para 55,6%.

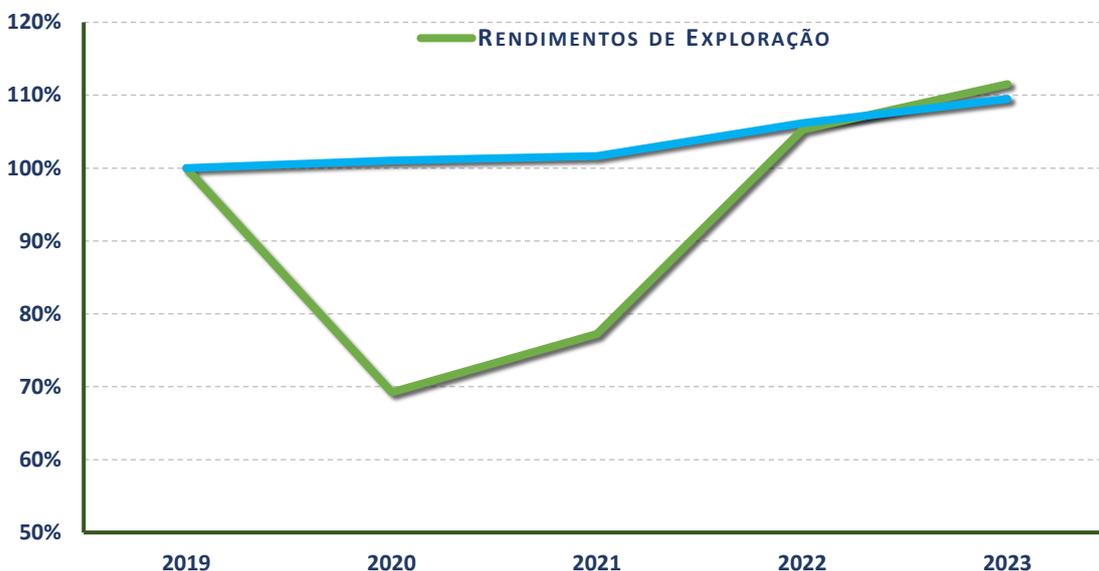


GRÁFICO 8-9 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES E DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO 2019 - 2023 (BASE 2019)

Apesar do expectável abrandamento – em 2022 concretizava-se a saída da pandemia e o final das medidas de mitigação, o que proporcionou subidas muito elevadas dos rendimentos – o aumento da receita em 2023 permaneceu acima do crescimento do número de lugares. Os impactos da pandemia ainda se poderão sentir, e certamente ainda se manifestam em muitas áreas, mas não com intensidade suficiente para se evidenciar nos rendimentos de exploração da EMEL: os valores de 2019 já haviam sido superados em 2022 e, em 2023 ficaram 12% acima do montante registado no último ano anterior à Covid-19.

8.3. ANÁLISE INTEGRADA

O crescimento dos rendimentos registado em 2023 teve correspondência, próxima, do lado dos gastos.

O contexto que envolve a atividade da empresa, marcado por um crescimento de preços sem precedentes em anos recentes e pela subida das taxas de juro, não podia deixar de impactar os gastos de exploração. A execução mais moderada da despesa de Contratos de Mandato deixa que o crescimento dos gastos de exploração se expresse adequadamente na estrutura de gastos.

TABELA 8-3 EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA DE GASTOS 2019 – 2023 (%)

	2019	2020	2021	2022	2023
FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	49,3	32,3	27,4	36,2	35,6
FEE CML	16,6	0,0	0,0	6,1	2,5
OUTROS FSE	32,7	32,3	27,4	30,1	33,1
PESSOAL	34,6	43,4	37,4	40,3	44,9
JUROS	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
DEPRECIACÕES E AMORTIZAÇÕES	11,7	14,4	12,4	14,5	13,7
CONTRATO MANDATO	2,4	8,3	20,6	7,9	4,5
OUTROS GASTOS	1,8	1,5	2,2	1,0	1,2
TOTAL	100	100	100	100	100

O crescimento dos rendimentos de exploração foi suficiente para compensar a travagem na execução do Contrato de mandato, e fez com que os rendimentos operacionais aumentassem 2%.

TABELA 8-4 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS POR RUBRICA (MILHARES DE EUROS) 2019 – 2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2022/2023
ESTACIONAMENTOS	29 165	20 075	20 478	28 597	30 329	6%
VIA PÚBLICA	23 730	16 755	17 159	24 541	25 775	5%
PARQUES	5 435	3 320	3 318	4 056	4 555	12%
OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO	7 899	4 659	7 254	10 716	11 445	7%
RESIDENTES	3 173	2 511	2 371	2 337	2 412	3%
MOBILIDADE	377	448	642	862	975	13%
CONTRATOS MANDATO	982	3 193	9 402	3 698	2 134	-42%
CML E OUTROS SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO		4 731	6 256	0	0	0%
OUTROS RENDIMENTOS OPERACIONAIS	1 744	2 776	2 498	2 201	2 126	-3%
RENDIMENTOS OPERACIONAIS - TOTAL	43 340	38 394	48 900	48 410	49 423	2%
OUTROS RENDIMENTOS	28	2	0	1	1	0%
TOTAL DE RENDIMENTOS	43 367	38 396	48 900	48 411	49 424	2%

Embora o EBITDA se tenha deteriorado ligeiramente, a redução dos gastos com depreciações e amortizações viabilizou um crescimento de 11% do resultado líquido, que contou também com a subida dos ganhos financeiros que, assim contiveram a deterioração do resultado financeiro num contexto de escalada dos gastos de financiamento.

TABELA 8-5 DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS SINTÉTICA 2019 - 2023 (MILHARES €)

	2019	2020	2021	2022	2023
RENDIMENTOS OPERACIONAIS	43 340	38 395	49 762	48 410	49 423
GASTOS OPERACIONAIS	36 988	32 801	43 432	39 929	41 019
EBITDA	6 352	5 594	6 330	8 482	8 404
DEPRECIações E AMORTIZações	4 919	5 527	6 145	6 758	6 509
RESULTADO FINANCEIRO	- 32	-48	-49	-40	-43
IMPOSTO/RENDIMENTO DO EXERCÍCIO	379	5	107	466	501
RESULTADO LÍQUIDO	1 022	15	29	1 218	1 352

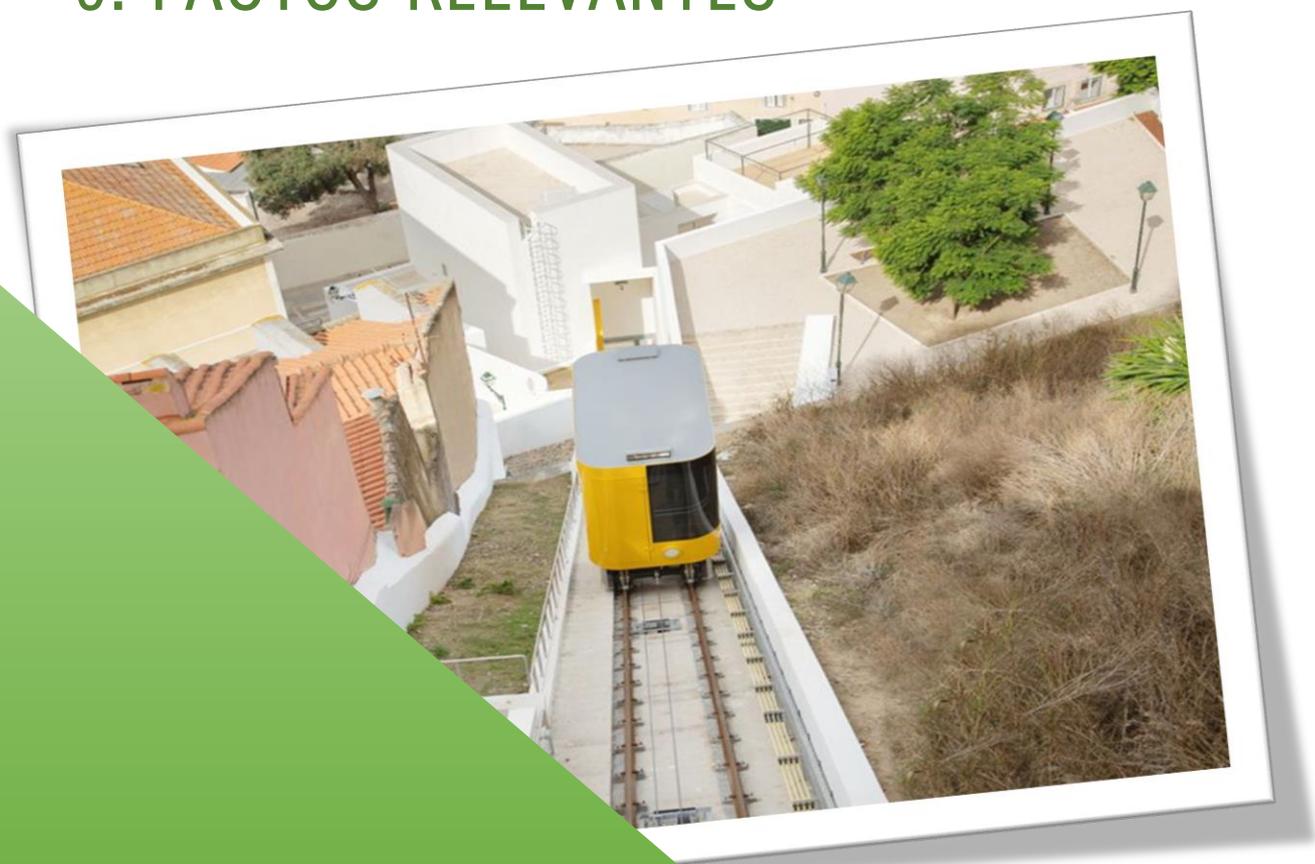
A apreciação da performance económica da EMEL, medida pelo conjunto de indicadores habitualmente divulgados, é positiva. A empresa mantém a capacidade de geração de resultados, melhorando a rentabilidade económica, pese embora a ligeira deterioração do EBITDA e da respetiva margem.

A posição financeira também regista uma degradação marginal, mas preserva a sua solidez para encarar os desafios futuros na promoção da mobilidade mais sustentável.

