

MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA



4.º SUPLEMENTO AO BOLETIM MUNICIPAL N.º 1315

SUMÁRIO

RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

CÂMARA MUNICIPAL

Deliberações (Reunião Extraordinária de Câmara realizada em 26 de abril de 2019):

-Proposta n.º 258/2019 (Subscrita pelos Vereadores Miguel Gaspar e João Paulo Saraiva) - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao Exercício de 2018 da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., assim como a Proposta de Aplicação dos Resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como manditou o representante do Município de Lisboa na Assembleia-Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 888 (70)

-Proposta n.º 259/2019 (Subscrita pelos Vereadores Paula Marques e João Paulo Saraiva) - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao Exercício de 2018 da GEBALIS - Gestão do Arrendamento da Habitação Municipal de Lisboa, E. M., S. A., assim como a Proposta de Aplicação dos Resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como manditou o representante do Município de Lisboa na Assembleia-Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 888 (256)

-Proposta n.º 260/2019 (Subscrita pelos Vereadores Miguel Gaspar e João Paulo Saraiva) - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao exercício de 2018 da CARRIS - Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A.,

assim como a Proposta de Aplicação dos Resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como mandou o representante do Município de Lisboa na Assembleia-Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 888 (387)

- Proposta n.º 261/2019 (Subscrita pelos Vereadores Catarina Vaz Pinto e João Paulo Saraiva) - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao Exercício de 2018 da EGEC - Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural, E. M., S. A., assim como a Proposta de Aplicação dos Resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como mandou o representante do Município de Lisboa na Assembleia-Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 888 (579)

- Proposta n.º 262/2019 (Subscrita pelo Vereador João Paulo Saraiva) - Aprovou e submeteu à Assembleia Municipal o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras do Município de Lisboa de 2018, bem como a Proposta de Aplicação de Resultados, nos termos da proposta
pág. 888 (730)

- Proposta n.º 263/2019 (Subscrita pelo Vereador João Paulo Saraiva) - Aprovou submeteu à Assembleia Municipal a 1.ª Revisão ao Orçamento de 2019 e as Grandes Opções do Plano 2019-2022, nos termos da proposta
pág. 888 (730)

- Proposta n.º 265/2019 (Subscrita pelo Vereador João Paulo Saraiva) - Aprovou os juros indemnizatórios relativos à Taxa Municipal de Proteção Civil, nos termos da proposta
pág. 888 (711)

- Proposta n.º 271/2019 (Subscrita pela Vereadora Catarina Vaz Pinto e pelos Vereadores do CDS/PP) - Aprovou as bases para a cooperação, no âmbito do projeto de investigação e edição da obra completa do Marquês de Pombal, a respetiva Minuta de Protocolo de Cooperação e transferência de verba, bem como submeteu à autorização da Assembleia Municipal de Lisboa a assunção dos encargos plurianuais, nos termos da proposta
pág. 888 (730)

- Proposta n.º 272/2019 (Subscrita pelo Sr. Presidente) - Aprovou a atribuição de apoio financeiro à Associação Clube de Criativos de Portugal, bem como a correspondente Minuta de Contrato-programa, nos termos da proposta
pág. 888 (722)

CÂMARA MUNICIPAL

Deliberações

Reunião Extraordinária de Câmara realizada em 26 de abril de 2019

A Câmara Municipal de Lisboa, reunida no dia 26 de abril de 2019, deliberou aprovar as seguintes Propostas, que lhe foram presentes e que tomaram a forma de Deliberações, como se seguem:

- Deliberação n.º 258/CM/2019 (Proposta n.º 258/2019) - Subscrita pelos Vereadores Miguel Gaspar e João Paulo Saraiva.

Apreciação do Relatório e Contas de 2018 da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A.

Pelouros: Vereador Miguel Gaspar e Vice-presidente João Paulo Saraiva.

Serviços: DMM / DMF.

Considerando que:

1 - As empresas do sector empresarial local regem-se pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto - Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais (RJAELPL), pela Lei Comercial, pelos respetivos Estatutos e, subsidiariamente, pelo regime do Sector Empresarial do Estado;

2 - O n.º 1 do artigo 40.º do RJAELPL determina que «As empresas devem apresentar resultados anuais equilibrados» e, o n.º 2 do mesmo artigo, dispõe «(..) no caso de o resultado

líquido antes de impostos se apresentar negativo, é obrigatória a realização de uma transferência financeira a cargo dos sócios, na proporção da respetiva participação social, com vista a equilibrar os resultados do Exercício em causa»;
3 - O número 3 do mesmo artigo estipula que «Os sócios de direito público preveem nos seus orçamentos anuais o montante previsional necessário à cobertura dos resultados líquidos antes de impostos, na proporção da respetiva participação social». O n.º 4 estabelece que «No caso de o orçamento anual do ano em causa não conter verba suficiente para a cobertura dos prejuízos (..), os sócios de direito público deverão proceder a uma alteração ou revisão do mesmo, por forma a contemplar o montante necessário, e proceder à sua transferência no mês seguinte à apreciação das contas da empresa local (..).»;

4 - Para efeitos do limite legal de endividamento, a dívida total do Município, conforme alínea c) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei n.º 73//2013, de 3 de setembro - Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais (RFALEI) - inclui a das empresas locais, na proporção da respetiva participação no seu capital social, «em caso de incumprimento das regras de equilíbrio de contas» previstas no artigo 40.º do RJAELPL;

5 - A EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., doravante designada por EMEL, é uma empresa coletiva de direito privado sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, de responsabilidade limitada, com natureza municipal, que goza de personalidade jurídica e é dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial;

6 - A EMEL é uma empresa local de gestão de serviços de interesse geral que tem por objeto intervir na gestão e operação do sistema de apoio à mobilidade urbana,

estacionamento e serviços associados, nomeadamente a construção e operação de infraestruturas de apoio à mobilidade pedonal, sistemas de mobilidade elétrica e produtos partilhados de mobilidade;

7 - Nos termos do artigo 23.º dos seus Estatutos, a gestão da EMEL deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelo Município de Lisboa, com respeito pelo disposto nas orientações estratégicas aprovadas pela Câmara Municipal de Lisboa, visando o cumprimento do seu objeto social e assegurando a sua viabilidade económica e o equilíbrio financeiro;

8 - A EMEL apresenta um Resultado Antes de Impostos (RAI) positivo, pelo que não está sujeita ao estipulado no n.º 2 do artigo 40.º do RJAELPL, conforme evidenciado nas Contas de 2018 - Demonstração de Resultados - e síntese patenteada no Quadro 1, que faz parte integrante desta Proposta;

9 - Da certificação legal das contas consta a seguinte reserva como se transcreve:

- «Na sequência de uma ação de fiscalização efetuada pela Autoridade Tributária e Aduaneira, esta entidade conclui pela não dedutibilidade fiscal da variação patrimonial negativa reconhecida pela EMEL no exercício de 2015, no montante de 6836137 euros, tendo procedido à emissão de uma liquidação adicional de impostos e respetivos juros compensatórios em 23 de agosto de 2017, no valor global de 935689,50 euros. Por discordar da conclusão do referido relatório, o Concelho de Administração procedeu à sua contestação nos termos admitidos pela legislação fiscal. Sem abdicar da Reclamação Graciosa entretanto apresentada, a EMEL refletiu aquele montante como gasto nas Demonstrações Financeiras de 2017 e efetuou o seu pagamento em 28 de fevereiro de 2018. Em 14 de junho de 2018, no seguimento da submissão da declaração modelo 22, relativa ao exercício de 2017, a Autoridade Tributária comunicou à EMEL que esta não dispunha de prejuízos fiscais reportáveis, situação que originou, o registo de um gasto de 447 759 euros, respeitante a insuficiência de estimativa de IRC. Nestas circunstâncias, não é ainda possível quantificar o efeito que o desfecho deste processo poderá vir a ter nas contas apresentadas, incluindo o eventual desconhecimento dos ativos por impostos diferidos (71 134 euros) associados a esta situação.».

10 - Encontra-se exarada a seguinte Opinião:

a) «... exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as Demonstrações Financeiras anexas apresentam de forma verdadeira

e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., em 31 de dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.».

11 - O Fiscal Único «(...) somos de parecer que expecto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários, caso não existissem as limitações descritas na secção “Bases para a opinião com reservas” da Certificação Legal das Contas, as Demonstrações Financeiras supra referidas e o Relatório de Gestão, bem como a Proposta de Aplicação de Resultados nela expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas, legais e estatutárias aplicáveis, para efeitos de apreciação em Assembleia-Geral de Acionistas.»;

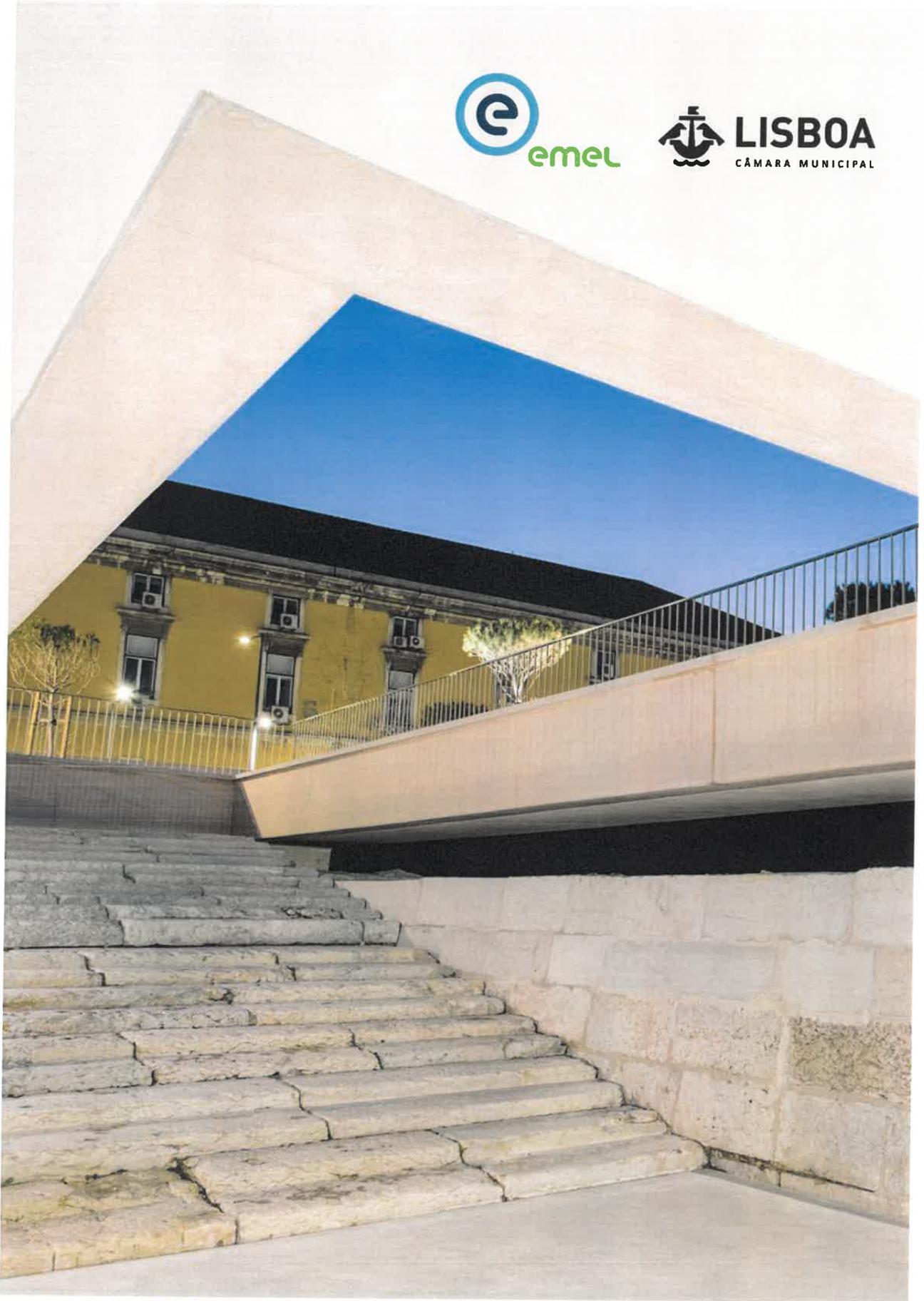
12 - A EMEL apresenta, em 31 de dezembro, um valor de capitais próprios positivo, conforme evidenciado nas Contas de 2018 - Balanço e no Quadro 1 já citado, o que a coloca em situação de equilíbrio, no que concerne ao artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas do n.º 2 do artigo 25.º e do n.º 2 do artigo 26.º, da alínea d) do n.º 1 do artigo 42.º da Lei n.º 50/2102, de 31 de agosto e n.º 1 do artigo 62.º, aplicável por força do artigo 4.º, ambos do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, das alíneas oo) e ccc) do n.º 1 do artigo 33.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovada pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, bem como dos artigos 65.º e 66.º do Código das Sociedades Comerciais e do n.º 2 do artigo 8.º, alínea d) do artigo 27.º, artigo 33.º e do artigo 36.º dos Estatutos da EMEL:

1 - Apreciar favoravelmente o Relatório do Conselho de Administração e as Contas da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., assim como a Proposta de Aplicação de Resultados, nela incluída;

2 - Mandatar o Vereador Miguel Gaspar - representante do Município de Lisboa na Assembleia-Geral da EMEL - para os votar favoravelmente, nos termos da presente proposta.

[Aprovada por maioria, com 9 votos a favor (6 PS, 2 Independentes e 1 BE) e votos contra (3 CDS/PP, 2 PPD/PSD e 2 PCP).]



RELATÓRIO DE GESTÃO

ÍNDICE

RELATÓRIO DE GESTÃO	
ÍNDICE.....	
ÍNDICE DE TABELAS	
ÍNDICE DE GRÁFICOS	
ÍNDICE DE FIGURAS.....	
MENSAGEM DO PRESIDENTE	
SUMÁRIO EXECUTIVO	
ORGÃOS SOCIAIS	
Capítulo 1. EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE DA EMPRESA.....	
1.1 Via Pública.....	
1.1.1 Expansão da Área de Estacionamento	
1.1.2 Atividade de Fiscalização do Estacionamento	
1.1.3 Outras Atividades de Suporte à Operação	
1.2 Parques de Estacionamento	
1.2.1 Evolução dos Lugares Disponíveis.....	
1.2.2 Projeto do Campo das Cebolas	
1.2.3 Outros Parques de Estacionamento.....	
1.3 Mobilidade.....	
1.3.1 GIRA. Bicicletas de Lisboa	
1.3.2 Infraestruturas de Apoio à Mobilidade Suave	
1.3.3 Mobilidade Elétrica e Outros Projetos	
1.4 Dísticos.....	
1.5 Interface com o Cidadão.....	
1.5.1 Imagem Corporativa.....	
1.5.2 Imagem nos Parques de Estacionamento e obras de Acessibilidade	

1.5.3	Expansão EMEL para novos Bairros	
1.5.4	EMEL é GIRA	
1.5.5	Pela Cidade Fora.....	
1.5.6	Projetos Especiais.....	
1.6	Atendimento	
1.6.1	Pontos de Atendimento	
1.6.2	Call Center e Interações Escritas.....	
1.7	ePark.....	
1.8	Inovação	
1.8.1	Inovação e Modernização Tecnológica	
1.8.2	Inovação Estratégica	
1.9	Recursos Humanos.....	
1.9.1	Evolução do quadro de pessoal.....	
1.9.2	Caracterização da População EMEL.....	
1.9.3	Gestão dos Recursos Humanos.....	
1.9.4	Reestruturação do Departamento de Recursos Humanos da EMEL	
1.10	ACADEMIA EMEL	
1.11	Atividades Transversais e Provedoria.....	
1.12	Responsabilidade Social Corporativa	
Capítulo 2.	ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA	
2.1	Investimento.....	
2.2	Rendimentos	
2.3	Análise Integrada	
Capítulo 3.	FACTOS RELEVANTES.....	
Capítulo 4.	PERSPETIVAS FUTURAS	
Capítulo 5.	PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS.....	
	DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS.....	

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1.1 Novos lugares decorrentes da expansão para novas ZEDL 2018	
Tabela 1.2 Novos lugares decorrentes da reativação, expansão ou fecho de zona 2018	
Tabela 1.3 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018	
Tabela 1.4 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018 (continuação)	
Tabela 1.5 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018 (continuação)	
Tabela 1.6 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018 (conclusão)	
Tabela 1.7 Lugares totais em ZEDL por coroa tarifária 2017 - 2018	
Tabela 1.8 Lugares de estacionamento ao abrigo de contratos particulares de exploração 2017 - 2018	
Tabela 1.9 Lugares de estacionamento nas ZAAC 2017 - 2018	
Tabela 1.10 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2017 - 2018	
Tabela 1.11 Evolução do número de lugares por Agente de Fiscalização de Estacionamento Apeado 2014 - 2018	
Tabela 1.12 Evolução da atividade de fiscalização - volume de operações 2014 - 2018	
Tabela 1.13 Parquímetros ativos por ZEDL 2017 - 2018	
Tabela 1.14 Repinturas de lugares por ZEDL 2018	
Tabela 1.15 Evolução do número de lugares em parques 2014 - 2018	
Tabela 1.16 Evolução do número de lugares em parques 2014 - 2018 (Conclusão)	
Tabela 1.17 Dísticos válidos por ZEDL e ZAAC	
Tabela 1.18 Evolução do quadro de pessoal 2014 - 2018	
Tabela 1.19 Evolução da distribuição dos colaboradores por categoria profissional 2014 - 2018	
Tabela 1.20 Movimentações no quadro de pessoal	

Tabela 1.21 Distribuição do pessoal por género 2017 - 2018.....	
Tabela 1.22 Distribuição das lideranças EMEL por género 2017	
Tabela 1.23 Ações de formação realizadas internamente pela ACADEMIA EMEL em 2018..	
Tabela 1.24 Ações de formação externa contratadas pela ACADEMIA EMEL em 2018.....	
Tabela 1.25 Ações de Responsabilidade Social Corporativa 2018	
Tabela 1.26 Entidades apoiadas no âmbito da Solidariedade Social.....	
Tabela 2.1 Repartição do investimento realizado 2018.....	
Tabela 2.2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2015 - 2018.....	
Tabela 2.3 Evolução da estrutura de gastos 2015 - 2018 (%)	
Tabela 2.4 Evolução dos rendimentos por rúbrica 2015 - 2018.....	
Tabela 2.5 Demonstração de resultados sintética 2015 - 2018 (milhares €).....	
Tabela 2.6 Evolução dos indicadores financeiros 2015 - 2018.....	

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1 Abertura de novos lugares (em termos líquidos) 2015 – 2018.....	
Gráfico 1.2 Mapa da área em exploração pela EMEL 2016 - 2018.....	
Gráfico 1.3 Expansão líquida de lugares por coroa tarifária 2018.....	
Gráfico 1.4 Evolução do plano de bolsas de estacionamento para motociclos	
Gráfico 1.5 Evolução das operações de fiscalização 2014 - 2018.....	
Gráfico 1.6 Evolução mensal das operações apoadas 2018.....	
Gráfico 1.7 Evolução das denúncias relacionadas com estacionamento em segunda fila e em bolsas de cargas e descargas 2016 - 2018	16
Gráfico 1.8 Evolução mensal do número de desbloqueios e do tempo médio de resposta ao pedido de desbloqueio 2018.....	
Gráfico 1.9 Evolução do pagamento médio de estacionamento na via pública 2016 - 2019 ..	
Gráfico 1.10 Evolução dos autos notificados pela EMEL 2014 - 2018.....	
Gráfico 1.11 Evolução do número de avarias por parquímetro 2015 - 2018.....	
Gráfico 1.12 Incidência de avarias por parquímetro por ZEDL 2018.....	
Gráfico 1.13 Proporção de avarias causadas por vandalismo 2018	
Gráfico 1.14 Atividade das equipas de manutenção diversa 2018	
Gráfico 1.15 Alocação da frota da EMEL por área funcional 2015 - 2018	
Gráfico 1.16 Idade média e proporção de veículos elétricos ou híbridos 2015 - 2018.....	
Gráfico 1.17 Evolução do número de lugares em parques de estacionamento 2014 - 2018 ..	
Gráfico 1.18 Utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa - nº de viagens 2017 - 2018	
Gráfico 1.19 Comparação internacional da utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa	
Gráfico 1.20 Evolução do número de passes subscritos e das estações ativas 2017 - 2018.....	
Gráfico 1.21 Mapa da rede de estações do GIRA. Bicicletas de Lisboa (em dezembro de 2018) e ciclovias da cidade	
Gráfico 1.22 Acidentes, feridos e número de viagens no GIRA. Bicicletas de Lisboa 2017 - 2018	

Gráfico 1.23 Evolução dos lugares de residentes em proporção dos lugares tarifados 2014 - 2018	
Gráfico 1.24 Evolução do rácio dístico/lugar nas ZEDL 2014 - 2018	
Gráfico 1.25 Intensidade do rácio dísticos/lugar nas ZEDL e ZAAC	
Gráfico 1.26 Proporção de dísticos de usufruto nas ZEDL e ZAAC.....	
Gráfico 1.27 Evolução do número de atendimentos e da receita cobrada nos Pontos de Atendimento 2014 - 2018	67
Gráfico 1.28 Evolução mensal dos atendimentos.....	68
Gráfico 1.29 Chamadas não atendidas 2017 - 2018	69
Gráfico 1.30 Volume de chamadas por assunto	70
Gráfico 1.31 Interações escritas por assunto.....	70
Gráfico 1.32 Evolução do número de utilizadores do ePark ao longo de 2018.....	71
Gráfico 1.33 Evolução da proporção dos rendimentos de estacionamento na via pública pagos através do ePark 2014 - 2018	72
Gráfico 1.34 Evolução da repartição dos rendimentos de estacionamento na via pública em termos absolutos 2014 - 2018	
Gráfico 1.35 Evolução mensal dos carregamentos de saldo ePark 2016 - 2018.....	
Gráfico 1.36 Proporção dos rendimentos de estacionamento na via pública recebidos através do ePark por ZEDL.....	
Gráfico 1.37 Evolução da distribuição geográfica da utilização do ePark 2017 - 2018	
Gráfico 1.38 Evolução do número de empresas registadas no ePark Empresas.....	
Gráfico 1.39 Pessoal vs lugares em exploração 2014 - 2018 (Base 2014).....	
Gráfico 1.40 Distribuição do quadro de pessoal por classe etária e género	
Gráfico 1.41 Distribuição do quadro de pessoal por habilitação literária e género.....	
Gráfico 1.42 Evolução do gasto com pessoal Per Capita 2014 - 2018 (Base 2014)	
Gráfico 2.1 Evolução do investimento executado 2014 - 2018.....	
Gráfico 2.2 Evolução dos rendimentos operacionais e dos lugares em exploração 2014 - 2018 (Base 2014).....	