TABELA 8-6 EVOLUÇÃO DOS INDICADORES FINANCEIROS 2019 - 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
RENTABILIDADE ECONÓMICA = RES. ECONÓMICO/ATIVO LÍQUIDO	1,94%	0,09%	0,24%	2,21%	2,37%
SOLVABILIDADE = CAPITAL PRÓPRIO /PASSIVO	130,45%	122,49%	108,12%	112,93%	111,50%
AUTONOMIA FINANCEIRA = CAPITAL PRÓPRIO/ATIVO LÍQUIDO	56,61%	55,05%	51,95%	53,04%	52,72%
EBITDA (€)	6 352 079	5 594 226	6 329 775	8 481 534	8 404 394
MARGEM DO EBITDA = EBITDA/RENDIMENTOS OPERACIONAIS	14,66%	14,57%	12,72%	17,52%	17,01%

9. FACTOS RELEVANTES



No seguimento da proposta número 92/2024, aprovada na Reunião de Câmara Extraordinária número 134, de 19 de fevereiro de 2024, foi aprovada a designação da Doutora Sandra Cristina Cortez Braz como Vogal do Conselho de Administração da EMEL, não remunerada, substituindo no cargo a Doutora Ana Maria Loureiro Raimundo.

No dia 12 de março, teve lugar a inauguração do Funicular, equipamento que concretiza o percurso pedonal mecanicamente assistido da Graça, ligando a Rua dos Lagares ao Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen. A EMEL assegura a operação que, desde início, está a evidenciar excelente aceitação, registando 14 000 viajantes na primeira semana de atividade.

10. PERSPETIVAS FUTURAS



A EMEL prossegue o trajeto definido para uma cidade de Lisboa mais sustentável e competitiva.

A empresa olha para o futuro com a determinação em atingir os objetivos definidos, mas também, com a ambição de continuar a apostar numa estratégia de mobilidade sustentável alinhada com as necessidades dos residentes do Município de Lisboa.

Com este pano de fundo, a EMEL tem definido, a médio prazo, um programa de investimentos orçado em quase 80 milhões de euros.

O estacionamento em parques é a área que mobiliza mais meios – serão construídos oito novos parques, com quase 2 500 lugares, integrando um planeamento diversificado, visando as necessidades de residentes, a rotação ou a dissuasão.

A expansão do estacionamento na via pública irá prosseguir – no próximo quadriénio o crescimento do número de lugares sob gestão aproximar-se-á dos 12 500 novos lugares, sempre com a preocupação de procurar proteger os interesses dos residentes, com a melhor definição tarifária ou mesmo com a reserva de lugares para viaturas com dístico da ZEDL em causa.

Prosseguirá a construção de novas ciclovias, sendo que, já em 2024, está prevista a construção da ponte ciclopedonal sobre a Av. Almirante Gago Coutinho, junto à Rotundo do Relógio. Este projeto, será mais que um percurso ciclopedonal, será uma passagem superior naturalizada, com 104,80 metros de extensão, que incorporará uma faixa verde com árvores e arbustos e permitirá que a ponte seja um prolongamento das áreas verdes adjacentes, ao mesmo tempo que completa a rede de percursos pedonais e cicláveis, promovendo a ligação entre o eixo central da cidade (Alvalade e o Campo Grande) com a zona oriental de Lisboa, mais concretamente Marvila, Olivais e também Parque das Nações.

A expansão do GIRA conduzirá a uma rede com 184 estações, mais 44 que o planeado no lançamento do sistema, e uma frota com mais de 2 000 bicicletas, com o objetivo de assegurar uma disponibilidade média de 10 bicicletas por estação, prevendo assim, já no próximo ano a chegada do GIRA a todas as freguesias da cidade.

A marca LEVE terá um crescimento significativo, com a implementação de novos carregadores em vários parques já existentes, assim como nos novos que a empresa planeia abrir. Está também previsto para a via pública a instalação de 24 novos pontos de carregamento e existem projetos para a criação de dois *Hubs* de carregamento super-rápido.

A modernização das interseções semaforizadas ficará concluída em 2024, reunindo assim, todos os requisitos necessários para o desenvolvimento do

sistema de gestão centralizada de tráfego, dando início à implementação de melhorias nas imediações de escolas e interfaces de transportes públicos, assente em objetivos de sinistralidade Zero.

O investimento na inovação, continuará presente no desenvolvimento de soluções que respondam aos desafios atuais e futuros da cidade. Neste sentido, a EMEL posiciona-se como um agente ativo na procura de novos projetos que assentem na análise e implementação de soluções de vanguarda, que permitam atingir a solução dos problemas da mobilidade, com vista a um futuro mais sustentável para a cidade de Lisboa.

A EMEL tem já previsto, para 2025, testar um conjunto de soluções inovadoras que ambicionam melhorar a gestão do estacionamento na via pública, incluindo a promoção da eficiência das atividades de logística urbana.

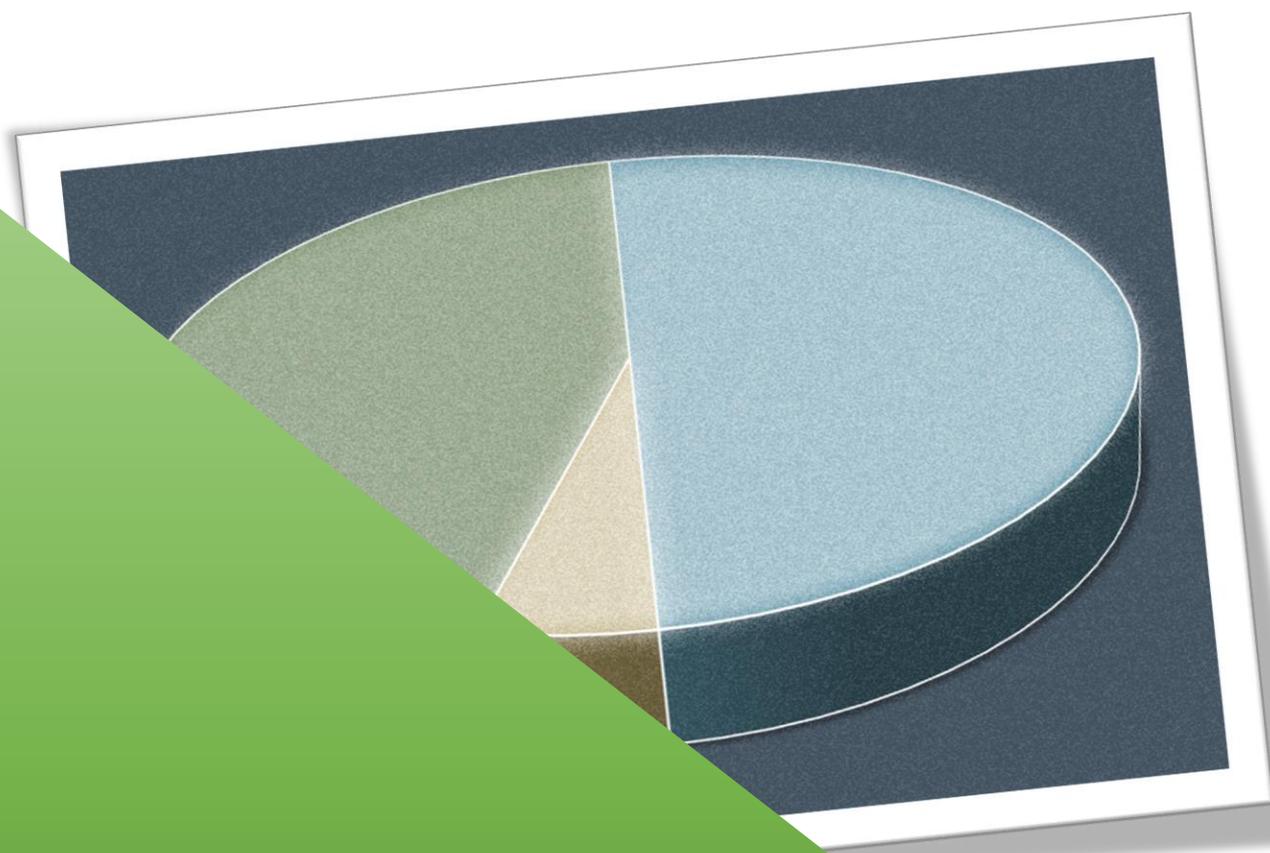
Também para fazer face às exigências atuais e futuras, o reforço na formação será um fator prioritário, essencialmente o investimento nas competências comportamentais, com o objetivo de desenvolver a comunicação e a gestão emocional das equipas quer a nível interno, quer externo, fator fundamental à difusão e consolidação da imagem da empresa enquanto agente essencial da nova mobilidade na cidade.

Esta imagem positiva, tem como objeto reforçar a marca EMEL através de campanhas e presença em eventos, promovendo parcerias com vários intervenientes económicos de referência incorporando assim a dimensão de Responsabilidade Social Corporativa, fundamentando a melhoria no relacionamento com os clientes e utilizadores e contribuindo com o apoio de ferramentas tecnológicas mais capazes, designadamente com a implementação de uma nova solução de CRM.

Sempre com o foco de preservar um quadro de pessoal estável, mas também como objetivo numa aposta tecnológica que permita ambiciosos ganhos de eficiência, a EMEL contribuirá sempre com o desenvolvimento de soluções integradas mais sofisticadas que permitam, simultaneamente, maior capacidade de intervenção e flexibilidade.

Num tempo em que a preocupação ambiental está cada vez mais presente na vida quotidiana das populações, a EMEL quer continuar a contribuir, com medidas concretas, para a forma como se olha a mobilidade urbana do futuro.

11. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS



Propõe-se que o Resultado Líquido apurado no exercício de 2023, no valor de 1 352 452,36€, seja aplicado da seguinte forma:

- Constituição de Reservas Legais (10%): 135 245,24€;
- Transferência para a conta de Resultados Transitados: 1 217 207,12€.

Lisboa, 22 de março de 2024

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

(Presidente do Conselho de Administração)

Francisca Leal da Silva Ramalhosa

(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cristina Cortez Braz

(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

BALANÇO INDIVIDUAL EM 31/12/2023

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31/12/2023	31/12/2022
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	60 125 254,32	58 891 028,76
Propriedades de investimento	6	1 250 079,71	1 301 090,09
Ativos intangíveis	7	1 278 559,50	1 653 078,21
Outros investimentos financeiros		194 070,83	187 073,91
Créditos a receber	11	2 012 777,85	-
Ativos por impostos diferidos	8	101 301,82	101 301,82
		64 962 044,03	62 133 572,79
Ativo corrente			
Cientes	9	599 555,51	777 590,60
Estado e outros entes públicos	10	689 091,24	729 380,49
Outros créditos a receber	11	1 538 529,75	4 500 535,97
Diferimentos	12	2 483 203,66	1 449 252,52
Caixa e depósitos bancários	13	9 884 254,64	8 398 637,91
		15 194 634,80	15 855 397,49
Total do activo		80 156 678,83	77 988 970,28
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	32 000 000,00	32 000 000,00
Reservas legais	14	1 587 757,11	1 465 940,03
Resultados transitados	14	4 411 922,47	3 315 568,78
Ajustamentos/outras variações no capital próprio	26	2 904 218,37	3 361 925,25
Resultado líquido do período		1 352 452,36	1 218 170,77
Total do capital próprio		42 256 350,31	41 361 604,83
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	2 209 423,76	1 920 093,34
Financiamentos obtidos	16	825 491,01	1 330 429,33
Passivos por impostos diferidos	8	778 908,07	900 576,91
		3 813 822,84	4 151 099,58
Passivo corrente			
Fornecedores	17	10 473 982,07	13 437 903,54
Estado e outros entes públicos	10	1 446 299,04	1 539 337,03
Financiamentos obtidos	16	949 480,47	793 199,12
Outras dívidas a pagar	11	18 257 561,66	13 854 997,33
Diferimentos	12	2 959 182,45	2 850 828,85
		34 086 505,69	32 476 265,87
Total do passivo		37 900 328,53	36 627 365,45
Total do capital próprio e do passivo		80 156 678,83	77 988 970,28

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Período findo em 31/12/2023

Unidade monetária: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2023	2022
Vendas e serviços prestados	18	45 687 811,97	43 011 502,10
Subsídios à exploração	26	-	-
Fornecimentos e serviços externos	19	(16 946 061,64)	(16 921 931,56)
Gastos com o pessoal	20	(21 381 970,78)	(18 825 659,91)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	9	-	(53 269,58)
Provisões (aumentos/reduções)	15	(289 330,42)	(264 488,88)
Outros rendimentos	21	3 735 546,10	5 398 760,00
Outros gastos	21	(2 401 600,95)	(3 863 378,64)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(EBITDA)	8 404 394,29	8 481 533,53
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	22	(6 508 658,35)	(6 758 250,02)
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(EBIT)	1 895 735,94	1 723 283,51
Juros e rendimentos similares obtidos	18	37 907,43	648,97
Juros e gastos similares suportados		(80 382,13)	(40 153,80)
Resultado antes de impostos	(EBT)	1 853 261,24	1 683 778,68
Imposto sobre o rendimento do período	24	(500 808,88)	(465 607,91)
Resultado líquido do período		1 352 452,36	1 218 170,77

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31/12/2023

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2023	2022
<u>Fluxos de caixa das actividades operacionais</u>			
Recebimentos de clientes		61 830 539,36	59 642 091,52
Pagamentos a fornecedores		(27 913 997,29)	(29 343 416,96)
Pagamentos ao pessoal		(11 652 781,09)	(10 243 087,19)
Caixa gerada pelas operações		22 263 760,98	20 055 587,37
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(587 619,26)	(363 739,55)
Outros recebimentos/pagamentos		(13 242 181,19)	(10 659 271,68)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		8 433 960,53	9 032 576,14
<u>Fluxos de caixa das actividades de investimento</u>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(6 572 181,27)	(5 422 079,16)
Ativos intangíveis		(0,00)	(4 043,12)
Investimentos financeiros		(16 879,38)	(47 740,62)
Outros activos		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		1 406,01	3 338,22
Activos intangíveis		(0,00)	(0,00)
Investimentos financeiros		5 766,51	2 212,41
Outros activos		(0,00)	(0,00)
Subsídios ao investimento		(0,00)	(0,00)
Juros e rendimentos similares		28 339,35	486,71
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(6 553 548,78)	(5 467 825,56)
<u>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</u>			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		(0,00)	(0,00)
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(348 656,97)	(352 246,80)
Juros e gastos similares		(46 138,05)	(24 643,23)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(394 795,02)	(376 890,03)
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		1 485 616,73	3 187 860,55
Efeito das diferenças de câmbio		(0,00)	(0,00)
Caixa e seus equivalentes no início do período		8 398 637,91	5 210 777,36
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	9 884 254,64	8 398 637,91

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2022

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prêmios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2022	1	32 000 000,00	0,00	0,00	0,00	1 463 022,50	0,00	3 289 310,99	0,00	3 819 632,13	29 175,32	40 601 140,94	0,00	40 601 140,94
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico												0,00		0,00
Alterações de políticas contabilísticas												0,00		0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras												0,00		0,00
Realização de excedentes de revalorização												0,00		0,00
Excedentes de revalorização												0,00		0,00
Ajustamentos por impostos diferidos										121 668,84		121 668,84		121 668,84
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						2 917,53		26 257,79		-579 375,72	-29 175,32	-579 375,72		-579 375,72
	2	0,00	0,00	0,00	0,00	2 917,53	0,00	26 257,79	0,00	-457 706,88	-29 175,32	-457 706,88	0,00	-457 706,88
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3										1 218 170,77	1 218 170,77	0,00	1 218 170,77
RESULTADO INTEGRAL	4=2+3										1 188 995,45	760 463,89	0,00	760 463,89
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2022	3=1+2+3+5	32 000 000,00	0,00	0,00	0,00	1 465 940,03	0,00	3 315 568,78	0,00	3 361 925,25	1 218 170,77	41 361 604,83	0,00	41 361 604,83

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2023

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prêmios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2023	6	32 000 000,00	0,00	0,00	0,00	1 465 940,03	0,00	3 315 568,78	0,00	3 361 925,25	1 218 170,77	41 361 604,83	0,00	41 361 604,83
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico												0,00		0,00
Alterações de políticas contabilísticas												0,00		0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras												0,00		0,00
Realização de excedentes de revalorização												0,00		0,00
Excedentes de revalorização												0,00		0,00
Ajustamentos por impostos diferidos										121 668,84		121 668,84		121 668,84
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						121 817,08		1 096 353,69		-579 375,72	-1 218 170,77	-579 375,72		-579 375,72
	7	0,00	0,00	0,00	0,00	121 817,08	0,00	1 096 353,69	0,00	-457 706,88	-1 218 170,77	-457 706,88	0,00	-457 706,88
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8										1 352 452,36	1 352 452,36	0,00	1 352 452,36
RESULTADO INTEGRAL	9=7+8										134 281,59	894 745,48	0,00	894 745,48
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2023	6+7+8+10	32 000 000,00	0,00	0,00	0,00	1 587 757,11	0,00	4 411 922,47	0,00	2 904 218,37	1 352 452,36	42 256 350,31	0,00	42 256 350,31

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A.

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 de Dezembro de 2023

(Montantes expressos em Euros)

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO 2023

NOTA INTRODUTÓRIA

NOTA 1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

A EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, com natureza municipal. Foi criada pela deliberação nº 73/AM/94, por proposta da deliberação nº 242/CM/94, de 14/07/94, e iniciou a sua atividade em 01/10/1994, tem a sua sede na Alameda das Linhas de Torres, 198/200, em Lisboa.

A Empresa tem como atividade principal a gestão do serviço público de estacionamento da cidade de Lisboa integrado no sistema global de mobilidade e acessibilidades definidos pela Câmara Municipal de Lisboa e rege-se pelo regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais aprovado pela Lei nº 50/2012, de 31 de Agosto, pela lei comercial, pelos Estatutos e, subsidiariamente pelo regime do setor empresarial do Estado.

É entendimento da Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição financeira e desempenho financeiros e fluxos de caixa.

As demonstrações financeiras são expressas monetariamente em euros, salvo indicação em contrário.

O Balanço em 31 de Dezembro de 2023, a Demonstração de Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações de Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do período findo naquela data, fazem parte integrante do presente anexo, não devendo ser lidos separadamente.

NOTA 2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1 - As demonstrações financeiras anexas foram elaboradas no pressuposto da continuidade das operações a partir dos livros e registos contabilísticos da Entidade e de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (NCRF) previstas pelo Sistema de Normalização Contabilística (SNC) aprovado pelo DL n.º 158/2009, de 13 de Julho com as rectificações da Declaração de Rectificação n.º 67-B/2009, de 11 de Setembro, e com as alterações introduzidas pela Lei n.º 20/2010, de 23 de Agosto.

As presentes demonstrações financeiras foram, ainda, preparadas em conformidade com o DL n.º 98/2015, de 2 de junho e com a Portaria 220/2015, de 24 de julho, que alteraram os DL n.º 158/2009, de 13 de julho e DL n.º 36-A/2011, de 9 de março, que aprovam o SNC.

A entidade adoptou as Normas Contabilísticas de Relato Financeiro (NCRF) pela primeira vez em 2010, aplicando para o efeito a “NCRF 3 – Adopção pela primeira vez das Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro”, pelo que a data de transição do referencial contabilístico POC para este normativo é 1 de Janeiro de 2009, tal como estabelecido pela NCRF 3 – Adopção pela primeira vez das Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro.

2.2 - O conteúdo das contas das demonstrações financeiras é comparável com as demonstrações financeiras do exercício anterior.

NOTA 3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas adoptadas pela Entidade na preparação das demonstrações financeiras anexas são as seguintes:

3.1 . BASES DE APRESENTAÇÃO

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas de acordo com as bases de apresentação das demonstrações financeiras (BADF):

3.1.1 - PRESSUPOSTO DA CONTINUIDADE

No âmbito do pressuposto da continuidade, a entidade avaliou a informação de que dispõe e as suas expectativas futuras, tendo em conta a capacidade da entidade prosseguir com o seu negócio. Da avaliação resultou que o negócio tem condições de prosseguir presumindo-se a sua continuidade.

3.1.2 - PRESSUPOSTO DO ACRÉSCIMO

Os elementos das demonstrações financeiras são reconhecidos logo que satisfeitas as definições e os critérios de reconhecimento de acordo com a estrutura conceptual, independentemente do momento do pagamento ou do recebimento.

3.1.3 - CONSISTÊNCIA DE APRESENTAÇÃO

A apresentação e classificação de itens nas demonstrações financeiras está consistente de um período para o outro.

3.2 - POLÍTICAS DE RECONHECIMENTO E MENSURAÇÃO

3.2.1 - ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os ativos fixos tangíveis são inicialmente registados ao custo de aquisição ou produção, o qual inclui o custo de compra, quaisquer custos directamente atribuíveis às actividades necessárias para colocar os activos na localização e condição necessárias para operarem da forma pretendida.

Os ativos fixos tangíveis são apresentados pelo respectivo valor líquido de depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade acumuladas.