Gráfico 2.3 Evolução da tarifa média praticada na via pública 2015 - 2018

Gráfico 2.4 Evolução mensal da Receita Média por Lugar e por Dia (média móvel 12 meses) 2018

Gráfico 2.5 Evolução das componentes dos rendimentos operacionais 2015 - 2018.....

Gráfico 2.6 Distribuição percentual das receitas dos parques 2017 - 2018.....

Gráfico 2.7 Peso dos principais rendimentos operacionais 2018.....

Gráfico 2.8 Evolução do volume de negócios e dos principais gastos de operação 2014 - 2018 (Base 2014).....

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 Intervenções no espaço urbano para ordenamento do estacionamento - Pedrouços antes e depois; Cordoaria Nacional	
Figura 1.2 Implementação de uma bolsa de estacionamento para motociclos – antes e depois	
Figura 1.3 Exemplo típico de bolsa de estacionamento de motociclos	
Figura 1.4 Novas instalações dos serviços de manutenção	
Figura 1.5 Centro de Controlo Operacional.....	
Figura 1.6 Imagens do interior do Parque do Campo das Cebolas.....	
Figura 1.7 Espaço público do Campo das Cebolas.....	
Figura 1.8 Novo parque de estacionamento da Graça.....	
Figura 1.9 Novo parque de estacionamento da Rua Manuel Gouveia (em construção e já concluído).....	
Figura 1.10 Ciclovía da Avenida Guerra Junqueiro	
Figura 1.11 Escadas rolantes da Mouraria.....	
Figura 1.12 Avenida João XXI antes e depois do ordenamento do estacionamento	
Figura 1.13 Novo visual das fardas e da frota	
Figura 1.14 Stand EMEL no Open Mag	
Figura 1.15 Cena da novela "Alma e Coração"	
Figura 1.16 Distribuição do "Jornal de Bairro"	
Figura 1.17 Presença da GIRA no Dia Mundial da Bicicleta.....	
Figura 1.18 Presença da GIRA no World Bike Tour.....	
Figura 1.19 Iniciativa do "Pela Cidade Fora"	
Figura 1.20 Campanha 2ª Fila não é opção	
Figura 1.21 Cerimónia de entrega do galardão CEEP-CSR Label.....	
Figura 1.22 Diploma de Reconhecimento da APEE - Cidades e Comunidades Sustentáveis	
Figura 1.23 Entrega do prémio "Os Melhores Municípios para Viver – M2V"	

MENSAGEM DO PRESIDENTE



A cidade de Lisboa tem vindo a ser alvo de uma profunda transformação, com vista a proporcionar a quem nela vive, trabalha ou passeia, uma dinâmica intensa, cosmopolita e de convivência com a diversidade dos estilos de vida dos milhares de pessoas que todos os dias a percorrem e desfrutam.

A mobilidade também tem acompanhado a multiplicidade de necessidades emergentes, desde o regar da circulação e estacionamento, à criação de condições para o recurso aos modos suaves e ativos e à dinamização de sistemas de mobilidade partilhada. Destacamos a este propósito a rede GIRA, um dos serviços pioneiros de mobilidade partilhada em Lisboa que é, certamente, através da sua adesão e sucesso, o grande demonstrador do potencial deste tipo de soluções de mobilidade urbana. O serviço GIRA conta já com mais 1,4 milhões de viagens realizadas e tem tido, regularmente, mais de 120 mil viagens por mês, com valores que ultrapassam as 6.000 viagens por dia, nos dias úteis. Congratulamo-nos por isso, porque queremos que a rede GIRA seja uma alternativa à utilização de veículos poluentes dentro da cidade.

É evidente que a EMEL tem tido, e continuará a ter, um papel essencial na transformação de Lisboa numa urbe que pretende ser cada vez mais sustentável. Muito do seu trabalho está focado na sensibilização para a boa utilização do espaço comum: explicando dinâmicas e consequências; detalhando regras de utilização dos equipamentos; mobilizando para um entendimento global da cidade e fazendo a pedagogia da mobilidade.

Acomodar os 200 mil veículos dos moradores com os perto de 370 mil que entram diariamente na cidade, gerir os conflitos de interesse entre os residentes e quem vem de fora, é uma geometria complexa, que só pode ser resolvida através de uma gestão racional e

inclusiva do estacionamento e das vias partilhadas, capaz de tornar a circulação urbana mais fluída e inclusiva.

Cientes da importância do trabalho da EMEL, as Juntas de Freguesia têm vindo cada vez mais a solicitar a nossa presença nos seus bairros. Assim, ao longo de 2018 o alargamento da área em exploração da EMEL foi, e assim continuará a ser, resultado de um trabalho conjunto que pretendeu proporcionar uma melhor mobilidade e um maior bem-estar aos residentes das áreas intervencionadas e, em geral, a quem vive e circula todos os dias na cidade de Lisboa. No final do ano existiam cerca de 76 mil lugares em exploração, numa área que tem vindo a crescer faseadamente, sendo o objetivo chegarmos a todas as freguesias até 2020, o que corresponde à criação de aproximadamente 20 mil lugares de estacionamento tarifado para fazer a cobertura da totalidade da cidade.

Até ao final de 2018 a EMEL tinha 39 parques de estacionamento, estando previsto abrir mais sete em 2019, nomeadamente: Manuel Gouveia, com 398 lugares, Cosme Damião, com 287 lugares, Correia Teles, com 245 lugares, a Garagem Arroios, ainda em projeto, Vila Maria – Campolide, com cerca de 80 lugares, Mercado do Lumiar, com 75 lugares e Olivais, ainda em projeto. Uma nota para o Parque da Graça que abriu no início deste ano com 115 lugares.

Mas os desafios são muitos e cada vez mais a EMEL tem vindo a revelar-se essencial na gestão da mobilidade da cidade de Lisboa. A sua capacidade de intervenção e de concretização foi reconhecida através de uma maior responsabilização, que se traduziu na atribuição, por parte da Câmara Municipal de Lisboa, nosso único acionista, de novas competências, que nos obrigam a redobrar esforços, a reforçar equipas e a desenvolver competências para fazer face aos novos desafios. Falamos de competências na construção e gestão das vias cicláveis, na requalificação do espaço público tendo em vista a melhoria da mobilidade urbana, na Modelação de Tráfego e na semaforização, entre outros. Não menos importante é a operação de pontos de carregamento para a mobilidade elétrica para a qual EMEL já se encontra habilitada.

Sabemos da importância da interação com os nossos clientes para a melhoria dos serviços que prestamos. Trata-se de um esforço constante que nos é exigido para ir ao encontro das legítimas pretensões de todos quantos usam os nossos serviços. Sabemos da importância que

tem a formação dos nossos colaboradores para a melhoria contínua e para a busca da excelência. Isso mesmo tem feito com que estejamos focados em perceber as dinâmicas de todos quantos utilizam a cidade e na formação os nossos colaboradores através da ACADEMIA EMEL.

Reafirmamos que, para além do reforço do controlo interno, da moralização no uso dos recursos disponíveis e da afirmação de práticas saudáveis de gestão, é também no reforço dos códigos de conduta/éticos que deverão ser encontradas as razões das melhorias de muitos dos indicadores apresentados neste Relatório de Contas.

Para finalizar, é justo que se refira nesta mensagem o profissionalismo e empenho de todos os funcionários da Empresa em geral, e em particular daqueles que estão afetos às atividades operacionais, pelo enorme esforço de adaptação que lhes tem sido exigido nesta fase de expansão da empresa.

Sabemos que temos ainda muito trabalho pela frente, a somar ao trabalho que já fizemos até hoje.

Luís Natal Marques

SUMÁRIO EXECUTIVO

O GIRA. Bicicletas de Lisboa é o produto de mobilidade partilhada que veio trazer uma nova face à EMEL – a face de um *player* do setor da mobilidade que já não se fica pela gestão do estacionamento e que se alinha com a estratégia do município para o setor, de aposta nos modos suaves e na sustentabilidade. Apesar dos sobressaltos na expansão da rede devidos às dificuldades registadas nos fornecimentos dos equipamentos, as 74 estações e as 706 bicicletas a que se conseguiu chegar em 2018 já foram suficientes para um grande sucesso na utilização, tendo-se ultrapassado o milhão de viagens realizadas num só ano, o que coloca o GIRA lado a lado com alguns dos mais consagrados sistemas do mundo. Este êxito foi acompanhado por significativos progressos na segurança, observando-se agora a média de um acidente a cada 7 000 viagens, na maioria dos casos sem consequências de relevo – apenas duas ocorrências provocaram danos de alguma gravidade aos envolvidos.

O investimento para dotar a cidade de melhores infraestruturas de apoio à mobilidade suave vai intensificar-se nos próximos anos, mas já em 2018 teve um marco importante: foi inaugurado o primeiro troço de escadas rolantes do Percurso da Mouraria, um percurso, mecanicamente assistido, que quando estiver completo ligará o Martim Moniz ao Castelo. Este é um dos três trajetos planeados para a melhoria da acessibilidade à Colina do Castelo – os outros dois, o Elevador da Sé e o Funicular da Graça, também avançarão brevemente.

O envolvimento da EMEL no desenvolvimento da rede ciclável também vai evoluir significativamente, com a implementação de um plano que contempla cerca de 200 quilómetros de infraestrutura. Em 2018 foi já concluído o troço da Avenida Guerra Junqueiro e já decorrem os trabalhos na Rua Edison e na Avenida Paris.

Este novo rosto empreendedor vai sendo reforçado pela comunicação desenvolvida pela empresa. Em 2018 afirmou-se a marca EMEL no seu renovado paradigma que equilibra a gestão do estacionamento na cidade com a promoção das boas práticas de mobilidade e a criação das condições efetivas para que estas se tornem uma realidade para os cidadãos que se deslocam em Lisboa. Para facilitar a transmissão desta mensagem foi criada uma nova imagem corporativa, intensamente veiculada, e incutiu-se um espírito pedagógico a toda a

presença da empresa - a missão dos próprios Agentes de Fiscalização de Estacionamento foi clarificada num papel de “agentes promotores das boas práticas” muito para além da punição consequente, dando-lhe maior suporte e maior enquadramento que beneficiam a imagem externa e por consequência o orgulho interno.

A aposta na pedagogia da mobilidade tem uma bandeira na EMEL que é o projeto “Pela Cidade Fora”. O programa está voltado para a sensibilização de crianças e jovens para a mobilidade individual e respeito pela mobilidade dos outros e tem recebido excelente acolhimento. Das acessibilidades à utilização da bicicleta como meio de transporte, a facilidade de utilização dos transportes públicos ou ainda a capacidade de nos movermos dentro da cidade são questões com as quais o projeto está totalmente comprometido. No ano transato foram lançados quatro novos livros para os quais se convidaram as autoras Ana Maria Magalhães e Isabel Alçada que pelo seu mediatismo e alcance pedagógico histórico foram consideradas um bom contributo para a divulgação e massificação do projeto. Foram distribuídos perto de 15 000 livros e envolvidos cerca de 6 000 alunos nas escolas de Lisboa. A transição para as Cidades do Futuro, cidades mais humanizadas, à escala das pessoas, começa aqui. É na mudança de mentalidades e comportamentos que se baseia a estratégia para a formação de um futuro mais sustentável e mais humano para a cidade de Lisboa.

A pedagogia e a mensagem de sustentabilidade, partilha e respeito são fundamentais num setor marcado por interesses conflitantes. A EMEL enquanto agente de mobilidade tem que atender a todos esses interesses, que são legítimos, e procurar o equilíbrio mais sólido na satisfação de residentes e comerciantes, pendulares e visitantes. A proteção dos interesses dos residentes estabelece um enquadramento à estratégia da organização. A melhoria das condições de deslocação, da satisfação das necessidades de estacionamento e da qualidade de vida dos residentes de Lisboa são preocupações centrais da empresa. Em 2018 i) registou-se a maior proporção de lugares reservados para estacionamento de residentes – 13% – na via pública ii) atingiu-se o valor máximo do volume de dísticos emitidos – mais de 96 000 – e, iii) promoveu-se a troca do título de residente para estacionamento na via pública por uma avença exclusiva para residentes a preços muito reduzidos em parques vocacionados para o efeito. Apesar do número de dísticos ter subido, pela primeira vez em largos anos observou-se uma queda no rácio dísticos/lugar – o valor de 1,28 de 2017 desceu para 1,24 em 2018. Este facto deve-se, essencialmente, ao recorde de novos lugares a entrar em exploração.

A EMEL tem vindo a conseguir uma maior eficácia na articulação institucional com os representantes dos residentes, designadamente as Juntas de Freguesia. Torna-se assim mais simples a implementação das medidas mais adequadas às necessidades das populações, cujos contributos são sempre levados em consideração e, tanto quanto possível, vertidos no planeamento de cada nova área de expansão. O ano de 2018 estabeleceu um novo máximo na abertura de lugares à exploração – abriram-se 14 611 novos alvéolos, totalizando agora mais de 76 000 - o número de lugares reservados a residentes aumentou em 2 217 e nas bolsas de motociclos atingiu-se um total de 1 956 lugares já disponíveis. Em apenas dois anos, a EMEL aumentou o número de lugares ordenados em mais de 42%, ritmo que permanecerá até 2020, implementando o plano de cobertura de todas as freguesias até essa data.

Também no estacionamento em parques 2018 se assume como um ano marcante. Foi inaugurado o Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, com uma capacidade de 205 lugares e que é um novo ícone e motivo de orgulho da empresa. O projeto reveste-se de modernidade e sofisticação e abarcou uma intervenção no espaço público que trouxe ampla valorização àquele território - O mérito do projeto foi reconhecido com a atribuição do PRÉMIO SIL DO IMOBILIÁRIO 2018, na vertente Reabilitação Urbana, categoria Espaços Públicos.

O número de lugares em parques registou um novo máximo – o ano fechou com 6 402 lugares mas havia já dois novos parques, na Graça e na Rua Manuel Gouveia, prontos a entrar em funcionamento – e o crescimento relativo até conseguiu superiorizar-se ao observado na via pública – nos mesmos dois anos os lugares em parques cresceram quase 43% e, também aqui, os projetos para os próximos anos são de grande envergadura, estando a EMEL em vias de contratualizar o estudo das carências da cidade nesta matéria, o que permitirá uma melhor planificação e maior adequação às necessidades reais em cada área do município.

A EMEL vive um período de transformação caracterizado por um ritmo de desenvolvimento sem paralelo na história da empresa. Ao crescimento das operações tradicionais da empresa associadas à gestão do estacionamento veio juntar-se uma diversificação da atuação na área da mobilidade que levanta desafios complexos mas a que a organização tem sabido responder à altura. Os recursos captados combinam-se na construção de cada vez maiores

e mais flexíveis meios de intervenção, dando à empresa capacidades diferenciadas para ir ao encontro das expectativas da cidade.

A atividade de fiscalização é cada vez mais específica visando, em primeiro lugar, os obstáculos à mobilidade suave e à circulação automóvel, com uma capacidade de intervenção e uma prontidão incrementadas pelas soluções informáticas desenvolvidas pela empresa e pelo recurso, cada vez maior, a meios motorizados com largo raio de ação.

O contacto com o cidadão foi fortalecido, apostando-se cada vez mais na maior conveniência para o cliente EMEL que é proporcionada pelo atendimento descentralizado – em 2018 assistiu-se a um máximo de atendimentos presenciais ultrapassando-se os 140 000, e a uma queda vertiginosa do número de chamadas perdidas no Call Center de 44% para 12%, trajetória que se pretende consolidar.

O patamar tecnológico a que a empresa ascendeu exige cada vez maiores competências e o número de colaboradores com estudos superiores cresceu 9%. A atividade da ACADEMIA EMEL, que coordena toda a área da formação, continua em alinhamento com as necessidades da empresa tendo-se aproximado das 9 000 horas de formação interna com maior relevo na formação de Agentes de Fiscalização do Estacionamento, área de incontornável exigência e rigor. Também foram procuradas as mais adequadas soluções de formação externa, atingindo-se as 762 horas.

O ePark prosseguiu uma trajetória de crescimento que superou as melhores expectativas, tendo alcançado os 30% dos pagamentos de estacionamento na via pública – valor que continua a crescer, chegando-se já a 32% nos meses decorridos em 2019. O ePark junta-se à aplicação do GIRA. Bicicletas de Lisboa na Plataforma de Mobilidade que a EMEL quer desenvolver com mais soluções para as deslocações em Lisboa, mais convenientes e mais integradas.

A expansão da atividade de ordenamento do estacionamento para áreas de menor pressão, a definição de tarifários com objetivos de penetração nos parques de estacionamento e o forte investimento em projetos de forte impacto nas condições de mobilidade na cidade de Lisboa mas com escasso potencial de geração de receitas são fatores que puxam a exploração para uma menor rentabilidade. No entanto, a EMEL tem sabido preservar a sua capacidade

de geração de resultados. Em 2018 os rendimentos operacionais chegaram aos 39,5 milhões de euros, tendo-se assistido a fortes taxas de crescimento em todas as rubricas à exceção das Contraordenações onde se registou uma queda de quase 29%.

Os maiores aumentos de gastos estão associados ao *Fee* de gestão, que ultrapassou os 9,6 milhões de euros, e às depreciações e amortizações que ascenderam a 3,8 milhões de euros, refletindo o forte investimento que a empresa tem vindo a concretizar. Os gastos com Pessoal cresceram significativamente, em linha com a expansão da atividade e, muito especialmente, devido ao descongelamento de progressões na carreira, que se iniciou em 2018 e cujos impactos se continuarão a sentir em 2019 – apesar destes factos a proporção dos gastos com Pessoal no total de gastos incorridos até caiu um ponto percentual para os 33,4%.

ORGÃOS SOCIAIS

ASSEMBLEIA GERAL

ACIONISTA ÚNICO

Câmara Municipal de Lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Luís Filipe Natal Marques

VOGAL

Jorge Manuel Alves de Oliveira

VOGAL

Francisca Leal da Silva Ramalhosa

FISCAL ÚNICO

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

Capítulo 1. EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE DA EMPRESA

1.1 VIA PÚBLICA

A extensão do estacionamento ordenado a toda a área urbana do concelho é um importante pilar da estratégia de mobilidade concebida para o município de Lisboa. A EMEL é o principal agente desta mudança que procura valorizar o espaço público e devolvê-lo à cidade, ao mesmo tempo que busca soluções sustentáveis para as necessidades de estacionamento de quem vive na cidade, que a visita ou nela trabalha. Este é o pano de fundo da atividade da empresa nos últimos anos e um dos principais polos aglutinadores dos seus esforços.

1.1.1 Expansão da Área de Estacionamento

O planeamento definido aponta para 2022 como ano da conclusão da expansão a todo o concelho da atividade de gestão do estacionamento, um prazo escasso, tendo por base o número de lugares que a EMEL foi capaz de ordenar, em termos anuais, no passado, mas uma meta ambiciosa e viável sob a perspetiva da capacidade que a empresa foi capaz de desenvolver nos últimos anos e que atingiu o seu ponto mais alto em 2018.



Gráfico 1.1 Abertura de novos lugares (em termos líquidos) 2015 - 2018

A EMEL está a conseguir imprimir um ritmo de abertura de novos lugares sem precedentes na sua história, o que permite à empresa olhar para o desafio que lhe é proposto com confiança e serenidade. Em 2018, entre a expansão para novas zonas e a reativação, alargamento e fechos de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) já existentes, foram ordenados 14 611 novos lugares na via pública. Já em 2017 a empresa havia estabelecido um máximo neste capítulo acrescentando mais de 8 000 novos lugares à sua exploração – no total, em apenas dois anos, a EMEL aumentou o número de lugares ordenados em mais de 42%.