As depreciações são calculadas, após o momento em que o bem se encontra em condições de ser utilizado, de acordo com o método das quotas constantes, em conformidade com o período de vida útil estimado para cada grupo de bens.

As vidas úteis e método de depreciação dos vários bens são revistos anualmente. O efeito de alguma alteração a estas estimativas é reconhecido prospectivamente na demonstração dos resultados.

As despesas de manutenção e reparação (dispêndios subsequentes), que não são susceptíveis de gerar benefícios económicos futuros adicionais são registadas como gastos no período em que são incorridas.

Os ativos fixos tangíveis são depreciados em duodécimos durante as vidas úteis estimadas:

	Anos de Vida Útil
Edifícios e outras construções	5 - 50
Equipamento básico	3 - 16
Equipamento de transporte	4 - 8
Equipamento administrativo	3 - 16
Outros activos fixos tangíveis	3 - 8

3.2.2 - PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

As propriedades de investimento compreendem, essencialmente, imóveis detidos para auferir rendimento e/ou valorizações do capital.

As propriedades de investimento são registadas ao custo de aquisição, deduzido das depreciações e das perdas por imparidade acumuladas.

O justo valor foi determinado por avaliação efetuada por entidade especializada independente, com referência a 31/12/2021 (ver mais informação na nota 6).

Os ativos promovidos e construídos qualificados como propriedades de investimento só passam a ser reconhecidos como tal após o início da sua utilização. Até terminar o período de construção ou promoção do ativo a qualificar como propriedade de investimento, esse ativo é registado pelo seu custo de aquisição ou produção na rubrica “Investimentos em Curso - Ativos Fixos Tangíveis”. No final do período de promoção e construção o ativo é transferido para a rubrica “Propriedades de investimento”.

Os custos incorridos com propriedades de investimento em utilização, nomeadamente manutenções, reparações, seguros e impostos sobre propriedades (imposto municipal sobre imóveis), são reconhecidos na demonstração dos resultados do período a que se referem. As beneficiações relativamente às quais se estima que gerem benefícios económicos adicionais futuros são capitalizadas na rubrica propriedades de investimento.

3.2.3 - ATIVOS INTANGÍVEIS

Os ativos intangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das amortizações e das perdas por imparidade acumuladas. Estes ativos só são reconhecidos se for provável que deles advenham benefícios económicos futuros para a Empresa, sejam controláveis pela Empresa e se possa medir razoavelmente o seu valor.

As despesas de investigação incorridas com novos conhecimentos técnicos são reconhecidas na demonstração dos resultados quando incorridas.

As amortizações são calculadas, após o início de utilização, pelo método das quotas constantes em conformidade com o período de vida útil estimado, o qual corresponde genericamente a 3 anos.

3.2.4 - IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

A Empresa encontra-se sujeita a Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) à taxa de 21% sobre a matéria coletável.

Ao valor de coleta de IRC assim apurado, acresce ainda derrama municipal, incidente sobre o lucro tributável registado e cuja taxa é de 1,5%, a derrama estadual à taxa de 3% na matéria coletável superior a 1.500.000€, bem como a tributação autónoma sobre os encargos e às taxas previstas no artigo 88º do Código do IRC.

No apuramento da matéria coletável, à qual são aplicadas as referidas taxas de imposto, são adicionados e subtraídos ao resultado contabilístico os montantes não aceites fiscalmente. Esta diferença, entre resultado contabilístico e fiscal, pode ser de natureza temporária ou permanente.

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (dez anos para a Segurança Social, até 2000, inclusive, e cinco anos a partir de 2001), exceto quando tenham havido prejuízos fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos. Assim, as declarações fiscais da Empresa dos anos de 2020 a 2023 ainda poderão estar sujeitas a revisão.

A Empresa procede ao registo de impostos diferidos, correspondentes às diferenças temporárias entre o valor contabilístico dos ativos e passivos e a correspondente base fiscal, conforme disposto na NCRF 25 – Impostos diferidos, sempre que seja provável que sejam gerados lucros fiscais futuros contra os quais as diferenças temporárias possam ser utilizadas. Refira-se que esta avaliação baseia-se no plano de negócios da Empresa, periodicamente revisto e atualizado.

3.2.5 - CLIENTES E OUTROS VALORES A RECEBER

As contas de “Clientes” e “Outros valores a receber” não têm implícitos juros e são registadas pelo seu valor nominal diminuído de eventuais perdas por imparidade, reconhecidas nas rubricas ‘Perdas de imparidade acumuladas’, por forma a que as mesmas reflitam o seu valor realizável líquido.

3.2.6 - CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

Esta rubrica inclui caixa, depósitos à ordem em bancos e outros investimentos de curto prazo de alta liquidez com maturidades até três meses. Os descobertos bancários, caso ocorram, são incluídos na rubrica “Financiamentos obtidos”, expresso no “passivo corrente”.

3.2.7 - IMPARIDADE DE ATIVOS

Os ativos com vida útil finita são testados para imparidade sempre que eventos ou alterações nas condições envolventes indiquem que o valor pelo qual se encontram registados nas demonstrações financeiras não seja recuperável.

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, a Empresa avalia se a situação da perda assume um carácter permanente e definitivo e se sim, regista a respetiva perda por imparidade nos resultados ou diretamente no capital próprio, no caso do ativo estar registado pela quantia revalorizada. Nos casos em que a perda não é considerada permanente e definitiva, é feita a divulgação das razões que fundamentam essa conclusão.

Quando tenham sido registadas perdas por imparidade e, posteriormente, se verifique que o valor recuperável aumentou de forma permanente reduzindo a imparidade, é reconhecida a reversão da imparidade.

3.2.8 - PROVISÕES

São reconhecidas provisões apenas quando a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado, é provável que para a liquidação dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser razoavelmente estimado.

O montante reconhecido das provisões consiste no valor presente da melhor estimativa na data de relato dos recursos necessários para liquidar a obrigação. Tal estimativa é determinada tendo em consideração os riscos e incertezas associados à obrigação.

As provisões são revistas na data de relato e são ajustadas de modo a refletirem a melhor estimativa a essa data.

3.2.9 - PASSIVOS E ATIVOS CONTINGENTES

Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados sempre que a possibilidade de existir uma saída de recursos englobando benefícios económicos não seja remota.

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados quando for provável a existência de um influxo económico futuro de recursos.

3.2.10 - FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transação e montagem incorridos. Os financiamentos são subsequentemente apresentados ao custo.

Para os financiamentos existentes, atualmente, entende-se que dado que a taxa de juro paga é a de mercado e que é imaterial a diferença temporal do valor do dinheiro, não existe diferença entre a taxa de juro de mercado e a taxa efetiva e consequentemente não existem diferenças significativas entre a utilização do método do custo ou do custo amortizado.

Os financiamentos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

3.2.11 - FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

As rubricas de "Fornecedores" e "Outras contas a pagar" constituem obrigações de pagar pela aquisição de bens ou serviços sendo reconhecidas inicialmente ao justo valor.

3.2.12 - RÉDITO E REGIME DO ACRÉSCIMO

O rédito compreende o justo valor da contraprestação recebida ou a receber pela prestação de serviços decorrentes da atividade normal da Empresa. O rédito é reconhecido líquido do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), abatimentos e descontos.

A Empresa reconhece rédito quando este pode ser razoavelmente mensurável, seja provável que a Empresa obtenha benefícios económicos futuros, e os critérios específicos descritos a seguir se encontrem cumpridos. O montante do rédito não é considerado como razoavelmente mensurável até que todas as contingências relativas a uma venda estejam substancialmente resolvidas. A Empresa baseia as suas estimativas em resultados históricos, considerando o tipo de cliente, a natureza da transação e a especificidade de cada acordo.

Os rendimentos são reconhecidos na data da prestação dos serviços.

Os juros recebidos são reconhecidos atendendo ao regime do acréscimo, tendo em consideração o montante em dívida e a taxa efetiva durante o período até à maturidade.

3.2.13 - BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS

Os benefícios dos empregados, a curto prazo, são reconhecidos como gasto do período. Os gastos a curto prazo incluem os salários, ordenados e contribuições para a segurança social.

De acordo com a legislação laboral aplicável, o direito a férias e subsídio de férias relativo ao período, vence-se em 31 de dezembro de cada ano, sendo somente pago durante o período seguinte, pelo que os gastos correspondentes encontram-se reconhecidos como benefícios de curto prazo e tratados de acordo com o referido anteriormente.

Os benefícios decorrentes da cessação de emprego, quer por decisão unilateral da Empresa, quer por mútuo acordo, são reconhecidos como gastos do período em que ocorreram.

3.2.14 - TRANSAÇÕES E SALDOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

As demonstrações financeiras da Empresa e respetivas notas deste anexo são apresentadas em euros, salvo indicação explícita em contrário, correspondendo à moeda funcional e de apresentação.

As transações em moeda estrangeira são registadas às taxas de câmbio das datas das transações. Em cada data de relato os ativos e passivos monetários denominados em moeda estrangeira são atualizadas às taxas de câmbio dessa data.

Os ativos e passivos não monetários registados ao justo valor, denominados em moeda estrangeira, são atualizados às taxas de câmbio das datas em que os respetivos justos valores foram determinados. Os ativos e passivos não monetários registados ao custo histórico denominados em moeda estrangeira não são atualizados.

As diferenças de câmbio resultantes das atualizações atrás referidas são registadas na demonstração dos resultados do período em que são geradas.

3.2.15 - ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Os acontecimentos após a data do balanço que proporcionem informação adicional sobre condições que existiam à data do balanço são refletidos nas demonstrações financeiras. Os acontecimentos após a data do balanço que proporcionem informação sobre condições que ocorram após a data do balanço são divulgados nas demonstrações financeiras, se forem considerados materialmente relevantes.

3.2.16 - JUÍZOS DE VALOR, PRESSUPOSTOS CRÍTICOS E PRINCIPAIS FONTES DE INCERTEZA ASSOCIADAS A ESTIMATIVAS

Na preparação das demonstrações financeiras anexas foram efetuados juízos de valor e estimativas e utilizados diversos pressupostos que afetam o valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como os rendimentos e gastos do período.

As estimativas e os pressupostos subjacentes foram determinados com base no melhor conhecimento existente à data de aprovação das demonstrações financeiras dos eventos e transações em curso, assim como na experiência de eventos passados e/ou correntes. Contudo, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data de aprovação das demonstrações financeiras, não foram consideradas nessas estimativas. As alterações às estimativas que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas de forma prospetiva. Por este motivo e dado o grau de incerteza associado, os resultados reais das transações em questão poderão diferir das correspondentes estimativas.

As estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as seguintes:

A determinação das vidas úteis dos ativos, bem como o método de depreciação/amortização a aplicar é essencial para determinar o montante das depreciações/amortizações a reconhecer na demonstração dos resultados de cada exercício, sendo estes dois parâmetros definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos em questão, considerando, sempre que possível, as melhores práticas adotadas.

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital ou quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, à Empresa.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor de ativos implicam um elevado grau de julgamento por parte da Administração no que respeita à identificação e avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, vidas úteis e valores residuais.

Em particular, da análise efetuada periodicamente aos saldos a receber poderá surgir a necessidade de registar perdas por imparidade, sendo estas determinadas com base na informação disponível e em estimativas efetuadas pela Empresa dos fluxos de caixa que se espera receber.

NOTA 4. FLUXOS DE CAIXA

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o saldo de Caixa e seus equivalentes, que inclui numerário, depósitos bancários imediatamente mobilizáveis e aplicações de tesouraria, foi o seguinte:

<u>Caixa e seus equivalentes:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Numerário	553 546,98	644 798,00
Depósitos à ordem	7 845 090,93	3 239 456,64
Aplicações tesouraria (Dep.a prazo)	-	6 000 000,00
	<u>8 398 637,91</u>	<u>9 884 254,64</u>

No final de 31/12/2023, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso.

NOTA 5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Fixos Tangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2022						
Ativo:	Saldo em 01/01/2022	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2022
Terrenos e recursos naturais	6 188 751,54	-	-	-	-	6 188 751,54
Edifícios e outras construções	51 191 843,20	-	-	343 904,45	-	51 535 747,65
Equipamento básico	25 482 196,07	1 019 239,75	-	966 991,02	-	27 468 426,84
Equipamento de transporte	2 881 745,82	-	-	-	-	2 881 745,82
Equipamento administrativo	4 015 617,79	68 402,20	59 086,10	-	-	4 024 933,89
Outros ativos fixos tangíveis	347 546,82	3 142,16	-	-	-	350 688,98
Ativos em curso	3 187 705,41	3 830 045,34	-	(1 310 895,47)	-	5 706 855,28
	93 295 406,65	4 920 829,45	59 086,10	-	-	98 157 150,00
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	12 993 510,22	2 811 181,71	173,68	-	-	15 804 518,25
Equipamento básico	15 332 759,81	2 100 048,93	471,44	-	-	17 432 337,30
Equipamento de transporte	1 948 168,22	403 417,49	-	-	-	2 351 585,71
Equipamento administrativo	2 899 513,70	512 526,26	57 021,52	-	-	3 355 018,44
Outros ativos fixos tangíveis	307 043,80	15 617,74	-	-	-	322 661,54
	33 480 995,75	5 842 792,13	57 666,64	-	-	39 266 121,24
Valor líquido	59 814 410,90	(921 962,68)	1 419,46	-	-	58 891 028,76
31/12/2023						
Ativo:	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2023
Terrenos e recursos naturais	6 188 751,54	-	-	-	-	6 188 751,54
Edifícios e outras construções	51 535 747,65	-	-	1 925 555,80	-	53 461 303,45
Equipamento básico (I)	27 468 426,84	989 248,70	2 593 687,64	452 964,32	-	26 316 952,22
Equipamento de transporte	2 881 745,82	46 304,00	47 172,72	-	-	2 880 877,10
Equipamento administrativo	4 024 933,89	183 301,02	13 112,88	-	-	4 195 122,03
Outros ativos fixos tangíveis	350 688,98	15 335,74	-	-	-	366 024,72
Ativos em curso (II)	5 706 855,28	5 819 226,01	34 850,00	(2 378 520,12)	-	9 112 711,17
	98 157 150,00	7 053 415,47	2 688 823,24	-	-	102 521 742,23
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	15 804 518,25	2 904 721,97	-	-	-	18 709 240,22
Equipamento básico (I)	17 432 337,30	2 165 610,25	2 594 159,09	-	-	17 003 788,46
Equipamento de transporte	2 351 585,71	319 772,44	47 172,72	-	-	2 624 185,43
Equipamento administrativo	3 355 018,44	381 074,43	11 706,58	-	-	3 724 386,29
Outros ativos fixos tangíveis	322 661,54	12 229,03	3,06	-	-	334 887,51
	39 266 121,24	5 783 408,12	2 653 041,45	-	-	42 396 487,91
Valor líquido	58 891 028,76	1 270 007,35	35 781,79	-	-	60 125 254,32

(I) No exercício findo em 2023, foi efetuado o abate de parquímetros completamente obsoletos e depreciados, sendo a suas estruturas metálicas valorizadas como sucatas.

(II) No exercício findo em 2023, os principais Ativos em Curso são: a obra do funicular da Graça (Percurso da Graça), a obra de requalificação e modernização semaforica das laterais da Av. da Liberdade e a requalificação do parque de estacionamento do Combro.

NOTA 6. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na quantia escriturada das Propriedades de Investimento, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

Custo:	31/12/2022					Saldo em 31/12/2022
	Saldo em 01/01/2022	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893 401,08	-	-	-	-	893 401,08
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1 076 974,54	-	-	-	-	1 076 974,54
Activos em curso	-	-	-	-	-	-
	1 970 375,62	-	-	-	-	1 970 375,62
Depreciações acumuladas:						
Depreciações parques	618 275,15	51 010,38	-	-	-	669 285,53
	618 275,15	51 010,38	-	-	-	669 285,53
Valor líquido	1 352 100,47	(51 010,38)	-	-	-	1 301 090,09

Custo:	31/12/2023					Saldo em 31/12/2023
	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893 401,08	-	-	-	-	893 401,08
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1 076 974,54	-	-	-	-	1 076 974,54
Activos em curso	-	-	-	-	-	-
	1 970 375,62	-	-	-	-	1 970 375,62
Depreciações acumuladas:						
Depreciações parques	669 285,53	51 010,38	-	-	-	720 295,91
	669 285,53	51 010,38	-	-	-	720 295,91
Valor líquido	1 301 090,09	(51 010,38)	-	-	-	1 250 079,71

Foi efetuada avaliação dos ativos classificados como propriedades de investimento, com referência a 31/12/2021, por entidade especializada independente (ver nota 3.2.2). Conforme seguidamente se apresenta:

	Custo aquisição	Depreciações acumuladas	Valor escriturado	Justo valor 31/12/2021
Parque Estac. - Ana C. Osório	893 401,08	521 967,52	371 433,56	975 000,00
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1 076 974,54	198 328,39	878 646,15	982 555,06
	1 970 375,62	720 295,91	1 250 079,71	1 957 555,06

Encontra-se somente reconhecido em propriedades de investimento, a permilagem de 188,68 do parque Chão do Loureiro.

NOTA 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Intangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2022						
Custo:	Saldo em 01/01/2022	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2022
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4 852 850,77	3 287,09	-	-	-	4 856 137,86
Drt. Superfície - Portas do Sol	734 800,00	-	-	-	-	734 800,00
Drt. Superfície - Chão do Loureiro	264 600,00	-	-	-	-	264 600,00
Drt. Superfície - R. Diário Notícias (I)	-	-	-	-	-	-
Drt. Superfície - Arroios (I)	-	-	-	-	-	-
Drt. Superfície - Campo das Cebolas (I)	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	323 867,44	-	-	-	-	323 867,44
Ativos em curso	-	-	-	-	-	-
	6 176 118,21	3 287,09	-	-	-	6 179 405,30
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	3 009 591,48	844 997,16	-	-	-	3 854 588,64
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	651 750,45	19 988,00	-	-	-	671 738,45
	3 661 341,93	864 985,16	-	-	-	4 526 327,09
Valor líquido	2 514 776,28	(861 698,07)	-	-	-	1 653 078,21

31/12/2023						
Custo:	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2023
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4 856 137,86	-	-	-	-	4 856 137,86
Drt. Superfície - Portas do Sol	734 800,00	-	-	-	-	734 800,00
Drt. Superfície - Chão do Loureiro	264 600,00	-	-	-	-	264 600,00
Drt. Superfície - Arroios (I)	-	-	-	-	-	-
Drt. Superfície - Campo das Cebolas (I)	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	323 867,44	-	-	-	-	323 867,44
Ativos em curso	-	300 000,00	-	-	-	300 000,00
	6 179 405,30	300 000,00	-	-	-	6 479 405,30
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	3 854 588,64	654 530,71	-	-	-	4 509 119,35
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	671 738,45	19 988,00	-	-	-	691 726,45
	4 526 327,09	674 518,71	-	-	-	5 200 845,80
Valor líquido	1 653 078,21	(374 518,71)	-	-	-	1 278 559,50

(I) Os direitos de superfície foram obtidos a título gratuito, comprometendo-se a Emel a edificar parques de estacionamento com as seguintes capacidades mínimas de lugares:

Drt. Superfície - Arroios (lug. 224)

Drt. Superfície - Campo das Cebolas (lug. 230)

NOTA 8. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido nos Ativos e Passivos por Impostos Diferidos, foi o seguinte:

	31/12/2022					
	Saldo em 01/01/2022	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2022
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuízos fiscais reportáveis	71 133,72	-	-	-	-	71 133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30 168,10	-	-	-	-	30 168,10
	101 301,82	-	-	-	-	101 301,82
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	1 022 245,75	-	-	-	(121 668,84)	900 576,91
	1 022 245,75	-	-	-	(121 668,84)	900 576,91

	31/12/2023					
	Saldo em 01/01/2023	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2023
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuízos fiscais reportáveis	71 133,72	-	-	-	-	71 133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30 168,10	-	-	-	-	30 168,10
	101 301,82	-	-	-	-	101 301,82
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	900 576,91	-	-	-	(121 668,84)	778 908,07
	900 576,91	-	-	-	(121 668,84)	778 908,07

Na sequência da proposta nº 132/2016, de 23 de março, da Câmara Municipal de Lisboa, a Emel incorporou em Resultados Transitados, perdas associadas a créditos não assumidos pelo Município, no montante de 6.836.136,54 euros.