ÁREA DE EXPLORAÇÃO DA EMEL EM 2016 E EM 2018

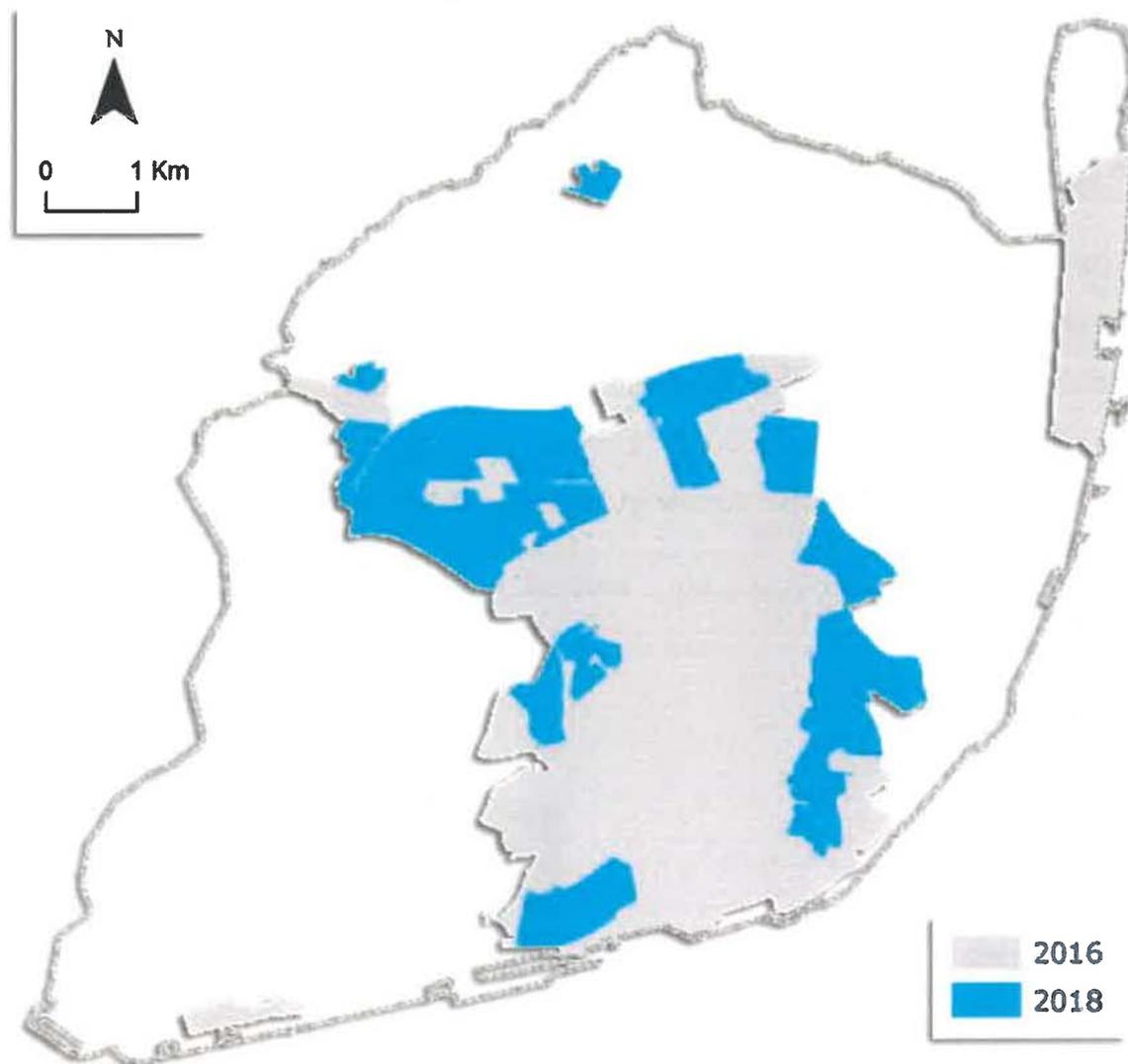


Gráfico 1.2 Mapa da área em exploração pela EMEL 2016 - 2018

A maior parte das aberturas ocorreu em ZEDL completamente novas obedecendo a um zonamento concebido sob uma filosofia de proteção ao residente na área da sua residência,

definida, no entanto, com uma menor abrangência e desincentivando as deslocações mais curtas com recurso ao automóvel particular.

Tabela 1.1 Novos lugares decorrentes da expansão para novas ZEDL 2018

	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Data de Expansão
03A - Alvalade (A)	0	0	719	269	02/julho
24A - São Vicente (A)	0	0	86	0	15/fevereiro
24D - São Vicente (D)	0	0	229	34	15/fevereiro
24E - São Vicente (E)	0	0	108	0	15/fevereiro
24F - São Vicente (F)	0	0	157	42	15/fevereiro
24G - São Vicente (G)	0	0	48	19	15/fevereiro
24H - São Vicente (H)	0	0	12	0	15/fevereiro
04D - Areeiro (D)	0	0	880	11	02/abril
04E - Areeiro (E)	0	0	758	331	02/abril
03D - Alvalade (D)	0	0	119	0	30/abril
03E - Alvalade (E)	0	0	43	0	30/abril
23B - S. D. Benfica (B)	0	0	1 062	147	30/abril
23C - S. D. Benfica (C)	0	0	587	0	30/abril
23D - S. D. Benfica (D)	0	0	364	59	30/abril
23E - S. D. Benfica (E)	0	0	376	126	30/abril
23H - S. D. Benfica (H)	0	0	166	15	30/abril
23K - S. D. Benfica (K)	0	0	1 118	85	30/abril
23L - S. D. Benfica (L)	0	0	898	487	30/abril
23G - S. D. Benfica (G)	0	0	1 815	73	04/junho
23F - S. D. Benfica (F)	0	0	552	6	02/julho
23A - S. D. Benfica (A)	0	0	52	0	23/julho
11I - Campolide (I)	0	0	29	0	01/outubro
11G - Campolide (G)	0	0	300	40	01/outubro
11H - Campolide (H)	0	0	463	91	01/outubro
19B - P. de França (B)	0	0	39	0	05/novembro
19D - P. de França (D)	0	0	489	0	05/novembro
19G - P. de França (G)	0	0	263	0	05/novembro
Total	0	0	11 732	1 835	

Em todos os lugares tarifados das novas ZEDL abertas em 2018 vigora a tarifa verde – até com carácter de teste, dado o desconhecimento da reação da procura ao estacionamento tarifado - e mais de 13% destes alvéolos são reservados para o estacionamento de residentes.

Apenas nas aberturas registadas em ZEDL já ativas se encontram arruamentos com tarifa amarela.

Tabela 1.2 Novos lugares decorrentes da reativação, expansão ou fecho de zona 2018

	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Data de Expansão
031 - Roma	0	0	48	0	01/fevereiro
24C - São Vicente (C)	0	0	304	25	15/fevereiro
20H - Santa Clara (H)	0	0	181	0	02/abril
013 - Baixa	0	64	0	0	13/abril
020 - Campolide	0	30	0	0	17/abril
03G - Alvalade (G)	0	0	153	70	30/abril
019 - Alvalade	0	0	29	0	21/junho
020 - Campolide	0	56	0	0	01/outubro
046 - Laranjeiras	0	0	84	0	30/outubro
Total	0	150	799	95	

Dos 14 611 novos lugares disponibilizados apenas 1% não é de tarifa verde ou reservado a residentes. Em termos globais, no final de 2017 e 2018, a EMEL geria em cada ZEDL os seguintes lugares de cada coroa tarifária:

Tabela 1.3 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018

	2017					2018				
	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total
001 - Berna/Valbom	185	1 392	0	0	1 577	184	1 377	0	0	1 561
002 - Amoreiras	0	0	351	57	408	0	0	279	126	405
003 - Parque	184	261	0	0	445	183	243	0	18	444
004 - Rio de Janeiro	0	0	862	174	1 036	0	0	861	174	1 035
005 - Av. Liberdade	413	376	0	66	855	387	376	0	66	829
006 - S. Mamede	0	500	0	14	514	0	523	0	14	537
007 - Santa Marta	0	454	0	0	454	0	450	0	0	450
008 - Alameda	0	388	1 487	775	2 650	0	385	1 480	773	2 638
009 - Chile	0	1 057	544	14	1 615	0	1 054	540	14	1 608
010 - Avenidas Novas	9	1 310	0	23	1 342	6	1 256	0	23	1 285
012 - Chiado	346	0	0	105	451	337	0	0	121	458
013 - Baixa	0	45	160	265	470	0	108	158	265	531

*Tabela 1.4 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018
(continuação)*

	2017					2018				
	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total
014 - Praça José Fontana	0	1 010	0	0	1 010	0	989	0	0	989
015 - Entrecampos	0	0	1 814	0	1 814	0	0	1 814	0	1 814
016 - Campo Pequeno	49	758	170	0	977	48	753	184	0	985
017 - Estefânia	54	1 177	0	0	1 231	54	1 176	0	21	1 251
018 - Marquês de Pombal	0	957	0	0	957	0	951	0	0	951
019 - Alvalade	0	0	1 091	59	1 150	0	0	1 115	59	1 174
020 - Campolide	0	387	0	0	387	0	467	0	0	467
021 - Castilho	942	317	0	0	1 259	940	317	0	0	1 257
022 - João XXI	155	1 679	1 539	385	3 758	154	1 618	1 535	385	3 692
023 - Bairro Azul	476	120	0	52	648	471	118	0	52	641
024 - Campo Ourique	0	0	2 559	310	2 869	0	0	2 546	310	2 856
025 - Campo Santana	0	830	0	0	830	0	822	0	0	822
026 - Infante Santo	0	0	1 147	225	1 372	0	0	1 137	225	1 362
027 - Lapa	0	0	1 119	59	1 178	0	0	1 113	59	1 172
028 - Santos	0	0	987	27	1 014	0	0	991	27	1 018
029 - Campo Grande	0	0	539	0	539	0	0	538	0	538
030 - Gulbenkian	0	0	460	24	484	0	0	457	23	480
031 - Roma	0	0	1 367	132	1 499	0	0	1 435	132	1 567
032 - São Paulo	0	649	0	10	659	0	505	0	36	541
033 - Príncipe Real	208	479	0	704	1 391	195	484	0	702	1 381
034 - Santa Isabel	0	0	845	194	1 039	0	0	834	194	1 028
035 - Praça de Espanha	0	0	1 215	0	1 215	0	0	1 208	0	1 208
036 - Bairro S. Miguel	0	0	939	97	1 036	0	0	932	97	1 029
037 - Anjos	0	1 042	871	349	2 262	0	1 035	867	348	2 250
038 - Socorro	0	728	166	11	905	0	712	166	11	889
040 - Igreja	0	0	1 146	417	1 563	0	0	1 134	421	1 555
041 - Av. Brasil	0	0	849	122	971	0	0	852	122	974
043 - Sta. Catarina	0	112	0	0	112	0	112	0	0	112
044 - Castelo	0	0	0	56	56	0	0	0	58	58
045 - Quinta da Luz	0	0	1 157	778	1 935	0	0	1 148	778	1 926
046 - Laranjeiras	0	0	1 717	131	1 848	0	0	1 736	131	1 867
048 - Parque Nações	0	0	2 381	0	2 381	519	0	1 844	0	2 363
049 - Museu da Cidade	0	247	308	24	579	0	247	308	29	584

Tabela 1.5 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018
(continuação)

	2017					2018				
	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total
050 - Mouraria	0	0	0	66	66	0	0	0	65	65
051 - Belém	0	0	119	0	119	0	0	109	0	109
055 - Bairro de Santos	0	0	970	608	1 578	0	0	970	608	1 578
060 - Madragoa	0	0	163	49	212	0	0	166	49	215
061 - Carnide	0	0	300	40	340	0	0	298	40	338
062 - Av. Lusíada	0	0	652	0	652	0	0	650	0	650
03G - Alvalade (G)	0	0	134	0	134	0	0	286	70	356
03K - Alvalade (K)	0	0	67	0	67	0	0	67	0	67
03P - Alvalade (P)	0	0	1 525	27	1 552	0	0	1 519	27	1 546
19A - P. de França (A)	0	0	495	0	495	0	0	490	0	490
19C - P. de França (C)	0	0	924	0	924	0	0	926	0	926
19F - P. de França (F)	0	0	661	0	661	0	0	614	63	677
20H - Santa Clara (H)	0	0	154	41	195	0	0	335	41	376
24C - São Vicente (C)	0	0	66	0	66	0	0	476	25	501
03A - Alvalade (A)						0	0	719	269	988
03D - Alvalade (D)						0	0	119	0	119
03E - Alvalade (E)						0	0	43	0	43
04D - Areeiro (D)						0	0	880	11	891
04E - Areeiro (E)						0	0	758	331	1 089
11I - Campolide (I)						0	0	29	0	29
11G - Campolide (G)						0	0	300	40	340
11H - Campolide (H)						0	0	463	91	554
19B - P. de França (B)						0	0	39	0	39
19D - P. de França (D)						0	0	489	0	489
19G - P. de França (G)						0	0	263	0	263
23A - S. D. Benfica (A)						0	0	52	0	52
23B - S. D. Benfica (B)						0	0	1 062	147	1 209
23C - S. D. Benfica (C)						0	0	587	0	587
23D - S. D. Benfica (D)						0	0	364	59	423
23E - S. D. Benfica (E)						0	0	376	126	502
23F - S. D. Benfica (F)						0	0	552	6	558
23G - S. D. Benfica (G)						0	0	1 815	73	1 888
23H - S. D. Benfica (H)						0	0	166	15	181

Tabela 1.6 Lugares de estacionamento na via pública por ZEDL e coroa tarifária 2017 - 2018 (conclusão)

	2017					2018				
	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total
23K - S. D. Benfica (K)						0	0	1 118	85	1 203
23L - S. D. Benfica (L)						0	0	898	487	1 385
24A - São Vicente (A)						0	0	86	0	86
24D - São Vicente (D)						0	0	229	34	263
24E - São Vicente (E)						0	0	108	0	108
24F - São Vicente (F)						0	0	157	42	199
24G - São Vicente (G)						0	0	48	19	67
24H - São Vicente (H)						0	0	12	0	12

No total os lugares geridos pela EMEL em ZEDL registaram as seguintes oscilações:

Tabela 1.7 Lugares totais em ZEDL por coroa tarifária 2017 - 2018

	2017					2018				
	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Total
Total	3 021	16 275	34 020	6 490	59 806	3 478	16 078	45 850	8 637	74 043

Apesar de não ter aberto qualquer novo lugar com tarifa vermelha a EMEL chega ao final de 2018 com mais 457 destes lugares, fruto da conversão de 519 lugares de tarifa verde no Parque das Nações, uma alteração que há muito se impunha dada a pressão de estacionamento que se verifica em diversos arruamentos desta freguesia, decorrente da intensa atividade económica e da concentração de polos de atratividade que a caracterizam. A diferença de 62 lugares justifica-se pelas naturais oscilações resultantes da dinâmica urbana que origina, um pouco por toda a cidade, a supressão de lugares de estacionamento (criação de novos ecopontos, estações do sistema de bicicletas partilhadas, lugares reservados entre outros). Os mesmos motivos justificam o facto de, apesar da abertura de 150 novos lugares, a EMEL chegar ao final de 2018 com menos lugares de tarifa amarela do que no início.

Para além da exploração do estacionamento na via pública em espaço de domínio municipal a empresa continuou a assegurar a gestão do estacionamento em áreas de entidades terceiras, através de contratos celebrados com as mesmas, o que permite incrementar a capacidade de estacionamento público em zonas da cidade com elevada pressão.

Tabela 1.8 Lugares de estacionamento ao abrigo de contratos particulares de exploração 2017 - 2018

	2017			2018		
	Vermelha	Amarela	Verde	Vermelha	Amarela	Verde
021 – Palácio da Justiça	0	296	0	0	296	0
029 – Cidade Universitária	0	0	509	0	0	496
052 – Av. Brasília	0	594	0	0	591	0
024 – Campo de Ourique	0	165	0	0	165	0
022 - Praça Pasteur	0	107	0	0	124	0
Total	0	1162	509	0	1176	496

Não se celebrou em 2018 qualquer novo acordo nem se registaram alterações substanciais aos vínculos em vigor. As pequenas oscilações no número de lugares decorrem, uma vez mais, da dinâmica urbana que afeta toda a cidade. De resto, a mesma realidade caracteriza a evolução dos lugares disponíveis nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC).

Tabela 1.9 Lugares de estacionamento nas ZAAC 2017 - 2018

	2017	2018
011 – Bairro Alto	98	94
042 – Alfama	182	182
043 – Santa Catarina	93	93
044 - Castelo	154	153
Total	527	522

Em termos líquidos, a evolução do número de lugares em exploração em 2018 foi a seguinte:



Gráfico 1.3 Expansão líquida de lugares por coroa tarifária 2018

A preponderância da tarifa verde na expansão é evidente, seguindo-se a larga distância os lugares reservados a residentes. Esta tendência vem-se acentuando ao longo dos últimos anos: a empresa vai alargando a sua área de atividade para zonas da cidade cada vez mais periféricas e que, *a priori*, não justificam uma tarifa superior à mais baixa prevista no Regulamento de Estacionamento. Este facto não deixa de penalizar as condições de exploração, tanto mais que nas áreas mais afastadas do centro a procura por rotação não é tão intensa.

Tabela 1.10 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2017 - 2018

	2017	2018
Eixos Vermelhos	3 021	3 478
Coroa Amarela	17 325	17 254
Coroa Verde	34 529	46 276
Bolsas de Residentes	6 490	8 707
Lugares em Bairros Históricos	527	522
Total	61 892	76 237

Por outro lado, atenuando um pouco a tendência predominante, vão-se adequando as tarifas praticadas em zonas mais interiores e que sofrem uma pressão crescente, o que se reflete num aumento dos lugares em eixos vermelhos. No capítulo dois, no ponto em que é abordada o progresso dos rendimentos obtidos pela empresa, esta questão é abordada com um pouco mais de detalhe, evidenciando-se a evolução da tarifa média praticada no estacionamento na via pública.

A empresa tem, no entanto, sabido preservar e até ampliar a sua aptidão concretizadora. O ritmo elevado de expansão na via pública tem sido acompanhado pelo desenvolvimento dos recursos na organização que assim aumenta as suas capacidades para se afirmar como verdadeiro braço armado empresarial do município em tudo o que respeita à mobilidade. Em 2018 foram executados mais dois projetos, voltados para a exploração de estacionamento, é certo, mas com um forte cunho de requalificação do espaço público e que, de resto, nem sequer se localizam na área sob exploração. Tratam-se de dois espaços na freguesia de Belém, um em Pedrouços e outro junto da Cordoaria Nacional, que já eram usados para estacionamento mas que exibiam evidentes sinais de decrepitude.

Da intervenção em Pedrouços resultaram 282 lugares ordenados enquanto a da Cordoaria originou 229. Junto à Rua João Freitas Branco foi adaptado um espaço com capacidade para 128 lugares, com recurso a materiais reciclados. Trata-se de um terreno expectante na ZEDL 23B – São Domingos de Benfica, explorado temporariamente em regime de Bilhete Diário.



Figura 1.1 Intervenções no espaço urbano para ordenamento do estacionamento - Pedrouços antes e depois; Cordoaria Nacional

Para além do ordenamento do estacionamento de automóveis a EMEL está também empenhada na organização do estacionamento de motociclos. Apesar da maior sustentabilidade das deslocações neste modo, é evidente o esforço a desenvolver no desconstruir de uma cultura que vê em qualquer espaço disponível um lugar adequado para o estacionamento, prejudicando gravemente a qualidade do espaço urbano. É neste âmbito que decorre um ambicioso plano para dotar a cidade de uma rede densificada de bolsas de estacionamento para motociclos, que oferece, imediatamente, uma imagem de espaço público estruturado, com qualidade e valorizado.



Figura 1.2 Implementação de uma bolsa de estacionamento para motociclos – antes e depois

O programa definido aponta para um total próximo dos 4 000 lugares em bolsas a implementar ao longo dos próximos anos. A dimensão deste valor já sugere o impacto que este programa pode trazer a toda a cidade – paulatinamente, e tal como está a acontecer com o estacionamento automóvel, a EMEL vai estendendo o estacionamento ordenado de motociclos a todo o município.

No final de 2018 o andamento do projeto era o seguinte:

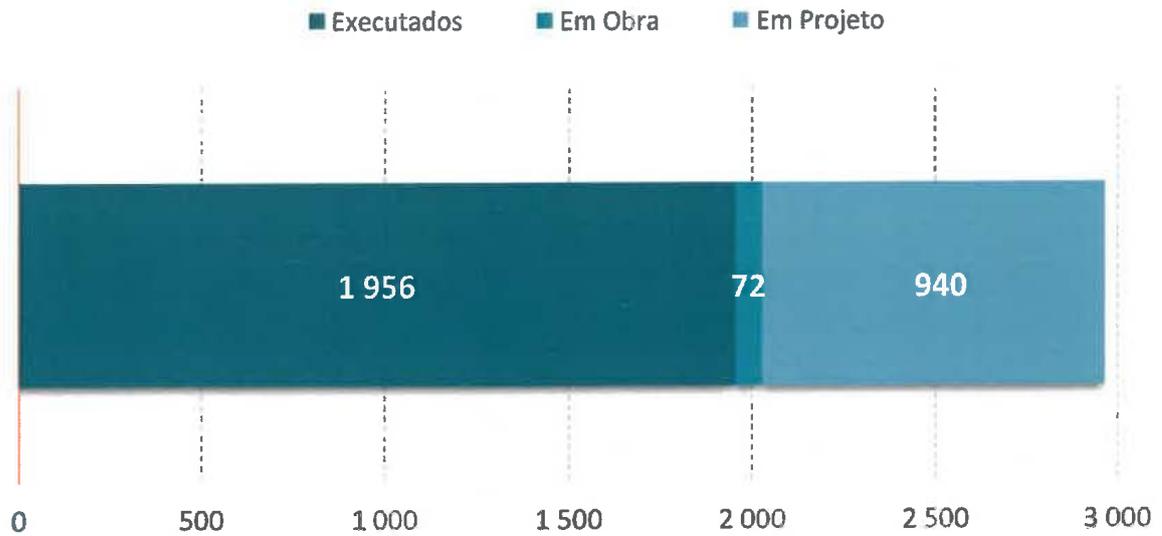


Gráfico 1.4 Evolução do plano de bolsas de estacionamento para motociclos

Foram ainda requalificados 314 lugares já existentes, normalmente em áreas adjacentes às novas bolsas criadas. Na esmagadora maioria dos casos o território de implantação destas bolsas foi conquistado ao estacionamento automóvel, mais um fator a penalizar a rentabilidade da operação da empresa, tanto assim que o alvéolo anteriormente destinado a estacionamento tarifado é substituído por um equipamento – a bolsa de motociclos – de implementação mais onerosa e com manutenção mais exigente.



Figura 1.3 Exemplo típico de bolsa de estacionamento de motociclos

1.1.2 Atividade de Fiscalização do Estacionamento

O ritmo com que a empresa está a ser capaz de alargar a área sob gestão levanta desafios à atividade de fiscalização difíceis de superar. Há que fiscalizar zonas mais vastas, mais distantes e sem cultura de pagamento do estacionamento instituída. Refletir a expansão e o crescente número de lugares de estacionamento a ordenar num aumento linear do efetivo de fiscalização não é o único caminho a seguir para ultrapassar este repto e poderá não ser, sequer, a melhor alternativa. Perante as necessidades impostas pelo ordenamento e pela criação das melhores condições de mobilidade há que explorar os meios mais efetivos e eficientes, com maior capacidade de apresentar a resposta mais adequada e à medida dos problemas colocados. O recurso à leitura ótica de matrícula é um excelente exemplo, oferecendo grande capacidade de intervenção, embora a sua ação esteja limitada às áreas reservadas a residentes por força dos constrangimentos legais relacionados com a proteção de dados.