Existindo, aquando do encerramento das contas de 2015, dúvidas quanto à aceitação daqueles custos para efeitos fiscais, a estimativa de imposto foi, numa base de prudência, calculada não considerando aqueles para efeito de determinação da matéria coletável. Posteriormente ao encerramento das contas e até a entrega da declaração Mod.22, foram solicitados pareceres a fiscalistas, sobre esta situação, tendo sido entendimento de que os referidos custos deveriam concorrer para a formação do lucro tributável, razão pela qual, aquando da entrega da Mod.22 referente a 2015, estes custos foram considerados, originando um prejuízo fiscal a reportar de 3.235.938,27 euros. Dado que, os prejuízos fiscais de 2015, são reportáveis por 12 anos, procedeu-se no exercício de 2016, ao reconhecimento de Ativos por Impostos Diferidos, no valor de 679.547,04 euros por contrapartida de Resultados Transitados (em 31/12/2017 a reversão acumulada totaliza 608.413,32 euros, dos quais 160.654,65 euros de 2016 e 447.758,67 euros de 2017).

NOTA 9. CLIENTES

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Clientes, foi o seguinte:

Clientes:	Saldo em 01/01/2022	31/12/2022		Saldo em 01/01/2023	31/12/2023	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Cientes conta corrente	1 325 643,49	-	1 162 695,68	1 162 695,68	-	1 078 281,83
Cientes entidades relacionadas	2 193 925,16	-	160 836,33	160 836,33	-	67 215,09
Cientes factoring	-	-	-	-	-	-
Cientes cobrança duvidosa	-	-	53 269,58	53 269,58	-	53 269,58
Perdas por imparidade	(545 941,41)	-	(599 210,99)	(599 210,99)	-	(599 210,99)
	2 973 627,24	-	777 590,60	777 590,60	-	599 555,51

A antiguidade dos saldos de Clientes a 31/12/2023, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Cientes conta corrente	149 156,39	10 899,90	10 126,07	908 099,47	1 078 281,83
Cientes entidades relacionadas	67 215,09	-	-	-	67 215,09
	216 371,48	10 899,90	10 126,07	908 099,47	1 145 496,92

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Perdas por Imparidade acumuladas de Clientes, foi o seguinte:

Perdas por imparidade:	31/12/2022	31/12/2023
Saldo inicial	545 941,41	599 210,99
Aumento	53 269,58	-
Reversão	-	-
Regularizações	-	-
	599 210,99	599 210,99

NOTA 10. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Estado e Outros Entes Públicos, foi o seguinte:

Estado e O. Entes Públicos (Ativo):	31/12/2022	31/12/2023
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	214 834,13	394 132,87
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	514 546,36	294 816,35
Outros impostos e taxas	-	142,02
	729 380,49	689 091,24

Estado e O. Entes Públicos (Passivo):	31/12/2022	31/12/2023
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	465 607,91	500 808,88
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	570 553,08	424 086,21
Imp. sobre rendimento pessoas singulares (IRS)	139 649,21	145 032,23
Segurança social	359 076,27	376 371,72
Outros impostos e taxas	4 450,56	-
	1 539 337,03	1 446 299,04
Valor líquido	(809 956,54)	(757 207,80)

Durante o período findo em 31/12/2022 e 31/12/2023, a Emel tem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a Segurança Social (SS) e a Autoridade Tributária (AT).

A Emel mantém o diferendo relativo a execução fiscal do IRC de 2015. Contudo, foi feito o pagamento voluntário do imposto em 2018, por forma a Empresa continuar a desenvolver a sua atividade normal perante as restantes entidades.

A Empresa, e na sequência de um processo inspetivo relativo ao IRC de 2016, contestou as conclusões do relatório de inspeção, opondo-se ao pagamento do acerto da liquidação de imposto e respetivos juros compensatórios. Tendo, em 2021, apresentado uma garantia bancária, por forma a Empresa continuar a desenvolver a sua atividade normal perante as restantes entidades, ver Nota 25 para melhor detalhe.

NOTA 11. OUTROS CRÉDITOS A RECEBER E OUTRAS DIVÍDAS A PAGAR

OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Créditos a Receber, foi o seguinte:

Outros créditos a receber:	Saldo em 01/01/2022	31/12/2022		Saldo em 01/01/2023	31/12/2023	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Pessoal	-	-	91,56	91,56	-	-
Devedores p/acréscimos de rendimentos	515 013,34	-	1 352 730,65	1 352 730,65	-	661 721,14
Outros devedores	4 383 466,31	-	3 147 713,76	3 147 713,76	2 012 777,85	876 808,61
	4 898 479,65	-	4 500 535,97	4 500 535,97	2 012 777,85	1 538 529,75
Perdas por imparidade	-	-	-	-	-	-
	4 898 479,65	-	4 500 535,97	4 500 535,97	4 025 555,70	1 538 529,75

A rubrica Devedores por Acréscimos de Rendimentos no período findo em 31/12/2023, inclui essencialmente o valor a faturar, em 2024, relativo aos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 327.070,56 euros e a imputação relativa a utilização da App Via Verde no estacionamento na via pública, no valor de 253.185,75 euros.

A rubrica Outros Devedores no período findo em 31/12/2023, inclui o desconhecimento do Ativo em Curso da Órbita, no valor de 2.012.777,85 euros. No seguimento do processo de insolvência da mesma, a Emel interpôs judicialmente uma ação contra a seguradora responsável pela emissão das garantias bancárias, perante a recusa na sua liquidação. No período findo em 31/12/2023 o saldo foi transferido para Não Corrente, uma vez que existe uma perspetiva jurídica de um desfecho processual favorável, contudo antevê-se uma elevada morosidade, face a processos judiciais de idêntica dimensão e natureza, não inferior a 5 anos.

A rubrica Outros Devedores no período findo em 31/12/2023, inclui a caução prestada à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa relativa às futuras instalações da Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros. De referir, que devido ao facto de se ter verificado a necessidade de produzir intervenções mais profundas na edificação do imóvel, ao nível do reforço estrutural e sísmico, imprevisíveis à data de celebração do contrato, circunstâncias que prejudicam fortemente a sua prossecução, pelo que a Emel manifestou já a sua vontade em resolver o contrato de arrendamento, estando as partes a procurar um acordo.

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e 31/12/2023, não ocorreram movimentos na rubrica Perdas por Imparidade acumuladas de Outros Devedores.

OUTRAS DIVÍDAS A PAGAR

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Dívidas a Pagar, foi o seguinte:

Outras dívidas a pagar:	Saldo em 01/01/2022	31/12/2022		Saldo em 01/01/2023	31/12/2023	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores de investimento	1 004 600,21	-	788 734,35	788 734,35	-	2 073 481,42
Credores p/acréscimos de gastos	2 540 136,96	-	2 471 931,60	2 069 812,87	-	2 480 317,79
Outros credores	8 078 085,14	-	10 578 818,50	10 578 818,50	-	13 694 101,45
Pessoal	15 062,81	-	15 512,88	15 512,88	-	9 661,00
	11 637 885,12	-	13 854 997,33	13 452 878,60	-	18 257 561,66

A rubrica Credores por Acréscimos de Gastos no período findo em 31/12/2023, inclui essencialmente o valor das remunerações a pagar ao pessoal relativo a férias e subsídio de férias, no valor de 2.301.680,34 euros.

A rubrica Outros Credores no período findo em 31/12/2023, inclui essencialmente o valor da quota parte das contraordenações cobradas, e que não são rendimento da Emel, quer no exercício, quer em exercícios anteriores, a transferir, no valor de 12.581.150,44 euros. A variação de valor em 31/12/2023, face a 31/12/2022 é de 2.991.457,66 euros.

NOTA 12. DIFERIMENTOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Diferimentos, foi o seguinte:

<u>Diferimentos (Ativo):</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Seguros	623 738,07	972 903,08
Rendas	31 129,53	50 616,16
Outros gastos a reconhecer	794 384,92	1 459 684,42
	<u>1 449 252,52</u>	<u>2 483 203,66</u>
<u>Diferimentos (Passivo):</u>		
Rendimentos a reconhecer	2 850 828,85	2 959 182,45
	<u>2 850 828,85</u>	<u>2 959 182,45</u>

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer no período findo em 31/12/2022, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 90.175,34 euros, e os gastos, ainda não reconhecidos, respeitantes à atividade normal, no valor de 484.785,66 euros.

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer no período findo em 31/12/2023, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 340.680,84 euros, e os gastos, ainda não reconhecidos, respeitantes à atividade normal, no valor de 1.074.232,77 euros.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2022, inclui essencialmente o valor pago pelos utentes do parque de estacionamento da Teixeira de Pascoais, que ainda se encontra por reconhecer como Rendimento, no valor de 508.818,27 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.597.184,40 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 401.862,88 euros, e as participações no âmbito de projetos europeus na área da mobilidade, no valor de 313.514,74 euros.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2023, inclui essencialmente o valor pago pelos utentes do parque de estacionamento da Teixeira de Pascoais, que ainda se encontra por reconhecer como Rendimento, no valor de 500.886,07 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.654.463,57 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 620.842,76 euros, e as participações no âmbito de projetos europeus na área da mobilidade, no valor de 160.926,74 euros.

NOTA 13. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, os movimentos ocorridos nas rubricas de Caixa e Depósitos Bancários, foram os seguintes:

<u>Caixa e depósitos bancários:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Caixa	553 546,98	644 798,00
Depósitos à ordem	7 845 090,93	3 239 456,64
Depósitos a prazo	-	6 000 000,00
	<u>8 398 637,91</u>	<u>9 884 254,64</u>

No final de 31/12/2023, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso.

NOTA 14. CAPITAL REALIZADO, RESERVAS E APLICAÇÃO DE RESULTADOS**CAPITAL REALIZADO**

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o capital da Empresa estava totalmente subscrito e realizado, de acordo com o seguinte:

As pessoas coletivas com mais de 20% do capital, subscrito e realizado em:

Capital:	% Capital	31/12/2022	31/12/2023
Câmara Municipal de Lisboa	100,00	32 000 000,00	32 000 000,00

RESERVA LEGAL

Os Estatutos da Emel estabelecem no nº 2 do art. 31, que pelo menos 10% do resultado líquido anual tem de ser destinado ao reforço da Reserva Legal. Esta reserva não é distribuível a não ser em caso de liquidação da Empresa, mas pode ser utilizada para absorver prejuízos ou incorporadas no capital.