A capacidade de *enforcement* legal, vital para a atividade da empresa, depende muito da presença, ou melhor, da perceção de presença de meios de fiscalização no terreno. Não significa que seja necessária a comparência de um Agente de Fiscalização do Estacionamento (AFE) em cada arruamento de Lisboa, nem a cidade o exige. O que é fundamental é garantir uma elevada prontidão perante o surgimento de obstáculos a uma circulação fluída e isso consegue-se com tecnologias desenvolvidas em redor deste objetivo de agilidade e com capacidade de ativar, em tempo oportuno, meios capazes de atuar e de dissuadir o estacionamento indevido.

Um aumento do corpo de fiscalização diretamente proporcional ao crescimento da exploração também acarretaria riscos alguns acrescidos à sustentabilidade da empresa por intermédio de uma alavancagem operacional algo desequilibrada em paralelo com a menor procura de rotação que se perspetiva das novas ZEDL.

No entanto, uma trajetória inversa também não é desejável – há que encontrar um ponto de equilíbrio e preservar uma dimensão adequada à capacidade de resposta que se pretende.

Tabela 1.11 Evolução do número de lugares por Agente de Fiscalização de Estacionamento Apeado 2014 - 2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Lugares Tarifados	29 039	46 178	47 366	54 875	67 008
Lugares de Residentes	4 370	5 305	5 685	6 490	8 707
Lugares em ZAAC	571	535	527	527	522
Total de Lugares	33 980	52 018	53 578	61 892	76 237
AFE Apeados	51	102	106	98	93
Lugares por AFE Apeado	666	510	505	629	818

A queda verificada no número de AFE apeados (os números apresentados traduzem trabalho efetivo e não a composição nominal do corpo de fiscalização) não reflete o dimensionamento mais apropriado que passa por um rácio Lugares/AFE apeado mais reduzido, mas as necessidades de uma formação para as funções de fiscalização exigente e rigorosa não se compadecem com uma precipitação no engrossar de fileiras que viria a apresentar uma fatura elevada a pagar relativamente aos danos no nível do serviço e no rigor que se exige neste campo. No seu plano de atividades para 2019 a EMEL perspetiva um reforço substancial da área da fiscalização.

Tabela 1.12 Evolução da atividade de fiscalização - volume de operações 2014 - 2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Denúncias e Avisos	312 044	342 800	451 595	420 479	371 578
Desbloqueamentos	29 480	43 081	44 227	45 919	50 121
Remoções	9 950	10 232	9 617	9 769	11 547

Com uma área de cobertura mais vasta e perante exigências de intervenção mais sofisticadas a EMEL aposta em meios de maior raio de ação e flexibilidade: meios motorizados – os tradicionais reboques e carrinhas de bloqueadores mas também Brigadas de Intervenção Rápida (BIR) voltadas para a fiscalização de estacionamento nas faixas BUS em estreita coordenação com a CARRIS e a Polícia Municipal, o Veículo de Leitura Ótica de Matrícula a atuar nas áreas de estacionamento reservadas para residentes e ainda motociclos que servem de meio de transporte a AFE que nos períodos de maior intensidade de tráfego centram a sua atenção no estacionamento em segunda fila ficando depois disponíveis para acorrer a situações muito específicas e penalizadoras como infrações nas bolsas de cargas e descargas. A simples disponibilização de um motociclo para um AFE desenvolver a sua atividade confere-

Ihe uma capacidade de intervenção incomparável – o seu raio de ação cresce, ajudando à tal percepção de presença permanente, mas também a capacidade de chegar onde estão os problemas de forma rápida, sem que esteja limitado nessa capacidade pela obediência a um percurso predefinido.

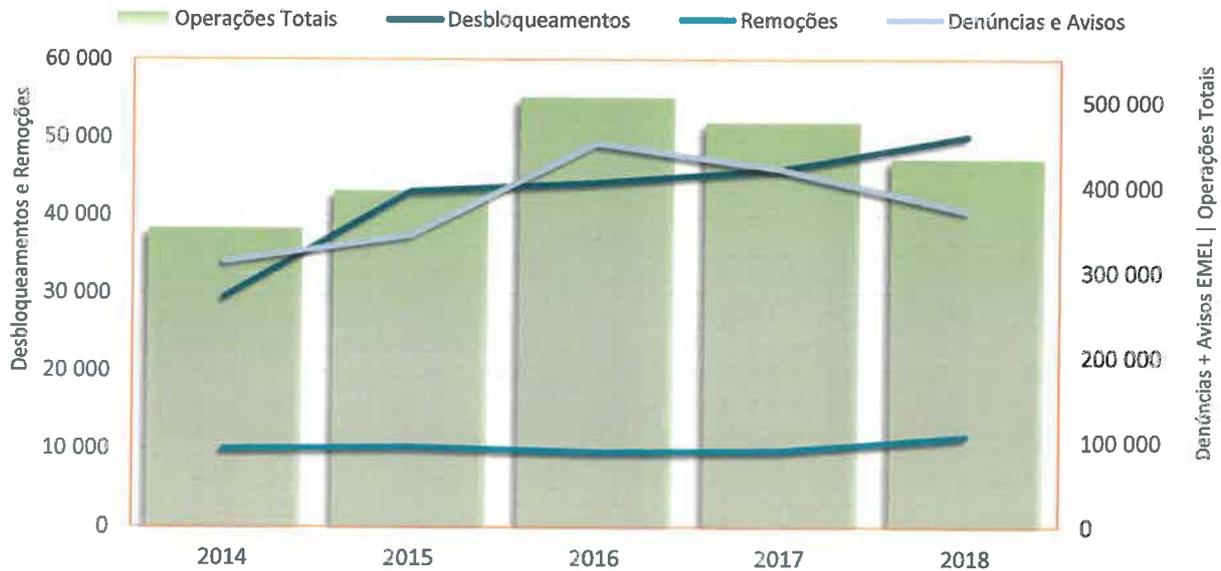


Gráfico 1.5 Evolução das operações de fiscalização 2014 - 2018

Neste contexto de maior afetação de recursos a meios motorizados não surpreende a subida a que se assiste no número de desbloqueios e remoções, algo que, por outro lado, se reflete na queda verificada na quantidade de denúncias e avisos uma vez que os respetivos volumes de produção nos meios motorizados são menores que na fiscalização apeada.

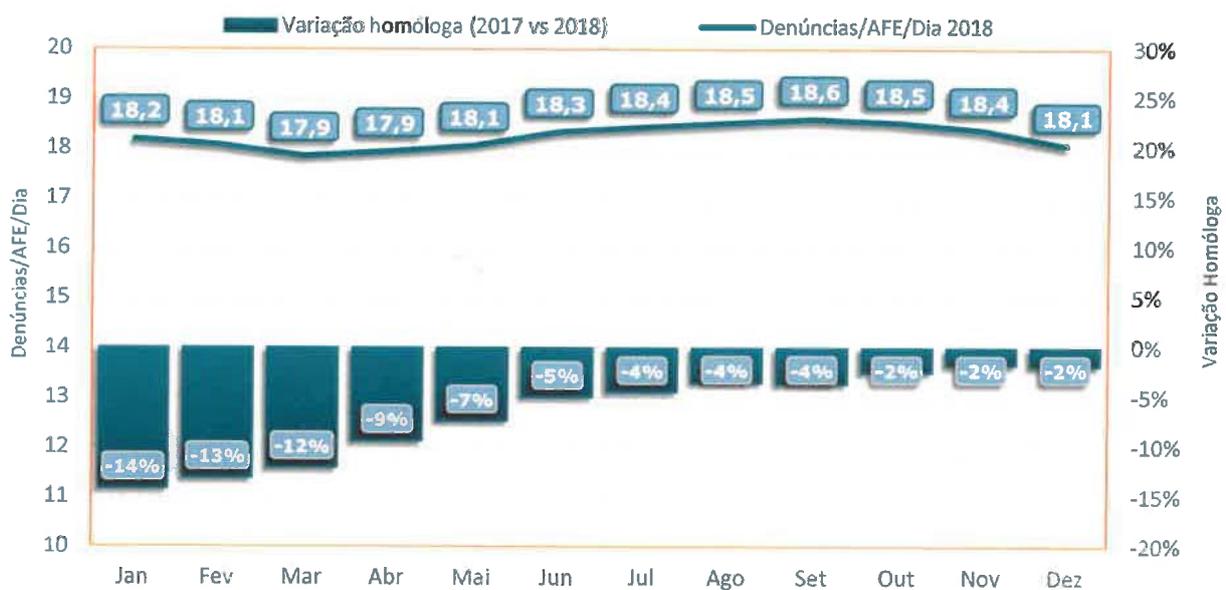


Gráfico 1.6 Evolução mensal das operações apeadas 2018

Os níveis de produtividade medidos pelo rácio de denúncias/AFE/dia caracterizaram-se em 2018 por uma vincada estabilidade.



Gráfico 1.7 Evolução das denúncias relacionadas com estacionamento em segunda fila e em bolsas de cargas e descargas 2016 - 2018

A prática de uma fiscalização cada vez mais centrada nos obstáculos à circulação nos arruamentos da cidade evidencia-se com a evolução do volume de denúncias relacionado com infrações de estacionamento em segunda fila e nas bolsas de cargas e descargas – estas categorias de infração estão integradas na segunda prioridade na atividade de fiscalização, logo atrás das infrações relacionadas com dificuldades levantadas à mobilidade pedonal (estacionamento em passadeiras ou passeios) e com a ocupação indevida de lugares reservados a deficientes motores. Infrações relacionadas com não pagamento ou pagamento insuficiente são a última prioridade definida.

A EMEL parece estar a conseguir desenvolver a sua capacidade de intervenção, dotando-se de uma flexibilidade fundamental para ir ao encontro do que a cidade espera da sua ação. Note-se que esta evolução francamente positiva do volume de denúncias de estacionamento em segunda fila e em bolsas de cargas e descargas regista-se num plano de redução global do número de denúncias. Ainda assim, este trajeto conheceu alguns sobressaltos e foi necessário um grande esforço de adaptação para atingir estes resultados.

O indicador que mede o tempo médio de espera pelo desbloqueio após pedido é um indicador muito relevante da eficácia dos serviços de fiscalização. É importante garantir que

a resposta às solicitações de desbloqueio não demora para além do razoável, mesmo considerando que muita desta atividade se desenvolve em zonas da cidade de tráfego intenso e acessos difíceis – cada minuto de espera prejudica gravemente a imagem do serviço e não joga a favor da melhoria da conjuntura que rodeia a atuação de quem todos os dias palmilha as ruas de Lisboa com a missão de ordenar o estacionamento.

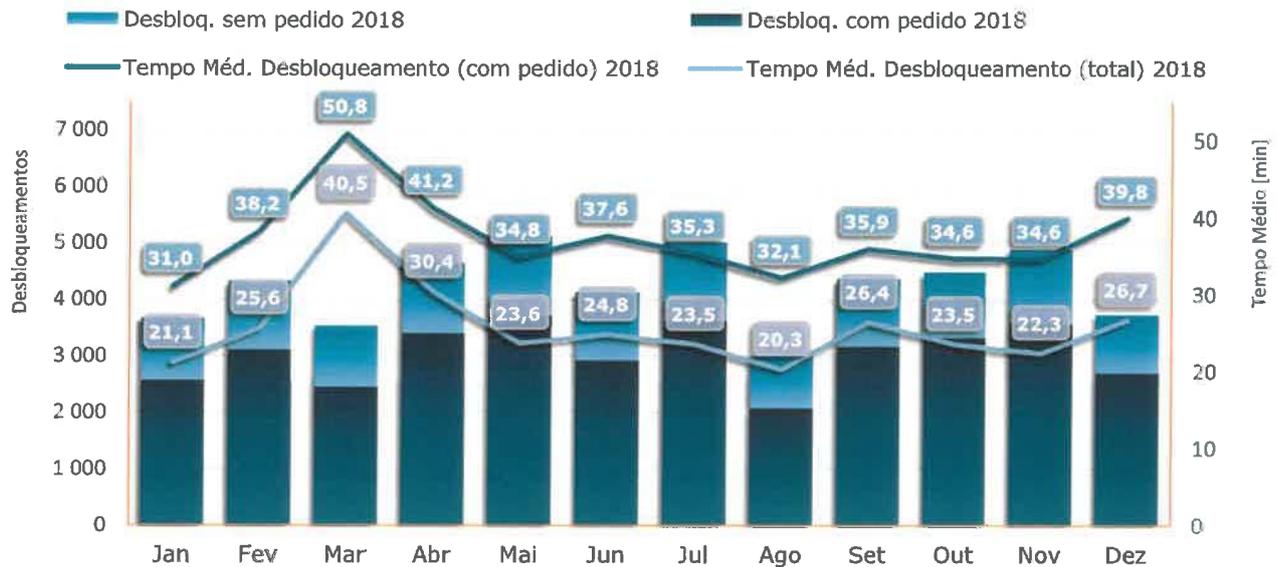


Gráfico 1.8 Evolução mensal do número de desbloqueios e do tempo médio de resposta ao pedido de desbloqueio 2018

A EMEL tem desenvolvido esforços para melhorar a *performance* a este nível, procurando reduzir ao mínimo este período de espera. Não obstante, a reorganização introduzida nos serviços no sentido de potenciar a flexibilidade, capacidade de intervenção e prontidão da fiscalização acabou por introduzir alguma "areia" numa engrenagem cada vez mais oleada e levou a que se assistissem nos meses de março e abril valores muito elevados no tempo de espera pelo desbloqueio, isto apesar do número relativamente baixo de desbloqueios, especialmente em março – foram definidas novas equipas, com diferentes áreas a fiscalizar, o que exigiu algum esforço de adaptação e habituação. Pois bem, a equipa não esmoreceu e foi capaz de corrigir a trajetória que se desenhava, reencontrando um caminho de redução do tempo de espera. Ainda não foi possível recuperar para o patamar de referência anterior, mas a consolidação de processos a que se assiste permite perspetivar objetivos ambiciosos e, a breve prazo, será possível atingir tempos de espera de acordo com as melhores práticas.

Apesar deste maior foco e de um refinamento na alocação dos esforços e meios disponíveis na resposta aos maiores problemas de mobilidade no desenvolvimento da fiscalização, existe a convicção de que se está a conseguir criar aquela perceção de permanente acompanhamento do estacionamento e que se vai consolidando uma crescente cultura de

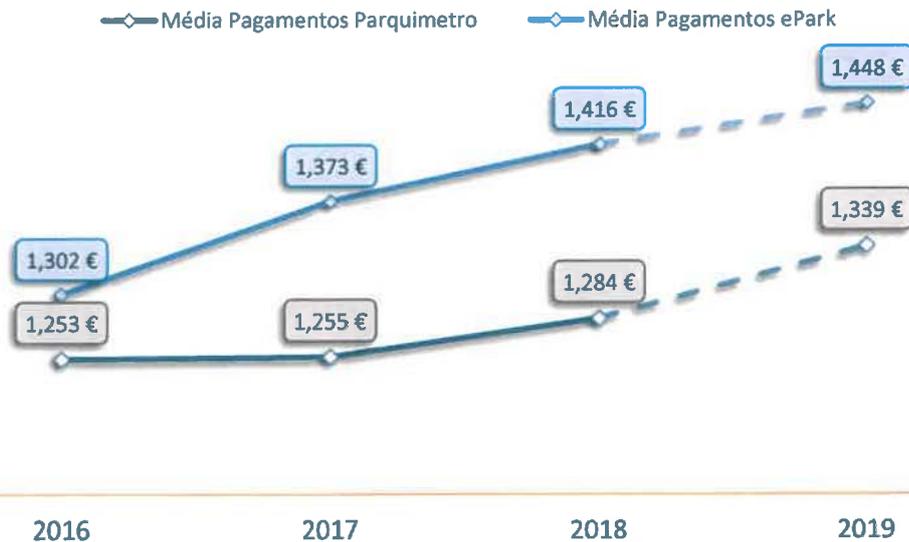


Gráfico 1.9 Evolução do pagamento médio de estacionamento na via pública 2016 - 2019

pagamento e de respeito pelas restantes normas de estacionamento. O comportamento do indicador que mede o pagamento médio de estacionamento na EMEL (a média do valor nominal das transações efetuadas) parece validar esta tese já que há uma clara tendência de aumento, quer nos pagamentos realizados nos parquímetros, quer nos efetuados com recurso ao ePark – se se admitir que a procura derivada de estacionamento de rotação, ou seja, o motivo que leva o automobilista a procurar estacionamento de rotação, se manteve constante, então parece existir uma maior apetência para o cumprimento. Este indicador reveste-se de particular robustez ao ser determinado com base em milhões de pagamentos - mais precisamente 20 267 267 transações (os valores de 2019 respeitam aos meses de janeiro e fevereiro).

Serviço de Contraordenações

Por mais elevado que seja o nível de otimização alcançado na organização das atividades de fiscalização não se poderão esperar resultados consistentes se não existir eficácia na notificação das denúncias. Mesmo com uma realização plena no incutir de uma perceção de ubiquidade do corpo de fiscalização, tal facto apenas se concretiza nos objetivos finais da

empresa se o processo de notificação lhe conferir credibilidade – em ampla medida é perante a notificação que o infrator materializa o efeito do estacionamento indevido, e essa materialização é tão mais sólida quanto menor for o hiato decorrido entre a ocorrência da transgressão e a receção da notificação. Só com um sistema de notificação rápido e eficaz é possível construir uma associação forte entre incumprimento e penalização e, de facto, implementar mecanismos efetivos de dissuasão do estacionamento indevido.

Ao longo dos anos a EMEL debateu-se com problemas diversos no âmbito dos procedimentos de notificação. Com a introdução de um *software* integrado das operações de gestão de estacionamento, em 2016/2017, criaram-se condições para uma total eficácia no processo contraordenacional.

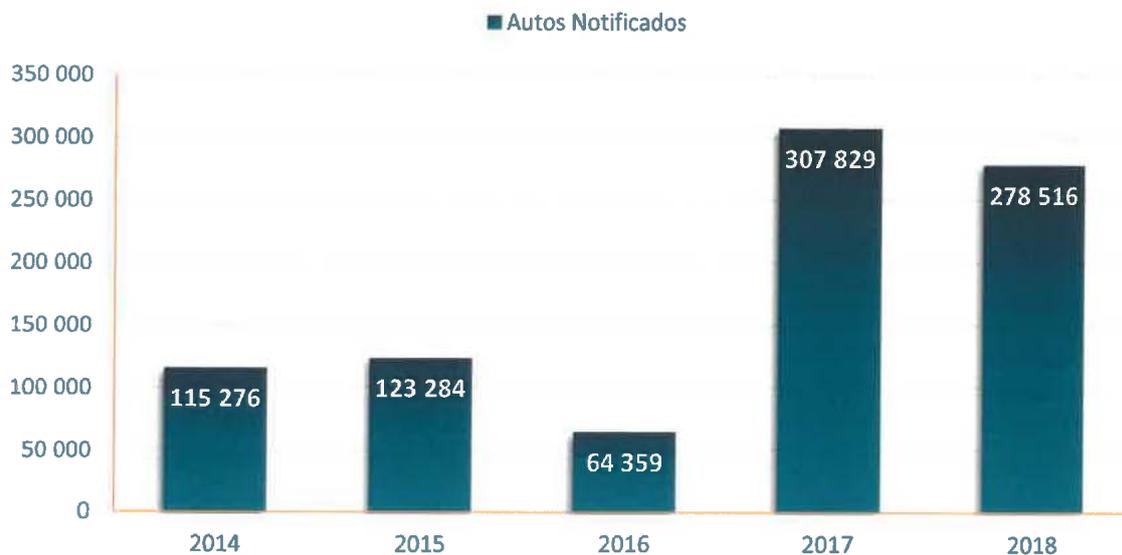


Gráfico 1.10 Evolução dos autos notificados pela EMEL 2014 - 2018

O “pico” que se observa em 2017 prende-se com o volume de autos decorrentes de anos anteriores, essencialmente de 2016, que não tiveram uma resposta atempada e acabaram por ser notificados apenas nesse ano. Já em 2018 voltaram a registar-se alguns sobressaltos no dispositivo instalado, o que veio a atrasar o processo de notificação, no entanto as diferenças fizeram-se sentir e os recursos que a empresa soube desenvolver deram-lhe uma capacidade de recuperação que antes não existia – a EMEL chegou ao final do ano com um registo de grande eficácia na notificação aos arguidos dos autos de contraordenação e comunicação dos mesmos à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, mantendo a menor dilação de tempo na realização desse procedimento.

A competência na resposta flexível e adaptada às necessidades da cidade que a equipa de gestão e o efetivo de fiscalização estão a conseguir desenvolver está, hoje, perfeitamente alinhada com as capacidades que a empresa conseguiu erguer a partir dos recursos alocados ao processo contraordenacional. Todos os requisitos estão presentes para que uma verdadeira capacidade de *enforcement* atinja a plena efetividade e culmine na eficácia da dissuasão do estacionamento indevido.

1.1.3 Outras Atividades de Suporte à Operação

O esforço absorvido pela expansão da atividade tem particular intensidade na configuração e organização dos serviços de suporte. A escala que a empresa vai assumindo exige dos seus recursos uma reposta muito exigente – há maior desgaste, mais equipamentos, maiores distâncias –, mas o tempo não para à espera que a EMEL se prepare e o nível de serviço tem que permanecer elevado. A empresa tem-se mostrado à altura desenvolvendo as suas competências na aquisição de equipamentos e na contratação da manutenção e fornecimentos.