OUTRAS RESERVAS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, não foram constituídas Outras Reservas.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 29 de abril de 2022 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2021 (Proposta nº 203/CM/2022) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 29.175,32 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 26 de abril de 2023 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2022 (Proposta nº 191/CM/2023) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.218.170,77 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

	% RLE	2021	2022
Reservas legais	10,00	2 917,53	121 817,08
Resultados transitados	90,00	26 257,79	1 096 353,69
		29 175,32	1 218 170,77

NOTA 15. PROVISÕES

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, os movimentos ocorridos nas rubricas de Provisões, foram os seguintes:

<u>Provisões:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Saldo inicial	1 655 604,46	1 920 093,34
Aumento	264 488,88	289 330,42
Redução	-	-
Utilizações	-	-
	<u>1 920 093,34</u>	<u>2 209 423,76</u>

Em 2022, a empresa reforçou as Outras Provisões em 264.488,88 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2022 (Lei n.º 12/2022, de 27 de junho) relativamente à eventual obrigatoriedade das empresa municipais serem obrigadas a contribuir para o ACSS, IP pela prestação de serviços e dispensa de medicamentos aos seus trabalhadores.

Em 2023, a empresa reforçou as Outras Provisões em 289.330,42 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2023 (Lei n.º 24-D/2023, de 30 de dezembro) relativamente à eventual obrigatoriedade das empresa municipais serem obrigadas a contribuir para o ACSS, IP pela prestação de serviços e dispensa de medicamentos aos seus trabalhadores.

NOTA 16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, os movimentos ocorridos nas rubricas de Financiamentos Obtidos, foram os seguintes:

Financiamentos obtidos:	Saldo em 01/01/2022	31/12/2022		Saldo em 01/01/2023	31/12/2023	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Financiamento - BPI (I)	1 446 463,48	742 194,03	352 022,65	1 094 216,68	384 314,53	361 245,18
Financiamento - Turismo de Portugal (II)	1 029 411,77	588 235,30	441 176,47	1 029 411,77	441 176,48	588 235,29
	2 475 875,25	1 330 429,33	793 199,12	2 123 628,45	825 491,01	949 480,47
Valor em dívida			2 123 628,45			1 774 971,48

Os empréstimos bancários de M/L prazo, são reembolsáveis de acordo com os seguintes prazos de reembolso:

Prazos de reembolso:	31/12/2022	31/12/2023
Menos de 1 ano	793 199,12	949 480,47
1 a 2 anos	511 630,55	531 373,35
2 a 3 anos	524 681,12	147 058,82
3 a 4 anos	147 058,82	147 058,84
4 a 5 anos	147 058,84	-
Mais de 5 anos	-	-
	2 123 628,45	1 774 971,48

(I) Trata-se de um empréstimo do Banco Português de Investimentos (BPI) no valor de 4.000.000 euros, concedido em 2011, pelo prazo de 15 anos, destinado a financiar a construção do parque do Chão do Loureiro.

(II) Trata-se de um empréstimo concedido, em 2012, mas utilizado somente em 2016, no âmbito do programa Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (Jessica) destinado a regeneração, reabilitação e revitalização económica em meio urbano. O valor total do empréstimo concedido ascende aos 2.500.000 euros, tendo sido utilizado até ao período findo em 31/12/2023, o montante de 1.250.000,00 euros, reembolsável no prazo de 10 anos, após a sua utilização. Em 2020, e como consequência da situação pandémica originada pela COVID-19, foi atribuído pelo Turismo de Portugal, uma moratória de um ano para a amortização de capital, prolongando adicionalmente pelo mesmo período a devolução do capital em dívida. Durante o ano de 2023 não foi realizada nenhuma amortização de capital, apesar das várias insistências da Emel, junto do Turismo de Portugal.

NOTA 17. FORNECEDORES

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na rubrica de Fornecedores, foi o seguinte:

Fornecedores:	Saldo em 01/01/2022	31/12/2022		Saldo em 01/01/2023	31/12/2023	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores conta corrente	3 960 277,50	-	3 564 615,25	3 564 615,25	-	5 003 433,06
Fornecedores entidades relacionadas (I)	12 657 538,70	-	9 873 288,29	9 873 288,29	-	5 470 549,01
	<u>16 617 816,20</u>	<u>-</u>	<u>13 437 903,54</u>	<u>13 437 903,54</u>	<u>-</u>	<u>10 473 982,07</u>

A antiguidade dos saldos de Fornecedores a 31/12/2023, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Fornecedores conta corrente	3 925 973,33	902 957,03	746 039,52	(571 536,82)	5 003 433,06
Fornecedores entidades relacionadas	1 931 100,00	-	(841 443,93)	4 380 892,94	5 470 549,01
	<u>5 857 073,33</u>	<u>902 957,03</u>	<u>(95 404,41)</u>	<u>3 809 356,12</u>	<u>10 473 982,07</u>

(I) O saldo da rubrica Fornecedores Entidades Relacionadas, no período findo em 31/12/2023, é composto essencialmente pela contrapartida devida à CML com o Fee de Gestão (CML) de 2022 e 2023, no valor de 3.525.056,07 euros e 1.931.100,00 euros respetivamente.

NOTA 18. RÉDITO

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, os movimentos ocorridos na rubrica de Rédito foram os seguintes:

	31/12/2022			31/12/2023		
	Mercado interno	Mercado externo	Total	Mercado interno	Mercado externo	Total
Prestações de serviços (I) (II)	43 011 502,10	-	43 011 502,10	45 687 811,97	-	45 687 811,97
Reversões	-	-	-	-	-	-
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	5 398 760,00	-	5 398 760,00	3 735 546,10	-	3 735 546,10
	48 410 262,10	-	48 410 262,10	49 423 358,07	-	49 423 358,07
Juros obtidos	648,97	-	648,97	37 907,43	-	37 907,43
Total	48 410 911,07	-	48 410 911,07	49 461 265,50	-	49 461 265,50

(I) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2022 face ao período anterior, registou-se um crescimento de 11.539.052,43 euros (+36,7%), em consequência do levantamento de algumas das restrições à atividade operacional, motivadas pelo surto pandémico originado pela COVID-19.

(II) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2023 face ao período anterior, registou-se um crescimento de 2.676.309,873 euros (+6,2%), em consequência da melhoria geral do enquadramento económico. Comparativamente com 2019, o crescimento é de 4.658.069,68 euros (+11,4%).

(III) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2022, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 3.697.741,91 euros.

(IV) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2023, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 2.134.217,78 euros.

NOTA 19. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a repartição dos Fornecimentos e Serviços Externos, foi a seguinte:

<u>Fornecimentos e serviços externos:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Fee Gestão CML (I)	2 865 899,24	1 194 503,24
Serviços Especializados	1 959 435,44	1 563 678,71
Publicidade e Propaganda	724 137,83	541 576,88
Vigilância e Segurança (II)	796 673,23	963 397,32
Conservação e Reparação Via Pública	615 555,76	461 761,16
Conservação e Reparação Mobilidade (III)	702 687,36	960 422,48
Ferramentas e Utensílios Outros	711 027,50	780 227,17
Eletricidade (IV)	577 743,95	635 338,64
Outras Rendas e Alugueres	336 221,67	303 479,80
Comunicações (V)	1 271 361,78	2 015 033,21
Seguros (VI)	278 288,84	423 854,74
Limpeza, Higiene e Conforto	521 612,20	468 129,41
Outros Serviços (VII)	817 452,97	962 275,40
Restantes Gastos	4 743 833,79	5 672 383,48
	<u>16 921 931,56</u>	<u>16 946 061,64</u>

(I) Em 2023, a variação da rubrica deve-se ao aumento dos gastos relevantes para o cálculo do Fee (FSE, Gastos com Pessoal, etc.).

(II) Em 2023, o aumento nesta rubrica deve-se ao reforço dos serviços de vídeo vigilância nas diversas instalações, concretamente nas novas instalações de Cabo Ruivo.

(III) Em 2023, a variação na rubrica deve-se ao aumento dos gastos com a manutenção da rede SLAT (semáforos) e PCVE na cidade de Lisboa.

(IV) Em 2023, o aumento nesta rubrica deve-se ao incremento das tarifas aplicáveis.

(V) Em 2023, a variação na rubrica deve-se ao incremento da atividade operacional, e consequentemente com o acréscimo dos gastos de expedição de contraordenações.

(VI) Em 2023, a variação da rubrica está diretamente relacionada com ajustes de prémios, imputações ao exercício findo e a entrada em vigor da nova apólice de seguros para o triénio 2023-2026.

(VII) Em 2023, a variação na rubrica, está diretamente relacionada com o aumento da utilização dos meios de pagamento digitais e consequentemente o valor das comissões bancárias cobradas.

NOTA 20. GASTOS COM PESSOAL E REMUNERAÇÕES DOS ORGÃOS SOCIAIS**GASTOS COM PESSOAL**

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a repartição dos Gastos com Pessoal, foi a seguinte:

<u>Gastos com Pessoal:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Remunerações dos órgãos sociais	132 673,45	113 853,54
Remunerações do pessoal	14 310 753,18	16 396 228,12
Indemnizações	64 161,07	71 212,67
Encargos sobre remunerações	3 149 290,93	3 572 535,62
Seguros	723 002,89	757 776,89
Gastos de acção social	2 826,00	7 492,72
Outros gastos com pessoal	442 952,39	462 871,22
	<u>18 825 659,91</u>	<u>21 381 970,78</u>

	<u>2022</u>	<u>2023</u>
Número médio de trabalhadores	784	782

REMUNERAÇÕES ORGÃOS SOCIAIS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a repartição das Remunerações dos Órgãos Sociais, foi a seguinte:

<u>Órgãos Sociais:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Conselho de Administração (I)	132 673,45	113 853,54
Fiscal Único (II)	11 367,24	11 367,24
	<u>144 040,69</u>	<u>125 220,78</u>

(I) Em 05/08/2022 foi aprovada em Assembleia Geral, a proposta nº 491/CM/2022 de 27/07/2022, relativa a nomeação do novo Conselho de Administração e mesa da Assembleia Geral, com efeitos a partir de 01/08/2022. Em 31/12/2023 apenas são remunerados o Presidente e o Vogal Executivo do Conselho de Administração.

(II) Valor relevado em Fornecimentos e Serviços Externos.

No exercício findo em 31/12/2023, a valorização ocorrida dos Gastos com Pessoal resulta do aumento das remunerações dos trabalhadores, num cenário de inflação acentuada (em 2022), bem como na efetivação da aplicação do novo modelo de progressão nas carreiras, e os consequentes encargos (seguros e segurança social) associados.

NOTA 21. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS E OUTROS GASTOS E PERDAS**OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS**

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a repartição dos Outros Rendimentos e Ganhos, foi a seguinte:

<u>Outros rendimentos e ganhos:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Rendimentos suplementares (I) (II)	4 127 616,67	2 544 531,51
Rendimentos e ganhos em inv. não financeiros	416 931,39	450 454,13
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	854 211,94	740 560,46
	<u>5 398 760,00</u>	<u>3 735 546,10</u>

(I) No exercício de 2022, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.697.741,91 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(II) No exercício de 2023, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 2.134.217,78 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(III) No período findo em 31/12/2022, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 136.832,78 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,61 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros, e proveitos resultantes de correções de períodos anteriores, no valor de 143.853,25 euros.