Parquímetros e Respetiva Manutenção

Durante alguns anos a EMEL passou por dificuldades na abordagem ao mercado onde se transacionam os principais equipamentos da exploração de estacionamento na via pública, os parquímetros. Trata-se de um mercado complexo, com poucos *players* a nível nacional onde a EMEL se apresenta, a larga distância, como maior cliente. Este facto leva a que cada procedimento de aquisição da EMEL tenha grande importância para os fornecedores, que procuram por todos os meios bater a concorrência, mas que por vezes acabam por levantar alguns obstáculos ao normal andamento das transações.

Entretanto a empresa soube evoluir e hoje dirige-se ao mercado para obter, mais do que os próprios equipamentos, aquilo que as máquinas oferecem – um meio de pagamento fiável. Já não se contratualiza apenas o fornecimento e instalação dos parquímetros, mas estabelece-se uma ligação de longo prazo, normalmente oito anos, que contempla não só os equipamentos mas toda a manutenção e fornecimento de peças para substituição, segundo um acordo de níveis de serviço que permite uma muito melhor alocação do risco e

assim garantir a máxima disponibilidade dos aparelhos, aumentando a segurança e conforto de quem estaciona nas zonas tarifadas.

Este novo modelo de aquisição tem corrido de forma favorável, para a EMEL que conseguiu uma redução significativa dos preços dos equipamentos e uma manutenção desenvolvida por quem melhor conhece os equipamentos, mas também para o fornecedor que acede a uma estabilidade que não se compara com a intermitência dos procedimentos de aquisição. A perspetiva é a de que se mantenha este padrão ao longo dos próximos anos, em que está planeada a compra de um grande volume de parquímetro, para fazer face à expansão da atividade à restante área da cidade, mas também para substituir as máquinas mais envelhecidas, menos sofisticadas e mais propensas a avarias.



Gráfico 1.11 Evolução do número de avarias por parquímetro 2015 - 2018

Um dos principais resultados do sucesso do novo modelo de aquisição é a redução do número de avarias por máquina. De resto, em 2018 assistiu-se mesmo a uma redução do valor absoluto das avarias, isto apesar de ter sido o ano em que mais parquímetros se instalaram na história recente da EMEL, ou seja, a empresa tem (bastantes) mais máquinas, mas houve menos ocorrências.

Ao longo do ano foram instalados 550 novos parquímetros e ainda foram recuperados outros 179. Do total de instalações 481 destinaram-se à expansão da atividade (nem todos os parquímetros foram ativados em 2018, apesar de instalados alguns seriam ligados já em 2019)

e as restantes máquinas foram reservadas para substituir os aparelhos mais antigos e obsoletos. Este é um dos fatores mais importantes a concorrer para a redução do número de avarias registada, mas não é o único. A equipa de manutenção da EMEL acompanha a atividade de muito perto e desenvolveu uma capacidade de planeamento que lhe permite determinar a melhor localização para cada tipo de parquímetro – por exemplo, máquinas mais suscetíveis a encravamentos deverão situar-se em áreas de menor procura de rotação ou com maior propensão ao uso do pagamento eletrónico.

INCIDÊNCIA DE AVARIAS POR PARQUÍMETRO

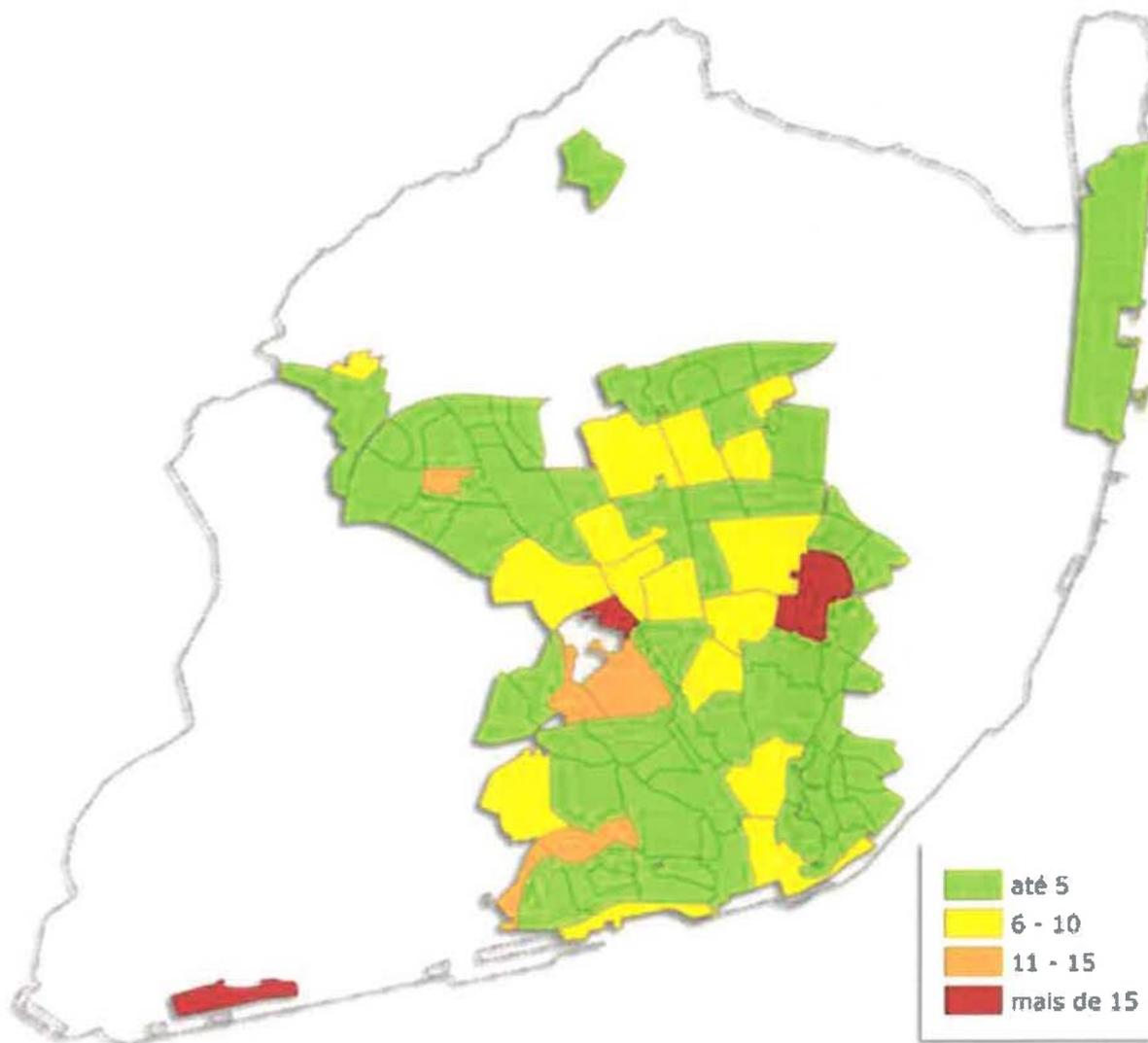


Gráfico 1.12 Incidência de avarias por parquímetro por ZEDL 2018

Na distribuição dos equipamentos pelas diversas zonas tarifadas procura-se que os equipamentos mais fiáveis sirvam ZEDL com maior procura, assegurando-se simultaneamente a maximização da rentabilidade e do nível de serviço prestado. O planeamento desenvolvido

está a conseguir excelentes resultados, notando-se de imediato a predominância da cor verde nas áreas mais centrais da cidade, apesar de subsistirem ZEDL com uma incidência considerável de avarias. No entanto, muitas destas avarias não estão diretamente associadas ao estado das máquinas ou ao uso de que são alvo – antes são provocadas por vandalismo.

PROPORÇÃO DAS AVARIAS MOTIVADAS POR VANDALISMO

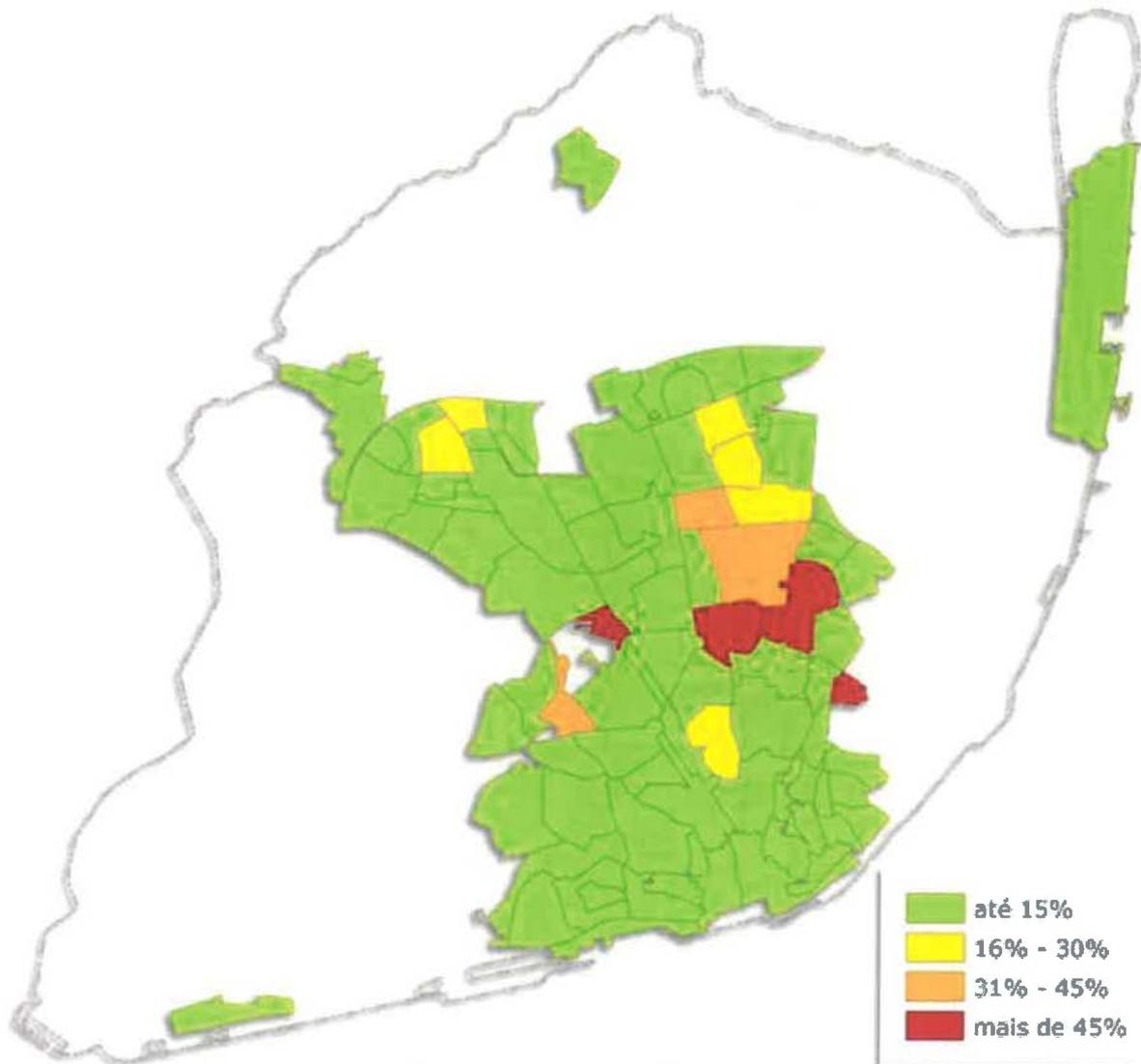


Gráfico 1.13 Proporção de avarias causadas por vandalismo 2018

Comparando o último gráfico com o anterior percebe-se de imediato que, excetuando a ZEDL 051 – Belém, em todas as outras em que se verifica maior incidência de avarias há também a maior proporção de avarias decorrentes de atos de vandalismo – é o que acontece nas ZEDL 008 – Alameda, 009 – Chile, e 023 – Bairro Azul. Para além destas, também na 017 – Estefânia e na 19D – Penha de França se registam frequentemente ocorrências de

vandalismo, provocando metade das avarias totais assinaladas nestas zonas. Este é um flagelo com que a empresa se debate, colocando-se em causa a rentabilidade da operação e a qualidade do serviço prestado, mas também aqui se observa um franco progresso. Se não existem máquinas completamente imunes a atos de vandalismo há, no entanto, modelos mais e menos propensos a estes fenómenos e por esta via torna-se possível, se não anular, pelo menos mitigar os respetivos impactos.

Tabela 1.13 Parquímetros ativos por ZEDL 2017 - 2018

	2017	2018		2017	2018		2017	2018
001 - Berna/Valbom	73	70	032 - São Paulo	29	27	20H - Santa Clara (H)	7	15
002 - Amoreiras	20	17	033 - Príncipe Real	44	43	24C - São Vicente (C)	1	15
003 - Parque	22	22	034 - Santa Isabel	46	46	03A - Alvalade (A)		22
004 - Rio de Janeiro	33	33	035 - Pç. de Espanha	49	49	03D - Alvalade (D)		1
005 - Av. Liberdade	47	46	036 - Bairro S. Miguel	29	29	03E - Alvalade (E)		2
006 - S. Mamede	32	31	037 - Anjos	85	86	04D - Areeiro (D)		16
007 - Santa Marta	25	25	038 - Socorro	46	46	04E - Areeiro (E)		16
008 - Alameda	86	85	040 - Igreja	41	41	11I - Campolide (I)		1
009 - Chile	63	63	041 - Av. Brasil	30	29	11G - Campolide (G)		16
010 - Avenidas Novas	65	61	043 - Stª Catarina/Bica	6	6	11H - Campolide (H)		26
012 - Chiado	25	25	045 - Quinta da Luz	31	31	19B - P. de França (B)		2
013 - Baixa	17	19	046 - Laranjeiras	63	66	19D - P. de França (D)		14
014 - Praça J. Fontana	41	41	048 - Parque Nações	132	132	19G - P. de França (G)		3
015 - Entrecampos	62	62	049 - Ms. da Cidade	20	20	23A - S. D. Benfica (A)		2
016 - Campo Pequeno	36	36	051 - Belém	4	3	23B - S. D. Benfica (B)		29
017 - Estefânia	52	54	055 - Bairro de Santos	41	39	23C - S. D. Benfica (C)		15
018 - Mq. de Pombal	42	42	060 - Madragoa	7	7	23D - S. D. Benfica (D)		8
019 - Alvalade	39	40	061 - Carnide	12	12	23E - S. D. Benfica (E)		9
020 - Campolide	14	23	062 - Av. Lusíada	21	21	23F - S. D. Benfica (F)		16
021 - Castilho	38	38	021 - Palácio da Justiça	5	5	23G - S. D. Benfica (G)		46
022 - João XXI	135	135	029 - C. Universitária	25	25	23H - S. D. Benfica (H)		4
023 - Bairro Azul	21	21	052 - Av. Brasília	18	18	23K - S. D. Benfica (K)		34
024 - Campo Ourique	125	125	024 - Campo Ourique	3	2	23L - S. D. Benfica (L)		19
025 - Campo Santana	38	38	022 - Praça Pasteur	2	2	24A - São Vicente (A)		1
026 - Infante Santo	54	53	03G - Alvalade (G)	2	7	24D - São Vicente (D)		13
027 - Lapa	42	42	03K - Alvalade (K)	3	3	24E - São Vicente (E)		4
028 - Santos	40	39	03P - Alvalade (P)	38	38	24F - São Vicente (F)		10
029 - Campo Grande	20	20	19A - P. de França (A)	15	15	24G - São Vicente (G)		3
030 - Gulbenkian	17	17	19C - P. de França (C)	25	25	24H - São Vicente (H)		1
031 - Roma	56	57	19F - P. de França (F)	18	17	TOTAL	2 278	2 633

A EMEL chega ao final de 2018 com um parque de 2 633 máquinas ativas, um aumento de quase 16% face a 2017. Só o sucesso do novo modelo de aquisição, o saber acumulado ao longo de 24 anos de operação e a competência dos seus quadros é que permitem a manutenção de um departamento de manutenção que se mantém com os mesmos 16 colaboradores ao longo dos últimos anos e com melhorias no serviço prestado à cidade.

Coleta

Os serviços de coleta têm sido das áreas mais desafiadas pelo ritmo de expansão da empresa. São os homens e as mulheres desta equipa os responsáveis pela recolha e tratamento dos valores depositados nos, agora, 2 633 parquímetros ativos na empresa, mas também nos 37 parques de estacionamento, no parque de rebocados, nos pontos de atendimento e na base operacional dos bloqueadores. O trabalho aqui desenvolvido é de grande rigor e exige minúcia e total concentração – basta ter presente que os pagamentos de estacionamento que não são realizados através do ePark são realizados em moeda, o que corresponde a vários milhões de moedas que passam pelo tratamento destes operacionais todos os anos.

O ePark veio dar uma grande ajuda absorvendo um montante equivalente à maior parte do acréscimo de rendimentos de estacionamento na via pública a que se tem assistido, ou seja, o número de pagamentos realizados nos parquímetros tem aumentado, e com ele o valor depositado em moedas, mas muito menos que aquilo que se registaria caso a empresa não tivesse, em boa hora, desenvolvido a sua ferramenta de pagamento eletrónico. Por outro lado, a expansão na via pública traz um outro desafio: é que existem cada vez mais parquímetros e eles situam-se cada vez mais longe, exigindo cuidados redobrados de todo o planeamento de coleta que tem revelado grande eficácia e crescente eficiência – os montantes a recolher crescem, os pontos de recolha aumentam e ficam cada vez mais longe mas o efetivo da operação de coleta permanece inalterado nos 17 operacionais. O número médio de recolhas por dia exhibe as dificuldades impostas, essencialmente pelas maiores distâncias a percorrer, ao cair de 619 em 2017 para 604 em 2018. Mas há números que impressionam nesta atividade. Em 2018:

- ✓ Foram realizadas quase 160 000 recolhas nos parquímetros
- ✓ Dessas recolhas resultaram mais de 245 000 kg de moeda
- ✓ Das lojas, parques e base operacional foram transportados mais de 21 000 sacos

O serviço de coleta foi uma das áreas operacionais que beneficiaram da modernização da frota afeta à sua atividade, dispondo agora de veículos inteiramente elétricos para a execução dos trabalhos de recolha e transporte de valores.

Suporte Operacional Diverso

A EMEL dispõe de um piquete de intervenção, fundamental para garantir um nível de prontidão adequado e que não pode ficar refém da disponibilidade que a cada momento se verifica no mercado. Esta equipa pode prestar serviços a qualquer área da empresa, designadamente à Gestão de ZAAC ou à Gestão de Operações em Parques de Estacionamento, mas nos últimos anos o seu esforço tem sido quase totalmente absorvido pela expansão da operação na via pública. É nas instalações que albergam o piquete que são preparados os sinais que vão regulamentar o estacionamento nas novas ZEDL e se recuperam os parquímetros, já usados mas ainda em boas condições operacionais, para substituir as máquinas mais deterioradas.

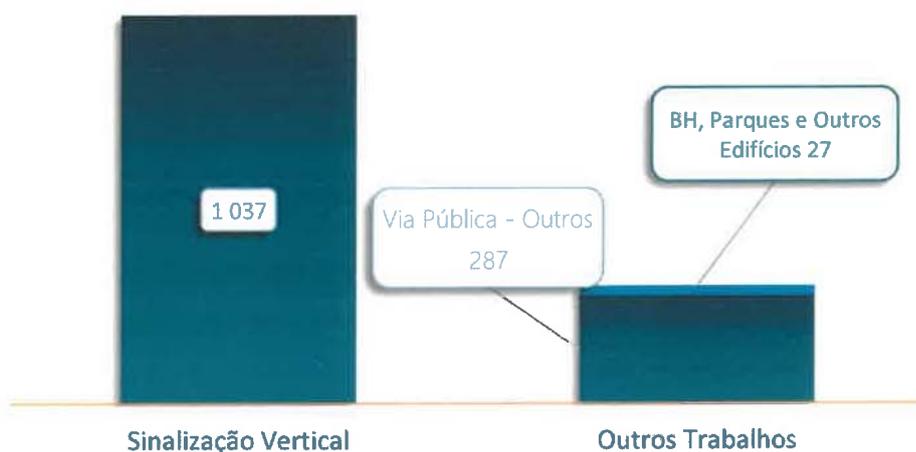


Gráfico 1.14 Atividade das equipas de manutenção diversa 2018

Também é esta brigada que produz maciços para a colocação de parquímetros e se encarrega da remoção e realocação destes equipamentos, algo que pode parecer revestir-

se de um carácter algo prosaico mas que garante à empresa a flexibilidade necessária para acompanhar a dinâmica urbana de uma cidade vibrante como é Lisboa na atualidade.

Para que se possa ampliar a capacidade de intervenção desta unidade a EMEL está a dotá-la de novos recursos: foi instalada uma estação de soldadura capaz de efetuar trabalhos em armazém ou noutros locais, caso a tarefa assim o exija; decorre a implementação de um *software* de gestão de *stocks* que permitirá assegurar a ausência de roturas de peças e outros materiais em paralelo com uma gestão mais racional; o próprio armazém está a ser remodelado para viabilizar condições de resposta mais efetiva para todas as áreas da EMEL, da via pública aos parques de estacionamento, da frota às áreas transversais.



Figura 1.4 Novas instalações dos serviços de manutenção

As equipas de manutenção dispõem dos recursos necessários para as repinturas regulares da sinalização horizontal, aspeto fundamental para o eficaz ordenamento do estacionamento, no entanto o volume de solicitações de que o serviço é alvo obriga a que estas tarefas sejam, na maior parte dos casos, contratadas externamente. Em 2018 as energias foram canalizadas, essencialmente, para a expansão para novas áreas, acabando por se registar uma forte

quebra nos trabalhos de repintura, algo que a EMEL procurará corrigir no futuro, equacionando-se o reforço da capacidade interna para estes trabalhos tendo em conta a evolução dos preços praticados em mercado.

Tabela 1.14 Repinturas de lugares por ZEDL 2018

ZEDL	Lugares	ZEDL	Lugares
001 – Berna / Valbom	1 132	032 – S. Paulo	439
006 - S. Mamede	112	033 - Príncipe Real	123
008 - Alameda	9	036 - Bairro S. Miguel	103
009 - Chile	170	038 - Socorro	44
010 – Avenidas Novas	512	040 - Igreja	19
013 - Baixa	7	041 - Av. Brasil	218
014 - Praça José Fontana	244	045 – Quinta da Luz	1 198
016 - Campo Pequeno	282	048 – Parque das Nações	1 522
017 – Estefânia	448	03K – Alvalade (K)	45
018 - Marquês de Pombal	83	03P – Alvalade (P)	106
021 - Castilho	815	19A – Penha de França (A)	16
022 - João XXI	211	19C – Penha de França (C)	19
024 - Campo Ourique	35	23K – S. D. Benfica (K)	46
030 - Gulbenkian	88	24F – São Vicente (F)	31
		Total	8 077

Para além das repinturas a empresa opta por externalizar serviços de manutenção e outros trabalhos que exigem um domínio técnico mais profundo mas que não representam para a EMEL competências *core* da sua atividade. O desenvolvimento dos procedimentos de aquisição destes serviços e posterior acompanhamento da execução dos contratos celebrados é centralizado na secção de Manutenção de Edifícios e Infraestruturas (MEI), que ao longo do ano de 2018, em conjunto com outros organismos da Direção de Apoio Técnico (DAT), se encarregou de áreas e projetos tão diversos como:

- ✓ Manutenção elétrica e mecânica dos parques de estacionamento em estrutura
- ✓ Manutenção dos sistemas AVAC, jardins, segurança eletrónica, equipamentos de primeira intervenção e desinfestações nas diversas instalações da EMEL
- ✓ Fornecimento de energia elétrica a toda a empresa
- ✓ Manutenção dos 17 elevadores sob responsabilidade da empresa, nove dos quais de uso público
- ✓ Manutenção das escadas rolantes do Percurso Mecanicamente Assistido da Mouraria
- ✓ Reparação da claraboia do parque do Mercado do Chão do Loureiro
- ✓ Acompanhamento das obras de reconfiguração do edifício da Rua Sanches Coelho para acolhimento da nova base operacional, incluindo a transferência do Centro de Controlo Operacional (CCO) da sede da empresa com a adaptação da sala que acolhe este dispositivo aos requisitos legais que enquadram este tipo de instalações
- ✓ Implementação de um sistema CCTV nas instalações operacionais de manutenção e estudo de propostas de sistemas de natureza semelhante para a área de tratamento de valores
- ✓ Instalação de carregadores de veículos elétricos em diversos parques de estacionamento
- ✓ Reformulação das instalações do Call Center da empresa ampliando o número de postos de atendimento

Ao longo do ano a MEI vai ocorrendo às diversas solicitações para reparação e beneficiação das várias instalações da empresa e na via pública. Dada a natureza das suas funções a MEI contacta diretamente com a realidade do vandalismo praticado sobre equipamentos da EMEL, dando nota de, ao contrário do que sucede com os parquímetros, algum crescimento deste tipo de práticas, designadamente nos elevadores, equipamentos vitais para a aposta na mobilidade suave e inclusiva preconizada pelo município.

A frota da EMEL tem vindo a crescer ao longo dos últimos anos em resposta à expansão da empresa, mas também por via da aposta definida para as metodologias de fiscalização.

No final de 2018 a frota total era composta por 92 veículos automóveis e 46 motociclos, o que representa um crescimento de 10% nos automóveis e 6% nos motociclos face a 2017.

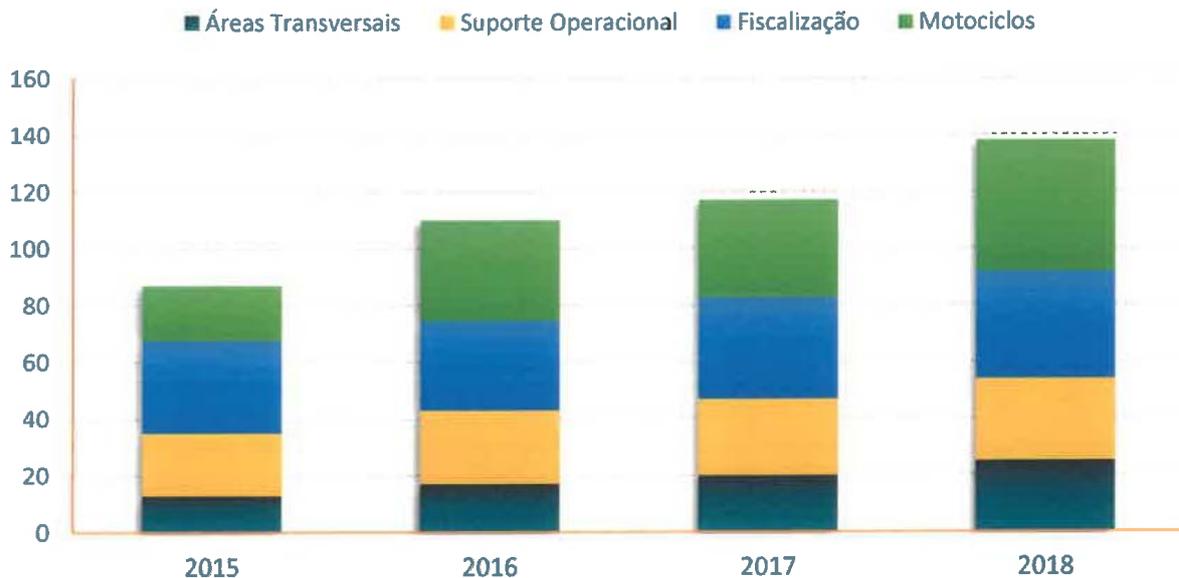


Gráfico 1.15 Alocação da frota da EMEL por área funcional 2015 - 2018

Centrando a atenção apenas nos veículos automóveis, que produzem maiores impactos, o investimento realizado não foi suficiente para reduzir a idade média da frota, que se manteve, mas viabilizou o regresso a uma trajetória de descarbonização que a EMEL preserva como objetivo de fundo no que à composição da frota diz respeito – em 2017 não foi possível consolidar esse percurso já que grande parte do investimento destinou-se à ampliação da frota de reboques, área em que o mercado ainda não disponibiliza soluções elétricas ou híbridas que a EMEL entenda como adequadas às exigências impostas pela operação. Já no ano transato as aquisições destinaram-se a áreas operacionais em que as opções elétricas disponíveis se mostram perfeitamente aptas.

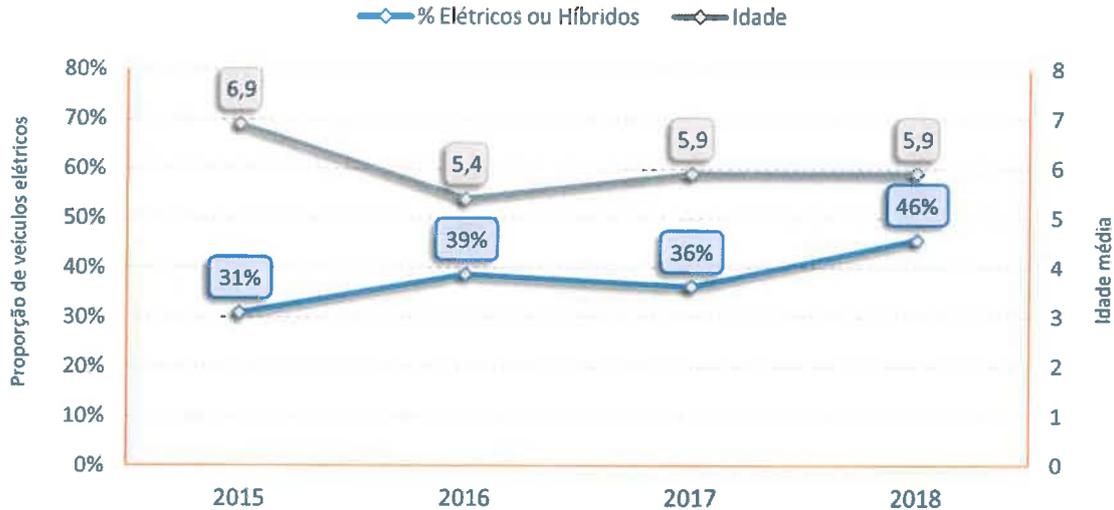


Gráfico 1.16 Idade média e proporção de veículos elétricos ou híbridos 2015 - 2018

Ao longo dos próximos anos a EMEL implementará um ambicioso projeto de substituição e ampliação de toda a frota de carrinhas de bloqueadores, o que produzirá impactos substantivos na idade da frota uma vez que algumas delas estão já bastante envelhecidas.

1.2 PARQUES DE ESTACIONAMENTO

O investimento em parques de estacionamento é outro eixo da estratégia de devolução do espaço público à cidade. Em muitos locais a construção de novos parques é a única resposta disponível para a escassez de estacionamento, seja pela procura de rotação e pelas necessidades de estacionamento dos residentes ou pelo plano de densificação da rede de parques dissuasores. A EMEL lançou recentemente um procedimento de contratação de serviços para a realização de um estudo que dotará a empresa de bases sólidas para o melhor planeamento de desenvolvimento da rede de parques.

1.2.1 Evolução dos Lugares Disponíveis

Quase 900 novos lugares concorreram para reforçar a oferta em parques localizados um pouco por toda a cidade. Campo das Cebolas, Santos, Torres de Lisboa são exemplos de zonas, bastante distantes entre si, que beneficiaram do acréscimo de lugares em parques. É agora evidente a consolidação da dinâmica de crescimento deste tipo de infraestrutura estacionamento em níveis que claramente ultrapassam a mera marginalidade, isto é, que atingem os 2 dígitos (25% e 14% em 2017 e 2018, respetivamente).

Tabela 1.15 Evolução do número de lugares em parques 2014 - 2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Alto dos Moinhos	279	279	279	279	279
Álvaro Pais	255	255	---	---	---
Ana de Castro Osório	76	76	76	79	79
Areeiro	180	180	180	180	180
Avenida Lusfada	92	92	92	92	92
Belém	76	76	76	76	76
Biblioteca Nacional	117	117	---	---	---
Calçada do Combro	250	248	248	248	248
Campo Grande	196	196	196	196	196
Casal Vistoso	238	238	238	256	256
Chão do Loureiro	192	190	190	192	192
Cidade Universitária	620	620	620	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	125	125	125	125
Largo de São Sebastião	28	28	28	28	28
Largo de Santa Bárbara	18	18	18	18	18
Lumiar - Metro	---	---	161	161	161
Mercado de Alvalade	---	---	118	118	118
Parque Mayer	90	70	81	81	81
Pavilhão Carlos Lopes	218	218	---	---	---
Portas do Sol	150	96	150	152	152
Quartel Bombeiros + Pavilhão Graça	---	---	127	127	57
Rego	238	238	238	240	240
Sete Rios	110	110	110	110	110
Teixeira de Pascoais	111	111	236	226	226
Universidade	225	225	225	225	225
Sousa Pinto				135	135
Santos Rio				210	210
Aldeia de Telheiras				56	56
Alcântara				202	202
Ameixoeira				501	501

Tabela 1.16 Evolução do número de lugares em parques 2014 - 2018 (Conclusão)

	2014	2015	2016	2017	2018
Campo das Cebolas					205
D. Luís I					158
Damasceno Monteiro					81
Mercado do Rato					80
Torres de Lisboa					80
Telheiras Nascente					109
Telheiras Poente					158
Total	4 552	4 474	4 480	5 601	6 402

Foram abertos 6 novos parques, com especial destaque para o Campo das Cebolas, com capacidade para 205 viaturas. Foi ainda concedida pela CML à EMEL a gestão à EMEL de 267 lugares nos Parques da Praça Central de Telheiras. Em zonas com grande procura aumentou-se a oferta de estacionamento – em Santos, 158 lugares, com a abertura do Parque da Rua D. Luís I; na Graça, 81 lugares, com a o Parque da Rua Damasceno Monteiro; e na zona das Torres de Lisboa, 79 lugares. O aumento líquido de lugares a registar em 2018 ficou-se pelos 801 devido à remodelação do espaço nos Bombeiros da Graça que ainda decorria no final do ano – o novo espaço já foi, entretanto, concluído, disponibilizando mais 115 lugares, mas a abertura teve lugar já em 2019.



Gráfico 1.17 Evolução do número de lugares em parques de estacionamento 2014 - 2018

Mas a quantidade não é tudo, importa, simultaneamente, incorporar tecnologia inovadora que melhore a qualidade do serviço prestado aos lisboetas e visitantes da cidade. A EMEL aposta muito nesta vertente de modernização que aporta sustentabilidade, à operação e ao uso dos parques, mas também melhorias na experiência de utilização dos parques EMEL. Em prol de um serviço mais ajustado às preferências dos clientes:

- O sistema da Via Verde foi integrado em mais 9 parques (D. Luís I, Parque Mayer, Universidade, Estrada da luz, Colégio Militar, Lusíada, Campo das Cebolas, Campo Grande, Chão do Loureiro, Belém e Combro) e foram instalados 8 terminais de multibanco em máquinas de pagamento automático
- Foi implementado um novo Centro de Controlo Operacional, numa nova sala sita na Rua Sanches Coelho, equipada com os mais adequados equipamentos de gestão remota



Figura 1.5 Centro de Controlo Operacional

- Reforçou-se a equipa de operacionais da brigada afeta ao Centro de Controlo, que se desloca aos parques sempre que se justifique (primeira linha de intervenção) assegurando uma resposta mais célere e eficaz ao cliente 24h/dia e 365 dias/ano.

A dinâmica de aberturas levou à contratação de 11 novos Operadores Cobradores de Parque.

1.2.2 Projeto do Campo das Cebolas

A EMEL concretizou no Campo das Cebolas um dos seus mais arrojados projetos. O empreendimento, na mente da empresa há já vários anos, nasceu com o objetivo inicial de construção de um parque de estacionamento, que bem necessário é naquela zona, mas foi muito além disso.

PARQUE DE ESTACIONAMENTO DO CAMPO DAS CEBOLAS

O Campo das Cebolas situa-se numa zona da cidade onde a dinâmica urbana se instalou muito antes do aparecimento dos automóveis. Não espanta por isso que o espaço destinado a estacionamento seja exíguo. Acresce que nas proximidades esta situação não melhora, antes pelo contrário: a ZEDL em que se situa o parque – a 013-Baixa – faz fronteira com duas ZAAC – a 042-Alfama e a 044-Castelo – o que transfere para a área do parque um forte acréscimo de pressão de estacionamento. Esta realidade é bem ilustrada pela densidade de dísticos de residente emitidos para aquele território: na ZEDL 013-Baixa o rácio dísticos/lugar é de 1,62, ou seja, existe mais de uma viatura e meia com dístico válido por cada lugar de estacionamento na ZEDL. Se aos dísticos dos residentes na 013-Baixa juntarmos os dos residentes das zonas contíguas que escolheram esta ZEDL para segunda zona o rácio sobe para 4,30 dísticos/lugar, um valor para além de qualquer perspetiva de nível de serviço aceitável. A ampliação da oferta de estacionamento, portanto, impunha-se.

O novo parque tem uma capacidade de 205 automóveis. Os lugares disponibilizados não deixarão de produzir algum alívio na elevada pressão de estacionamento que se faz sentir nos arruamentos circundantes, alguns deles com ocupações medidas acima dos 90% - de resto é a situação mais comum, e não é ainda mais abrangente porque há diversas ruas em que o estacionamento é reservado a residentes. O parque de estacionamento entrou em exploração em maio de 2018 registando-se forte afluência.

Todo o projeto é pautado por uma aura de sofisticação e basta circular na área para o perceber, mas o próprio parque apresenta-se de uma forma diferenciadora, com luz natural e aberturas ao ar livre (1), uma atmosfera agradável a transparecer modernidade (2) e com vários pormenores enriquecedores. Um dos acessos é feito por uma escadaria com mais de

dois séculos (3), particularidade de um parque que é ao mesmo tempo “uma galeria” onde estão expostos achados arqueológicos descobertos ao longo da obra (4). A mobilidade sustentável está patente nos diversos lugares reservados para carregamento de veículos elétricos (5), e ainda se encontra espaço para os modos suaves numa área de estacionamento de bicicletas (6).

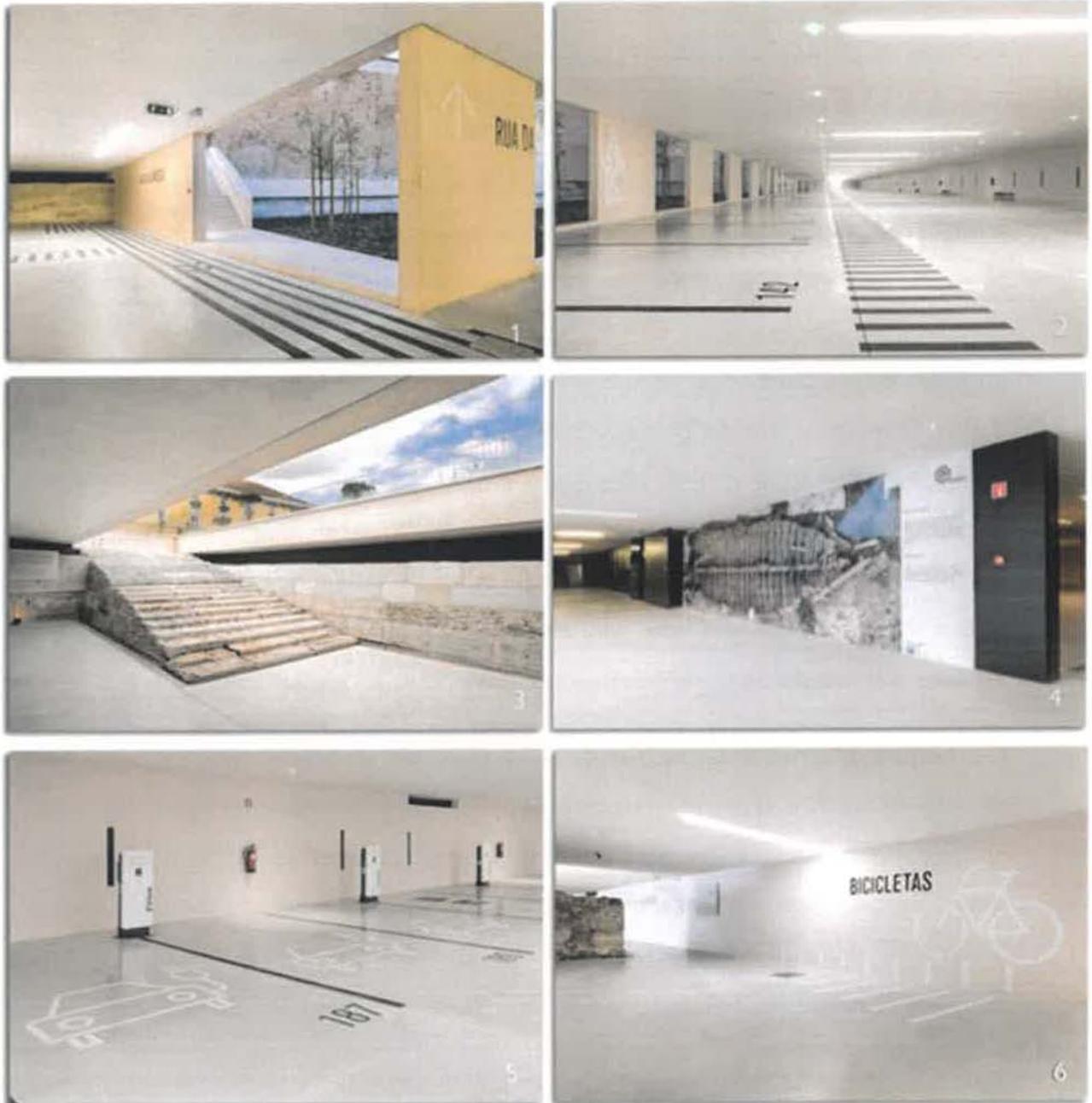


Figura 1.6 Imagens do interior do Parque do Campo das Cebolas

ESPAÇO PÚBLICO DO CAMPO DAS CEBOLAS

A intervenção realizada pela EMEL no Campo das Cebolas, praça localizada a meio caminho entre o Terreiro do Paço e Santa Apolónia, inseriu-se no conceito de “uma nova ligação da cidade ao Tejo” que pretende evidenciar a convivência entre o passado e o presente, uma das principais características da cidade de Lisboa. No espaço onde existia estacionamento selvagem encontra-se hoje um amplo jardim e um moderno parque infantil, lado a lado com os achados arqueológicos descobertos durante as obras.



Figura 1.7 Espaço público do Campo das Cebolas

Esta área nobre da cidade, que exibia evidentes sinais de deterioração e abandono, ganhou uma vista desafogada para o edificado do século XVI de pinturas renovadas e azulejos restaurados, de que se destaca a Casa dos Bicos, e simultaneamente uma vista virada ao rio sem o obstáculo visual do trânsito automóvel da avenida Infante D. Henrique. No coração do largo encontra-se agora uma escultura em ferro contemporânea e surgiram várias esplanadas e cafés modernos que coabitam harmoniosamente com o passado da Muralha Fernandina.

A obra mudou completamente a forma como este território é vivido. Hoje é uma zona aprazível e de lazer, para adultos e crianças, com a particularidade de ter preservado a memória histórica da cidade. Com a estrutura conferida ao espaço urbano é possível

percecionar o que foi a Lisboa de outros tempos, ao mesmo tempo que se passeia em pavimentos confortáveis e seguros e se usufrui dos equipamentos lúdicos introduzidos neste espaço.

Merece ainda destaque a preocupação em incorporar no projeto materiais que já existiam na área, valorizando o património histórico da cidade. Foram reaproveitadas cantarias e pedras arqueológicas que continuaram a fazer parte integrante daquele espaço agora completamente renovado.

O mérito do projeto foi reconhecido com a atribuição do PRÉMIO SIL DO IMOBILIÁRIO 2018, na vertente Reabilitação Urbana, categoria Espaços Públicos.