(IV) No período findo em 31/12/2023, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 136.832,78 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,61 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros e proveitos resultantes de correções de períodos anteriores, no valor de 101.117,91 euros.

OUTROS GASTOS E PERDAS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a repartição dos Outros Gastos e Perdas, foi a seguinte:

<u>Outros gastos e perdas:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Impostos	41 731,19	32 383,26
Gastos e perdas em inv. não financeiros	1 772,12	36 028,88
Outros gastos e perdas (V) (VI)	3 819 875,33	2 333 188,81
	<u>3 863 378,64</u>	<u>2 401 600,95</u>

(V) No período findo em 31/12/2022, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.697.741,91 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(VI) No período findo em 31/12/2023, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 2.134.217,78 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

NOTA 22. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIACÃO E DE AMORTIZACÃO

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, os movimentos ocorridos nas rubricas de Gastos com Depreciações e Amortizações, foram os seguintes:

	31/12/2022			31/12/2023		
	Gastos	Reversões	Total	Gastos	Reversões	Total
Propriedades de investimento	51 010,38	-	51 010,38	51 010,38	-	51 010,38
Ativos fixos tangíveis	5 842 254,48	-	5 842 254,48	5 783 129,26	-	5 783 129,26
Ativos intangíveis	864 985,16	-	864 985,16	674 518,71	-	674 518,71
	<u>6 758 250,02</u>	<u>-</u>	<u>6 758 250,02</u>	<u>6 508 658,35</u>	<u>-</u>	<u>6 508 658,35</u>

NOTA 23. PARTES RELACIONADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, as transações e saldos entre a Emel e empresa relacionadas, são apresentados no quadro seguinte:

<u>Transações:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Serviços adquiridos	3 550 000,00	1 570 000,00
Serviços faturados (I) (II)	3 697 741,91	2 134 217,78

<u>Saldos:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Contas a receber (III)	160 836,33	67 215,09
Contas a pagar (IV)	9 873 288,29	5 470 549,01
Acréscimo de gastos (V)	(684 100,76)	(375 496,76)

Os termos ou condições praticados entre a Empresa e partes relacionadas são substancialmente idênticos aos que normalmente seriam contratados, aceites e praticados entre entidades independentes em operações comparáveis.

(I) Em 05/04/2019 foram assinados dois Contratos de Mandato com o Município: O primeiro com objetivo de encarregar a Emel da "Gestão da rede de Sinalização Semafórica da cidade de Lisboa, incluindo a respetiva modernização, manutenção e assistência técnica, de acordo com a estratégia de sinalização da via pública e da gestão de tráfego definida pelo Município", no valor de 5.460.000,00 euros, válido até 31/12/2021. E, o segundo no valor de 3.298.000,00 euros, válido até 31/12/2019, com objetivo de encarregar a Emel da "Execução das Ciclovias", no âmbito da prossecução da estratégia de Mobilidade para a cidade de Lisboa. O contrato foi alvo de um aditamento, com a finalidade de prorrogar o prazo de execução até 31/12/2020. Ambos os contratos foram visados pelo Tribunal de Contas em 30/05/2019.

(II) Em 07/05/2020 foram assinados dois Contratos de Mandato com o Município: O primeiro com o objetivo de requalificar a Av. Infante D. Henrique, na zona envolvente ao parque do Campo das Cebolas, no valor de 5.088.000,00 euros e válido até 31/12/2022. E, o segundo com finalidade de reforçar a mobilidade ciclável em Lisboa com a execução de Ciclovias, no valor de 27.493.711,00 euros e válido até 31/12/2022. Os contratos não foram sujeitos a fiscalização prévia pelo Tribunal de Contas em virtude das alterações emanadas da Lei nº 2/2020, de 31 de março, que isenta este tipo de contratos de fiscalização prévia.

(III) O saldo apresentado nas Contas a receber, refere-se ao valor faturado pela Emel, e ainda não liquidado pelo Município, no âmbito dos Contratos de Mandato.

(IV) O saldo constante nas Contas a Pagar, o valor de 5.470.549,01 euros é essencialmente referente à dívida do Fee de Gestão (CML) respeitante ao exercício de 2022 e 2023, no valor de 3.525.056,07 euros e 1.931.100,00 euros respetivamente.

(V) O montante registado apresentado no Acréscimo de Gastos, será regularizado através de Nota de Crédito, pelo Município em 2024, por contrapartida da Faturação do Fee de Gestão (CML) de 2023, que foi faturado inicialmente com base na melhor estimativa à data.

NOTA 24. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

A decomposição do montante de Imposto sobre o Rendimento do Exercício reconhecido nas demonstrações financeiras nos períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, foi o seguinte:

	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Imposto corrente	465 607,91	500 808,88
Imposto diferido	-	-
Imposto sobre rendimento do exercício	465 607,91	500 808,88

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, a reconciliação entre a taxa de Imposto sobre o Rendimento e a taxa efetiva de imposto, foi a seguinte:

Imposto sobre Rendimento:	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Resultado Antes de Impostos	1 683 778,68	1 853 261,24
Taxa de imposto	21%	21%
Imposto expetável	353 593,52	389 184,86
Efeito fiscal gerado por:		
Valores a acrescer	76 884,96	63 787,26
Valores a deduzir	(30 209,18)	(23 739,12)
Tributação autónoma	24 566,61	24 597,38
Derrama estadual	12 181,33	16 319,00
Derrama municipal	28 590,66	30 659,50
Imposto sobre rendimento do exercício	465 607,90	500 808,88
Taxa efetiva de Imposto	28%	27%

Sobre Impostos Diferidos, ver Nota 8 do presente Anexo.

NOTA 25. GARANTIAS PRESTADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, as Garantias Prestadas pela Empresa, foram as seguintes:

<u>Garantias:</u>	<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2023</u>
Turismo de Portugal (Jessica) (I)	2 500 000,00	2 500 000,00
Ministério da Administração Interna (MAI)	16 750,00	16 750,00
Comarca de Lisboa Oeste (II)	30 000,00	30 000,00
Comarca de Lisboa (III)	19 504,00	19 504,00
PSP (Lic. Autoproteção Seg. Privada)	16 750,00	16 750,00
Sociedade Vulcalino (IV)	30 723,79	830 723,79
Autoridade Tributária (V)	550 000,00	550 000,00
Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (VI)	533 520,00	549 180,00
Mobi.E (VII)	5 811,07	6 535,73
	<u>3 703 058,86</u>	<u>4 519 443,52</u>

(I) A Emel, a pedido do Turismo de Portugal, prestou uma garantia bancária para fazer face ao eventual incumprimento do reembolso do empréstimo bancário concedido de 2.500.000,00 euros. Até ao período findo em 31/12/2023, o Turismo de Portugal apenas tinha transferido para a Empresa 1.250.000,00 euros, para melhor detalhe consultar a Nota 16.

(II) Garantia prestada destinada a atribuir efeito suspensivo ao recurso de apelação apresentado junto do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa Oeste.

(III) Garantia prestada destinada a atribuir efeito suspensivo ao recurso de apelação apresentado junto do Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa.

(IV) Garantia prestada ao abrigo do contrato de arrendamento das instalações da GIRA (sistema de bicicletas públicas partilhadas de Lisboa). Em 2023, foi efetuado um reforço da garantia para as novas instalações da Fiscalização e serviços de apoio, no valor de 800.000,00 euros.

(V) Garantia prestada na sequência do processo inspetivo ao IRC de 2016, que a Emel contesta, opondo-se ao pagamento do imposto adicional sobre o rendimento, bem como dos respetivos juros compensatórios, à Autoridade Tributária (AT).

(VI) Garantia prestada na sequência do contrato de arrendamento, a 15 anos, das novas instalações da futura sede da Emel, à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.

(VII) Garantia prestada à Mobi.E, na sequência da adesão ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) para os posto de carregamento de viaturas elétricas (PCVE), e demais obrigações contratuais.

NOTA 26. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2022 e em 31/12/2023, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Subsídios ao Investimento e à Exploração, foi o seguinte:

31/12/2022						
	Saldo em 01/01/2022	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2022
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	775 385,62	-	136 832,76	-	-	638 552,86
Turismo Portugal (II)	2 575 048,56	-	394 270,32	-	-	2 180 778,24
POR Lisboa (III)	1 613 112,58	-	48 272,64	-	-	1 564 839,94
	4 963 546,76	-	579 375,72	-	-	4 384 171,04
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	4 963 546,76	-	579 375,72	-	-	4 384 171,04
31/12/2023						
	Saldo em 01/01/2023	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2023
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	638 552,86	-	136 832,76	-	-	501 720,10
Turismo Portugal (II)	2 180 778,24	-	394 270,32	-	-	1 786 507,92
POR Lisboa (III)	1 564 839,94	-	48 272,64	-	-	1 516 567,30
	4 384 171,04	-	579 375,72	-	-	3 804 795,32
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	4 384 171,04	-	579 375,72	-	-	3 804 795,32

(I) Trata-se de um apoio a fundo perdido no âmbito do Programa Operacional de Lisboa 2020, participado pelo FEDER, com ojetivo da "Requalificação do Espaço Público da zona Poente da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina - Cais do Sodré/Corpo Santo".

(II) Trata-se de apoio financeiro de natureza não reembolsável, concedido pelo Turismo de Portugal, destinado a requalificação do espaço público no Campo das Cebolas, apoio à mobilidade no percurso da Mouraria e construção de um parque de estacionamento nos bombeiros da Graça.

(III) Trata-se de uma participação financeira de ajuda não reembolsável, concedida pelo Programa Operacional Regional de Lisboa no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), destinado ao "Projeto Integrado do Percurso Pedonal Assistido da Baixa ao Castelo de S. Jorge".

NOTA 27. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Na presente data, o Conselho de Administração, não tem conhecimento de quaisquer fatos ou acontecimentos posteriores a 31 de Dezembro de 2023, que justifiquem ajustamentos ou divulgação nestas demonstrações financeiras.

AUTORIZAÇÃO PARA EMISSÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

As demonstrações financeiras do período findo em 31 de Dezembro de 2023 foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 22 de Fevereiro de 2024, sendo posteriormente remetidas ao Município de Lisboa para aprovação.

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