A execução do empreendimento, na sua globalidade, ascendeu a mais de 14 milhões de euros, o que o torna no maior investimento já desenvolvido pela EMEL e um orgulho para a empresa que vê materializada a sua capacidade de realização a um nível muito elevado.

1.2.3 Outros Parques de Estacionamento

Para além das infraestruturas já designadas a EMEL conseguiu concluir mais dois parques mas que não entraram em exploração em 2018 – o Parque de Estacionamento da Graça e o Parque de Estacionamento da Rua Manuel Gouveia.

Parque de Estacionamento da Graça

Nas traseiras do Quartel de Bombeiros da Graça foi construído uma nova infraestrutura de estacionamento, essencial para mitigar a escassez da oferta naquela zona

Com capacidade para 115 veículos distribuídos por dois pisos, o parque dirige-se, em primeiro lugar á satisfação das necessidades de estacionamento dos residentes da área, que muitas dificuldades enfrentam nesta matéria. O acesso ao parque faz-se pela Rua da Verónica.

Este é o primeiro parque da EMEL em estrutura metálica.

O parque ficou concluído ainda em novembro de 2018, mas entrou em exploração já em 2019, em virtude da morosidade do respetivo processo de licenciamento. O investimento efetuado ultrapassou um milhão de euros.



Figura 1.8 Novo parque de estacionamento da Graça

Parque de Estacionamento da Rua Manuel Gouveia

Apesar de se situar numa zona relativamente interior para aquilo que se costuma entender como um parque dissuasor, a rede de transportes nas imediações da Rua Manuel Gouveia contraria um pouco essa perspetiva ao abrir boas perspetivas de intermodalidade – existem diversas estações de autocarro ali perto, a estação de metro do Areeiro não é longe e a própria estação de comboios Roma – Areeiro ainda está dentro do limiar de conforto para uma deslocação a pé.

Assim, o novo Parque de Estacionamento da Rua Manuel Gouveia vem integrar a rede de parques dissuasores da EMEL com os seus 395 novos lugares em dois andares. O parque foi concebido para que, caso se venha a justificar, seja acrescentado um novo piso ampliando a sua capacidade com mais cerca de 200 lugares. De referir que o terreno de implantação do parque já era intensamente usado para estacionamento selvagem completamente desordenado, pelo que o projeto também se reveste de uma dimensão de requalificação do espaço urbano.

A empreitada terminou em dezembro de 2018, mas o parque só entrará em exploração em 2019, após a conclusão do processo de licenciamento. O investimento realizado foi superior a três milhões de euros.



Figura 1.9 Novo parque de estacionamento da Rua Manuel Gouveia (em construção e já concluído)

1.3 MOBILIDADE

Com raízes vincadas na gestão do estacionamento a EMEL cada vez mais se assume como um agente de MOBILIDADE num sentido mais lato. Para lá do proporcionar de soluções para as necessidades de deslocação - entre onde se reside e onde se trabalha, onde se estuda ou socializa -, de ir e vir, a EMEL posiciona-se em alinhamento com a estratégia municipal que visa a inclusividade e a (re)conquista do espaço público ao automóvel, a promoção de modos suaves e a simplificação da intermodalidade, a competitividade e a sustentabilidade.

É neste âmbito que a EMEL começou por disponibilizar produtos como o dístico verde, destinado a veículos elétricos, ou o dístico de mobilidade, que visa as necessidades de sistemas de *car sharing*. Com as capacidades que a empresa foi desenvolvendo acedeu a um patamar que lhe permite apresentar-se como dinamizador de projetos com outra dimensão, e então i) lança o GIRA. Bicicletas de Lisboa, o sistema de partilha de bicicletas que a cidade já adotou, ii) implementa o lanço de escadas rolantes da primeira fase do percurso pedonal mecanicamente assistido da Mouraria, iii) arranca com o elevador da Sé e o funicular da Graça,

os dois outros percursos de acesso à Colina do Castelo, iv) realiza a intervenção no Cais do Sodré e na Rua do Arsenal/Alfândega, reconfigurando a circulação dos transportes públicos e redefinindo as condições do convívio entre peões e automóveis e v) requalifica o espaço público do Campo das Cebolas dotando-o de melhores condições de circulação pedonal.

1.3.1 GIRA. Bicicletas de Lisboa

O lançamento do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (SBPP), o GIRA. Bicicletas de Lisboa, demonstra a ambição com que a EMEL pretende contribuir para a transformação do paradigma da mobilidade na cidade. Alavancada nos resultados que soube consolidar na gestão do estacionamento ao longo dos anos, a empresa concebeu um projeto único à escala nacional e com referência às melhores práticas dos mais carismáticos sistemas internacionais, mas soube acrescentar inovação introduzindo características destinadas a potenciar a adesão ao sistema – de quem visita Lisboa, mas essencialmente dos próprios lisboetas.

- ✓ A aplicação disponibilizada para o acesso e uso do sistema foi desenvolvida pela EMEL, oferecendo grande fiabilidade e uma excelente experiência de utilização
- ✓ Logo no arranque dos estudos preparatórios ficou afastada a hipótese de adoção de um sistema assente numa alternativa *dockless* – solução em que não existem estações (nem docas) para tomar uma bicicleta no início de cada viagem e depois voltar a deixá-la no final. Apesar das evidentes vantagens operacionais, ao prescindirem da instalação de equipamentos fixos e permanentemente expostos, também acarretam inconvenientes - menor capacidade de materialização de uma identidade própria, mas essencialmente uma grande entropia e imagem de desestruturação do espaço urbano
- ✓ Adotou-se uma composição híbrida da frota do sistema, com dois terços de bicicletas elétricas – uma boa ajuda para vencer as colinas lisboetas –, e um terço de bicicletas convencionais, pelo prazer de circular a pedal
- ✓ O tarifário estabelecido é muito conveniente com passes acessíveis e tarifas de uso que permitem viagens de 45 minutos com custos mais baixos que percursos de apenas dois minutos em outros sistemas entretanto surgidos

O trajeto já realizado pelo GIRA. Bicycletas de Lisboa não foi percorrido sem escolhos, mas os dados da operação permitem à empresa reclamar um êxito muito para além das melhores expetativas. Lisboa acolheu o sistema quase como se este sempre tivesse feito parte da cidade – para o atestar basta um passeio pelas zonas onde o SBPP já está instalado e observar a naturalidade com que as bicycletas vão e vêm, ou a energia reivindicativa exibida perante uma estação despovoada. Um número ilustra o sucesso do sistema: 1 000 000 – em 2018 foram realizadas mais de um milhão de viagens nas bicycletas do GIRA. Bicycletas de Lisboa.



Gráfico 1.18 Utilização do GIRA. Bicycletas de Lisboa - nº de viagens 2017 - 2018

A evolução do número de viagens realizadas é notável. Em 2017, ano de arranque do sistema e quando esteve disponível apenas no segundo semestre, foram realizadas perto de 60 000 viagens, valor a que correspondeu uma utilização média de 2,4 viagens/bicycleta/dia. No início do ano nota-se um crescimento sensível mas é a partir da primavera que os números disparam – é a época em que a procura dirigida a este tipo de sistemas tradicionalmente aumenta acompanhando as condições climáticas favoráveis (há mesmo sistemas, em cidades menos afortunadas que Lisboa neste aspeto, que chegam a encerrar durante o inverno para reabrirem na primavera). O crescimento exuberante mantém-se até julho quando são ultrapassadas as 120 000 viagens mensais, travando em agosto refletindo os efeitos do mês de férias da capital. Em setembro são batidos todos os recordes - superam-se as 140 000 viagens num só mês, atingindo-se um nível de utilização média de 4,6 viagens/bicycleta/dia.

A 19 de setembro registou-se o máximo de viagens num só dia, 6 497, estabelecendo um marco ao nível da utilização superior a 9 viagens/bicicleta/dia. A cidade de Lisboa apresenta já um desempenho em linha ou próximo de cidades com sistemas maduros, estabilizados e bem sucedidos, como são os casos de Londres, Paris ou Barcelona.

O sucesso evidente no que respeita à utilização do sistema tem naturais reflexos na dimensão comercial da exploração. Este não é, no entanto, o foco da EMEL quando define objetivos

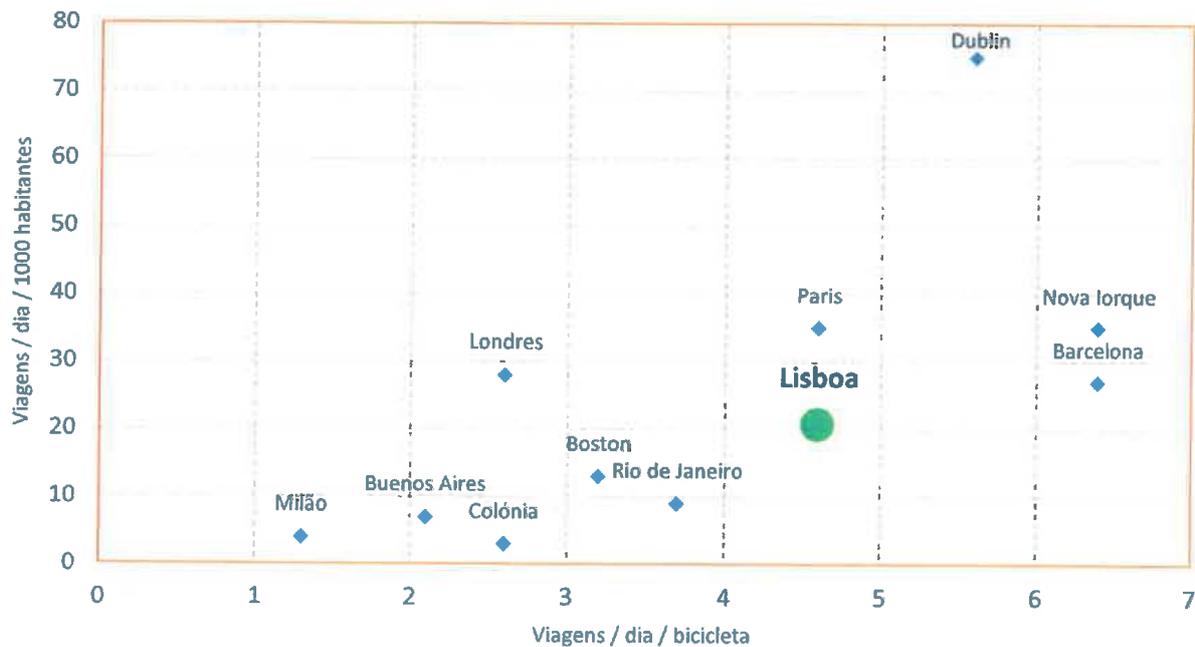


Gráfico 1.19 Comparação internacional da utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa

Fonte: GIRA. Bicicletas de Lisboa; *The Bikeshare Planning Guide, 2018, ITDP*

para a gestão e operação do GIRA. Bicicletas de Lisboa. Há, é claro, uma dimensão de eficiência e sustentabilidade que é intrínseca à gestão empresarial que a EMEL imprime ao projeto, mas os grandes objetivos estratégicos nesta matéria estão totalmente voltados para a materialização da estratégia municipal de mobilidade e essa passa pela maximização da utilização de modos suaves como a bicicleta. Em perfeito alinhamento a EMEL definiu para o GIRA. Bicicletas de Lisboa um tarifário que visa a penetração, em detrimento de qualquer margem que se pudesse hipoteticamente perspetivar.

Ao longo de 2018 foram subscritos 16 718 passes anuais, 2 877 passes mensais e 8 867 passes diários.

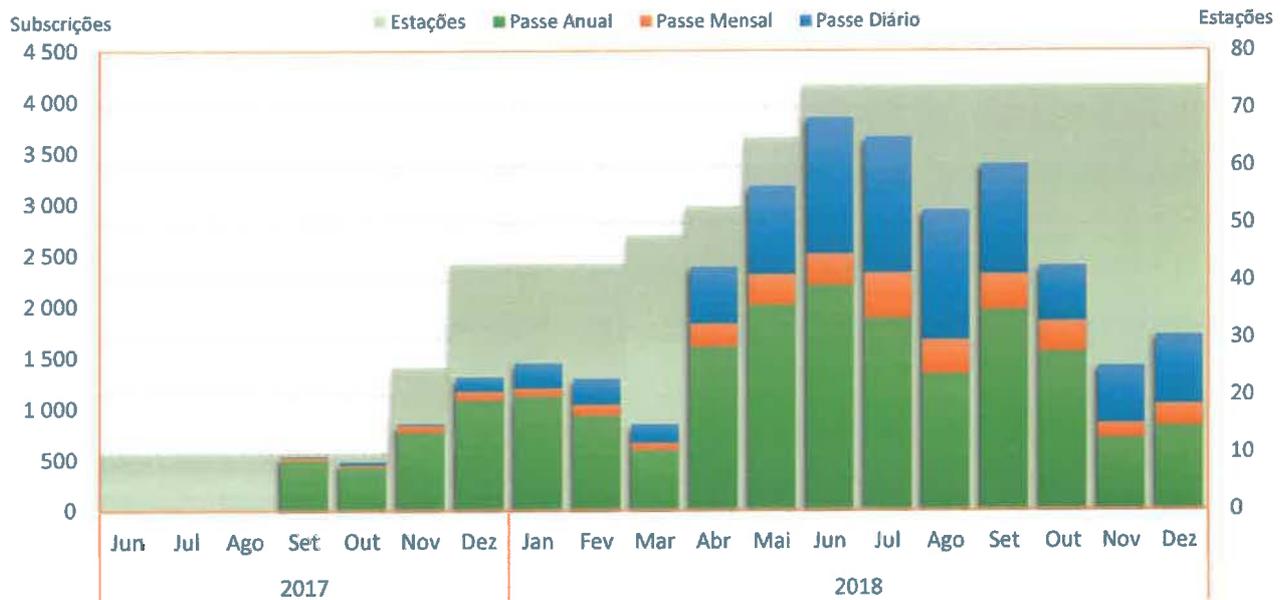


Gráfico 1.20 Evolução do número de passes subscritos e das estações ativas 2017 - 2018

Os números alcançados são certamente importantes mas não permitem, por si só, aferir a *performance* comercial do sistema – é que o GIRA. Bicicletas de Lisboa ainda não está completamente implementado e isso faz toda a diferença. No gráfico que apresenta o *benchmarking* internacional o SBPP confronta-se com sistemas maduros e de grandes dimensões e compara de forma brilhante do ponto de vista da utilização demonstrando a forte procura onde o sistema já está disponível, mas sugere alguma margem para melhoria quando se analisa o número de viagens por 1 000 habitantes – pouco mais de 20 quando em Paris o Vélib’, com um nível de utilização da infraestrutura semelhante, chega às 35. Esta *performance* prende-se com a cobertura da rede.

O GIRA. Bicicletas de Lisboa iniciou o ano com 43 estações e uma frota de 409 bicicletas. Apesar dos vários sobressaltos foi possível expandir a rede até às 74 estações e 706 bicicletas e a área servida pelo sistema ascendeu assim aos 18% da área da cidade e a 25% da população residente. Os sistemas mais maduros são também mais abrangentes – em Paris o sistema chega a 75% dos residentes e em Barcelona a 89%¹ -, e esta ubiquidade é fundamental para que se possa falar de uma verdadeira alternativa de transporte público. Quando conseguir coberturas desta dimensão o GIRA. Bicicletas de Lisboa apresentar-se-á como ainda mais conveniente e para muitos mais lisboetas.

¹ The Bikeshare Planning Guide. ITDP, 2018

ESTAÇÕES GIRA. BICICLETAS DE LISBOA E REDE DE CICLOVIAS

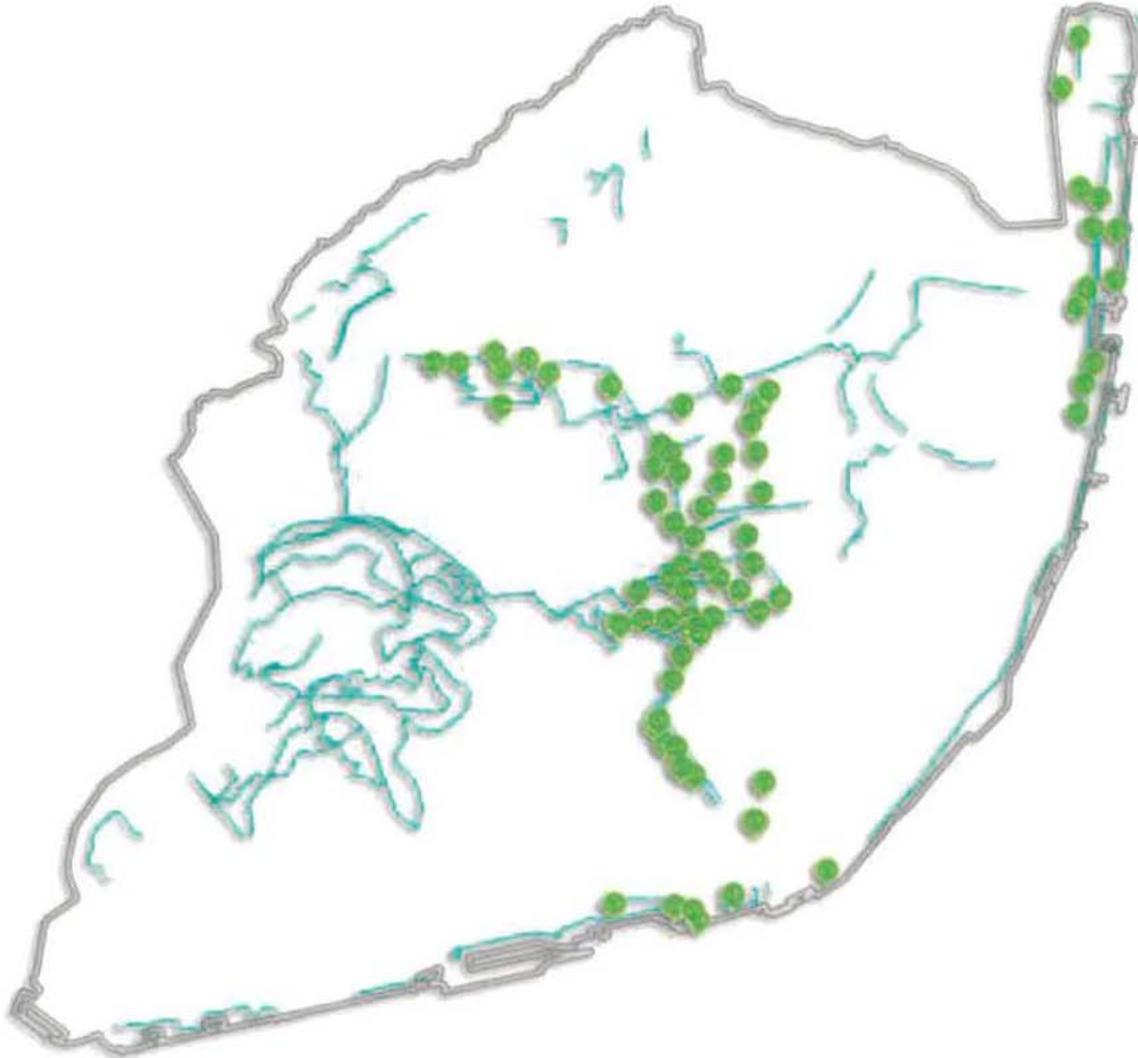


Gráfico 1.21 Mapa da rede de estações do GIRA, Bicicletas de Lisboa (em dezembro de 2018) e ciclovias da cidade

A capacidade de expansão tem sido o “calcanhar de Aquiles” do GIRA. Bicicletas de Lisboa. Em 2018 registaram-se algumas dificuldades do fornecedor para cumprir com as etapas previstas, tanto no que respeita à disponibilidade de bicicletas como à implementação de estações, o que não permitiu que a expansão do sistema se desenvolvesse conforme o planeado. Contudo, atualmente, os níveis de disponibilidade estão próximos da estabilização, podendo assim a EMEL prosseguir com a expansão da rede.

O reflexo do sucesso da utilização do SBPP é o aumento das viagens de bicicleta na cidade e com esse aumento é inevitável que surja também o crescimento do número de acidentes. Em 2018 registaram-se 155 acidentes com bicicletas GIRA, de que resultaram 49 feridos.

Comparativamente com 2017, verificou-se um decréscimo dos índices de sinistralidade de 0,34 para 0,14 acidentes por cada 1 000 viagens e de 0,12 feridos para 0,05 feridos por cada 1 000 viagens. Esta evolução é muito significativa, sugerindo que a cidade vai aprendendo a lidar com aquele ir e vir frenético das GIRA.

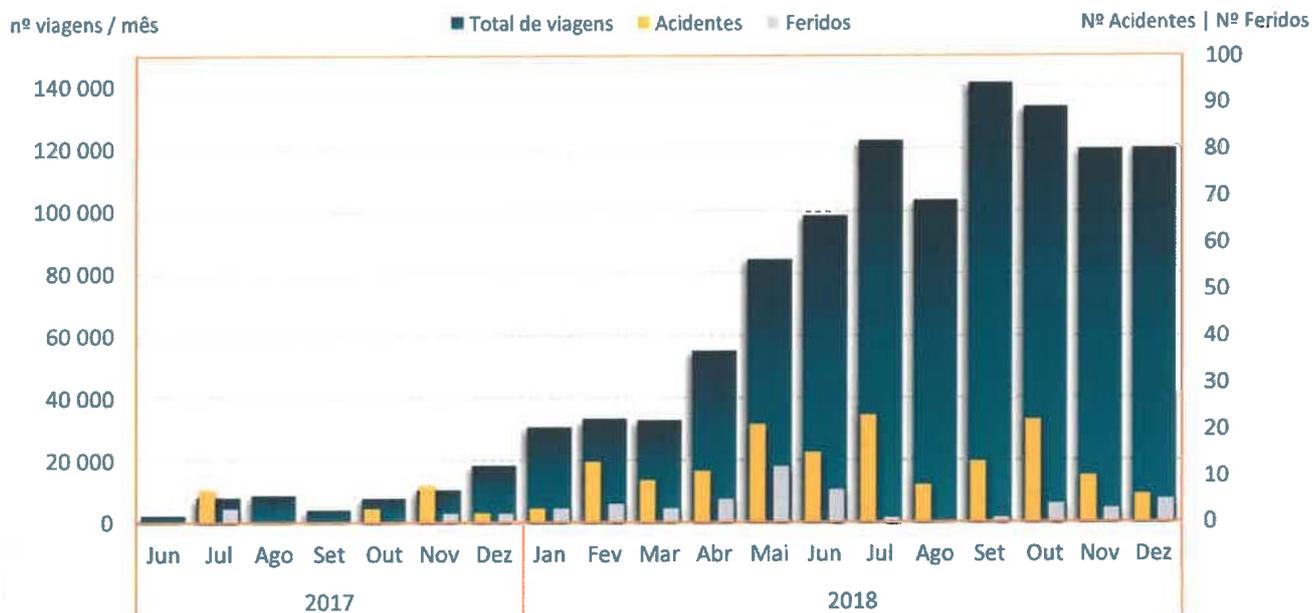


Gráfico 1.22 Acidentes, feridos e número de viagens no GIRA. Bicycles de Lisboa 2017 - 2018

Passar de um registo de um acidente por cada 3 000 viagens para um acidente por quase 7 000 viagens realizadas é uma excelente evolução e quando se olha para os dados disponíveis relativamente aos feridos há registo de apenas duas situações de alguma gravidade num total de mais de um milhão de viagens. Mas na área da segurança a ambição tem que ser máxima e o envolvimento deve ser de todos.

No planeamento do GIRA. Bicycles de Lisboa está incorporada a necessidade de promoção da segurança em cada viagem – nos elementos de segurança passiva e ativa das bicicletas, na localização de cada estação e na conceção da rede respetiva, que tanto quanto possível acompanha a rede ciclável da cidade. É precisamente na densificação da rede de ciclovias que a EMEL vai concentrar esforços nos próximos anos – o pontapé de saída aconteceu já em 2018.

1.3.2 Infraestruturas de Apoio à Mobilidade Suave

As estratégias de mobilidade que assentam numa vincada racionalização do uso do automóvel particular precisam de um acompanhamento claro de alternativas, credíveis e convenientes, para a satisfação das necessidades de deslocação. Estas alternativas podem passar pela implementação de serviços inovadores ou pela maximização do potencial de meios, de alguma forma, já existentes, como o sistema de transportes públicos. Uma opção especialmente rica pelos impactos que produz no território urbano é a aposta na intensificação do uso dos modos suaves, designadamente das deslocações a pé ou de bicicleta.

Ao longo dos últimos anos a EMEL tem sabido construir um *track record* de competência nesta matéria, onde se distinguem as intervenções no Cais do Sodré e na Rua do Arsenal/Alfândega, agora rematadas com a requalificação do espaço público no âmbito da construção do parque de estacionamento do Campo das Cebolas. Em todos estes projetos esteve presente uma dimensão de redefinição do convívio do automóvel com os modos suaves e de rearranjo dos corredores de transportes públicos. Sob um padrão de qualidade e modernidade a empresa soube implementar um sistema de mobilidade que simultaneamente valoriza o território e melhora as condições do uso pedonal do espaço urbano.

A grande aposta para os próximos anos visa a ampliação da rede de ciclovias da cidade.



Figura 1.10 Ciclovias da Avenida Guerra Junqueiro

No seu plano de atividades a EMEL contempla, já em 2019, a construção de 40 quilómetros de infraestruturas deste tipo e a requalificação de outros 30. A médio prazo o plano alarga-se a um total de mais 200 quilómetros. Esta dinâmica está já em andamento, estando em execução os projetos da Rua Edison e da Avenida Paris, ambos com conclusão prevista para a primavera de 2019. Já em 2018 foi concluída a intervenção da Avenida Guerra Junqueiro. A disponibilização de uma rede ampla de ciclovias é vital para exponenciar a quota do modo



Figura 1.11 Escadas rolantes da Mouraria

ciclável nas escolhas de mobilidade dos cidadãos. Muitos lisboetas tomariam com prazer esta alternativa, assim estivessem reunidas as condições mais adequadas. Com a criação do GIRA. Bicicletas de Lisboa a EMEL oferece uma opção acessível e cada vez mais conveniente de mobilidade suave, ultrapassando todos os obstáculos que se pudessem relacionar com a propriedade de uma bicicleta: espaço de arrumação em casa, ausência de elevador adequado para o transporte da bicicleta, segurança no estacionamento do veículo no exterior, entre outros aspetos. Com uma rede de ciclovias vasta elimina-se a necessidade de exposição do ciclista à partilha da via com veículos automóveis, num contexto de grande fragilidade, oferecendo-lhe condições de segurança e conforto para as suas deslocações.

Noutra dimensão de sustentabilidade e com uma perspetiva de promoção da mobilidade inclusiva, a EMEL continua empenhada na implementação de meios mecânicos

de apoio à mobilidade pedonal e muito concretamente na execução dos percursos de acesso à Colina do Castelo. Ultrapassados vários obstáculos estima-se que o elevador da Sé esteja em funcionamento ainda em 2019, enquanto o ambicioso projeto de instalação de um funicular a ligar a Rua dos Lagares ao Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen deverá estar concluído em 2020. Já em outubro de 2018 foi inaugurado o primeiro troço das escadas rolantes da Mouraria. Com um custo final próximo de um milhão de euros este equipamento vem permitir vencer uma subida de 32 metros e um declive de 13 metros de uma forma mais fácil e confortável, algo que se reveste de especial importância considerando que é precisamente no Castelo que reside uma das franjas mais envelhecidas da população de Lisboa. O troço inaugurado liga o Martim Moniz à Rua Marquês Ponte de Lima e é parte integrante de um projeto mais abrangente que contempla ainda uma secção pedonal, esta sem assistência mecânica, e um outro lanço de escadas rolantes. Quando todas as componentes estiverem concluídas formar-se-á um percurso a ligar o Martim Moniz ao Castelo de maneira rápida e cómoda, o que não deixará de produzir externalidades muito positivas também numa vertente turística.

1.3.3 Mobilidade Elétrica e Outros Projetos

No campo da Mobilidade Elétrica a EMEL iniciou em 2018 o processo de constituição como Operador de Pontos de Carregamento. A licença para a operação de pontos de carregamento foi emitida pela Direção-Geral de Energia e Geologia já em 2019. Paralelamente a empresa procedeu ao levantamento, avaliação e validação de locais para a instalação de pontos de carregamento rápido de veículos elétricos, em conjunto com os serviços municipais e a EDP-Distribuição, encontrando-se neste momento na posse de todos os elementos que lhe permitirão avançar para aquisição, instalação e disponibilização ao público dos pontos de carregamento.

A EMEL irá assim dotar a cidade de uma infraestrutura de carregamento de veículos elétricos mais atualizada, dando resposta às crescentes necessidades de carregamento rápido e dando mais um contributo para a promoção da utilização de veículos elétricos em Lisboa por parte dos seus residentes e visitantes, incluindo os operadores comerciais.

A empresa está empenhada em manter este posicionamento de permanente busca de soluções e serviços alternativos de mobilidade, tendo em vista a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade da cidade, num enquadramento de sustentabilidade e descarbonização do seu sistema de transportes.

1.4 DÍSTICOS

A MISSÃO da EMEL define claramente o âmbito da atuação da empresa na gestão da mobilidade e do estacionamento em Lisboa. A limpidez da atribuição deixa para trás muitas dificuldades no estabelecimento de equilíbrios entre interesses, sempre legítimos, mas, também, imensamente conflitantes.

O proprietário de um restaurante situado numa zona concorrida fica satisfeito por ver os seus colaboradores chegarem cedo e despreocupados por terem conseguido estacionar mesmo em frente ao estabelecimento, mas ao longo do dia, quando vê uma mesa livre ou outra, perpassa-lhe o espírito a ideia de que se uma das vagas ocupadas pelos automóveis dos funcionários estivesse livre talvez conseguisse otimizar a rotação da sua sala. Depois, ao anoitecer, são os residentes da zona, que apreciam muito o restaurante e se regozijam com o seu sucesso, é claro, mas quando necessitam de palmilhar a área por mais tempo do que lhes parece razoável em busca de um lugar para estacionar começam a teorizar sobre horários do comércio e que talvez fosse boa ideia se o restaurante atribuísse o passe social como regalia aos seus empregados.

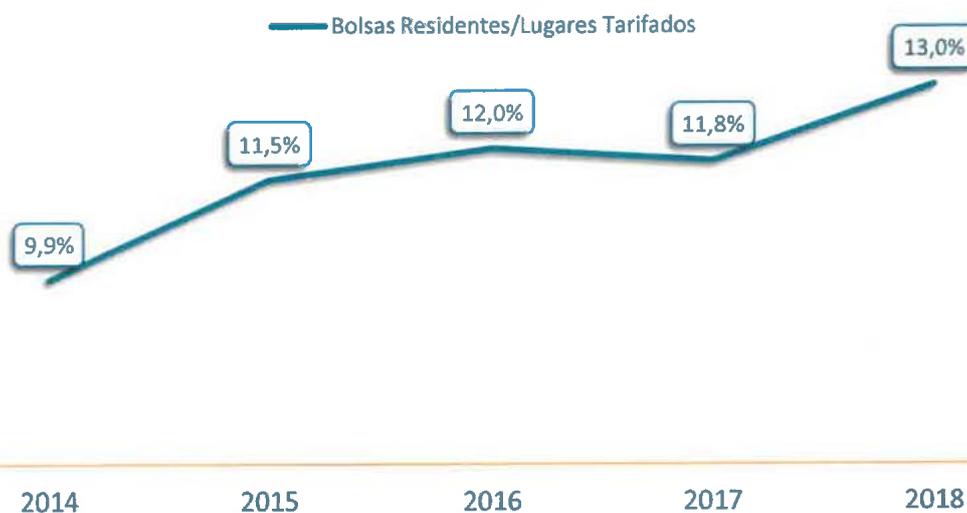


Gráfico 1.23 Evolução dos lugares de residentes em proporção dos lugares tarifados 2014 - 2018

A intervenção da EMEL tem de atender a todas as especificidades da procura de estacionamento, mas tem bem definidas as suas prioridades. A prioridade número um é a defesa dos interesses dos residentes em Lisboa, procurar satisfazer as suas necessidades de estacionamento, oferecer-lhes boas condições de mobilidade, melhorar a sua qualidade de vida, conforto e segurança.

É por isso que a empresa i) atribui dísticos para os residentes estacionarem na sua zona, ou numa zona contígua, sem pagarem a tarifa de rotação ii) cria produtos de estacionamento em parques a preços muito baixos para os moradores e até iii) reserva uma fatia cada vez maior de lugares na via pública destinados a residentes. No entanto, esta alocação de lugares para uso exclusivo por residentes tem que ser muito bem equacionada e permanentemente acompanhada pois pode agudizar desequilíbrios na pressão de estacionamento em arruamentos circundantes que se tornam difíceis de gerir – não é uma situação ótima observar uma rua reservada a residentes com uma ocupação, durante o dia, abaixo dos 70% e em redor não se conseguir encontrar qualquer alvéolo livre. Para este tipo de problema a empresa começa a adotar em algumas zonas uma solução híbrida, em que o estacionamento é tarifado durante o dia e reservado a residentes durante a noite.

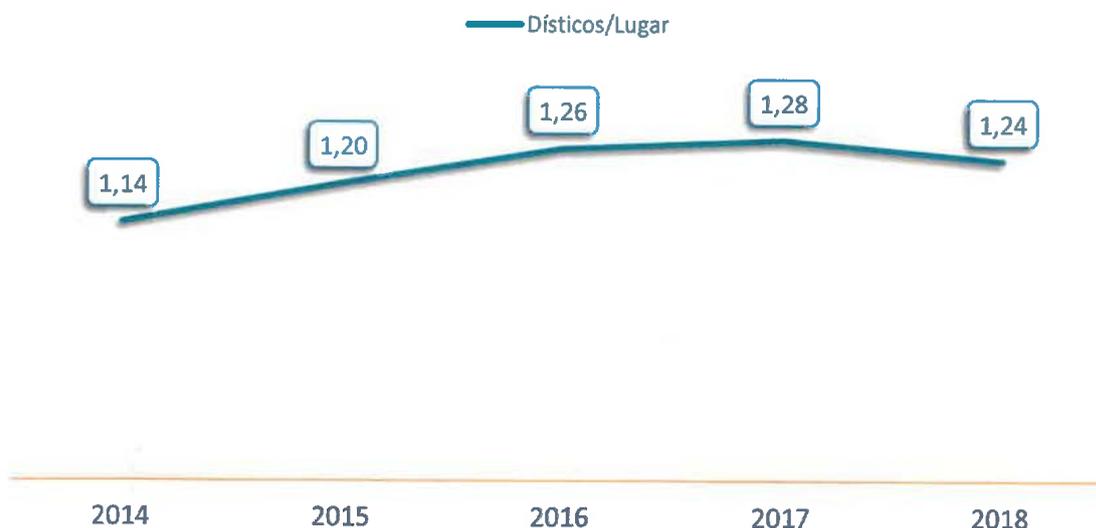


Gráfico 1.24 Evolução do rácio dístico/lugar nas ZEDL 2014 - 2018

O grande produto da gestão do estacionamento de residentes continua a ser o dístico de residente, que titula o estacionamento de até três (em casos especiais pode chegar a cinco) automóveis por domicílio na ZEDL da respetiva morada. O ano de 2018 trouxe uma novidade – pela primeira vez, num largo período, o rácio de dísticos por lugar diminuiu face ao ano

anterior. Este registo acontece essencialmente pelo enorme volume de novos lugares que a empresa abriu, até porque foi estabelecido um novo recorde de dísticos válidos – no gráfico apenas se consideram os dísticos atribuídos a ZEDL definidas (portanto não se contaram os dísticos verdes para as viaturas elétricas, nem os dísticos destinados a sistemas de partilha de automóveis e a cargas e descargas, que regularizam o estacionamento de veículos específicos em toda a cidade), não se perspetivando aí a realidade que caracteriza as ZAAC onde os rácios atingem dimensões muito superiores, mesmo autorizando a entrada nas ZAAC de apenas um veículo com dístico de residente de Bairro Histórico por fogo. Se contabilizarmos todos os tipos de dísticos (ficando de fora, apesar disso, os dísticos de Garagem e os de Cargas e Descargas, que não titulam o estacionamento nos alvéolos tarifados ou reservados a residentes da via pública), os dísticos válidos chegaram em 2018 aos 96 306². Em cada ZEDL e em cada ZAAC chegou-se aos seguintes volumes de dísticos válidos:

Tabela 1.17 Dísticos válidos por ZEDL e ZAAC

001 - Berna/Valbom	2 069	023 - Bairro Azul	888	045 - Quinta da Luz	2 083	19C - P. de França (C)	1 539
002 - Amoreiras	466	024 - Campo Ourique	5 107	046 - Laranjeiras	2 136	19D - P. de França (D)	757
003 - Parque	420	025 - Campo Santana	1 289	048 - Parque Nações	1 278	19F - P. de França (F)	964
004 - Rio de Janeiro	1 612	026 - Infante Santo	2 543	049 - Mus. da Cidade	133	19G - P. de França (G)	297
005 - Av. Liberdade	702	027 - Lapa	1 417	050 - Mouraria	324	20H - Santa Clara (H)	662
006 - S. Mamede	384	028 - Santos	1 571	051 - Belém	55	23B - S. D. Benfica (B)	1 150
007 - Santa Marta	448	029 - Campo Grande	147	055 - Bairro de Santos	1 805	23C - S. D. Benfica (C)	965
008 - Alameda	3 514	030 - Gulbenkian	436	061 - Carnide	377	23D - S. D. Benfica (D)	396
009 - Chile	2 141	031 - Roma	2 655	062 - Av. Lusíada	254	23E - S. D. Benfica (E)	625
010 - Avenidas Novas	1 379	032 - São Paulo	609	03A - Alvalade (A)	1 009	23F - S. D. Benfica (F)	657
011 - Bairro Alto	457	033 - Príncipe Real	2 494	03D - Alvalade (D)	43	23G - S. D. Benfica (G)	2 676
012 - Chiado	599	034 - Santa Isabel	1 937	03G - Alvalade (G)	426	23H - S. D. Benfica (H)	1
013 - Baixa	652	035 - P. de Espanha	930	03K - Alvalade (K)	12	23K - S. D. Benfica (K)	2 297
014 - P. José Fontana	1 195	036 - Bairro S. Miguel	1 562	03P - Alvalade (P)	1 023	23L - S. D. Benfica (L)	1 992
015 - Entrecampos	1 330	037 - Anjos	2 925	04D - Areeiro (D)	605	24A - São Vicente (A)	47
016 - Campo Pequeno	1 303	038 - Socorro	1 044	04E - Areeiro (E)	870	24C - São Vicente (C)	459
017 - Estefânia	1 634	040 - Igreja	2 547	11G - Campolide (G)	500	24D - São Vicente (D)	264
018 - Mq. de Pombal	1 239	041 - Av. Brasil	1 095	11H - Campolide (H)	1 196	24E - São Vicente (E)	253
019 - Alvalade	1 328	042 - Alfama	595	11I - Campolide (I)	49	24F - São Vicente (F)	265
020 - Campolide	745	043 - Sta. Catarina	555	19A - P. de França (A)	1 147	24G - São Vicente (G)	24
021 - Castilho	1 032	044 - Castelo	707	19B - P. de França (B)	2	24H - São Vicente (H)	49
022 - João XXI	4 425					TOTAL	93 793

² O número de dísticos válidos varia muito ao longo do ano, os valores apresentados referem-se ao registado no final de 2018 representando a realidade mais recente

O volume absoluto de dísticos válidos não revela, por si só, o impacto que estes produzem em cada ZEDL. Há que confrontá-lo com o número de lugares disponíveis.

DÍSTICOS POR LUGAR EM ZEDL E ZAAC

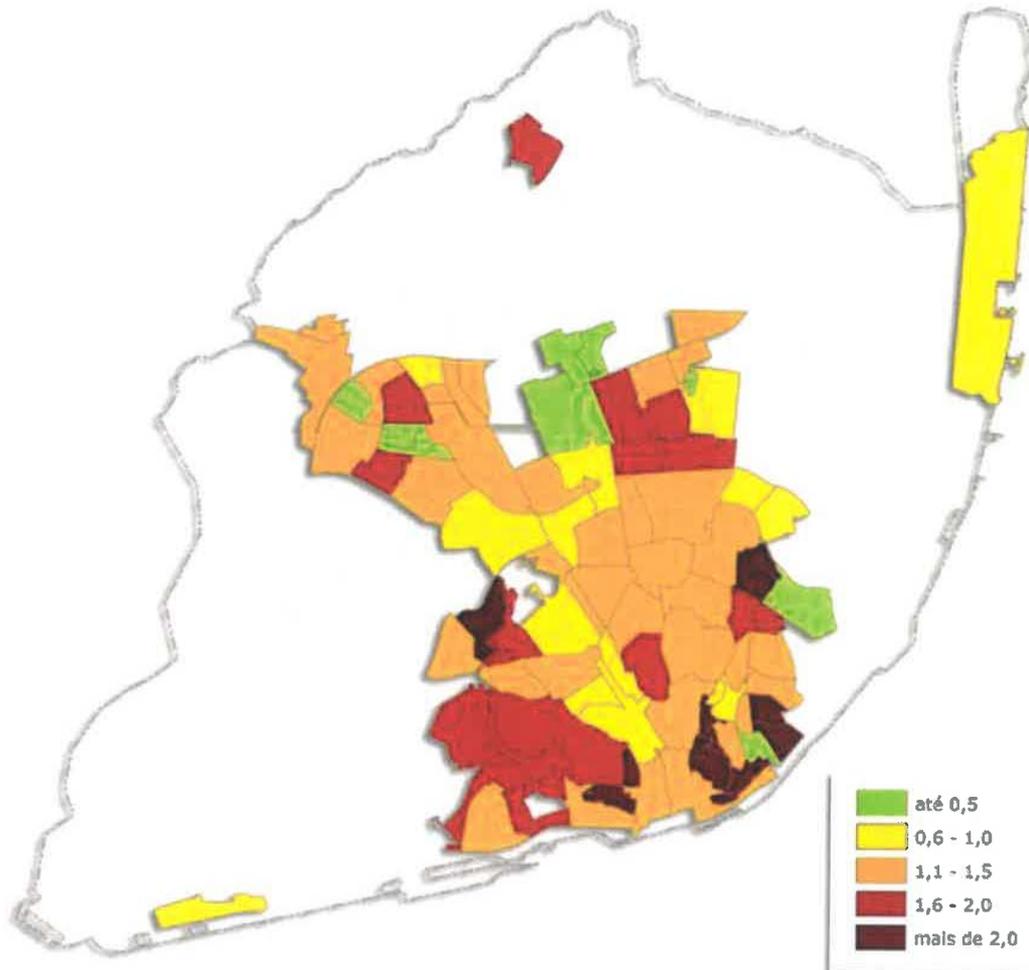


Gráfico 1.25 Intensidade do rácio dísticos/lugar nas ZEDL e ZAAC

Apesar da ligeira descida do rácio dísticos/lugar de 1,28 em 2017 para 1,24 em 2018 a verdade é que na maioria das ZEDL e em todas as ZAAC continua a existir mais do que um dístico por cada lugar de estacionamento, facto que sugere uma elevada propensão para o estacionamento prolongado e dificuldades acrescidas para a satisfação das necessidades de estacionamento em rotação. Realce para o agravamento registado em algumas ZEDL centrais como a 003 – Parque ou a 010 – Avenidas Novas, e para zonas das freguesias de Penha de França, São Vicente e Campolide onde a EMEL chegou apenas em 2018 e já registam mais de dois dísticos por lugar.

PROPORÇÃO DE DÍSTICOS DE USUFRUTO NAS ZEDL E ZAAC

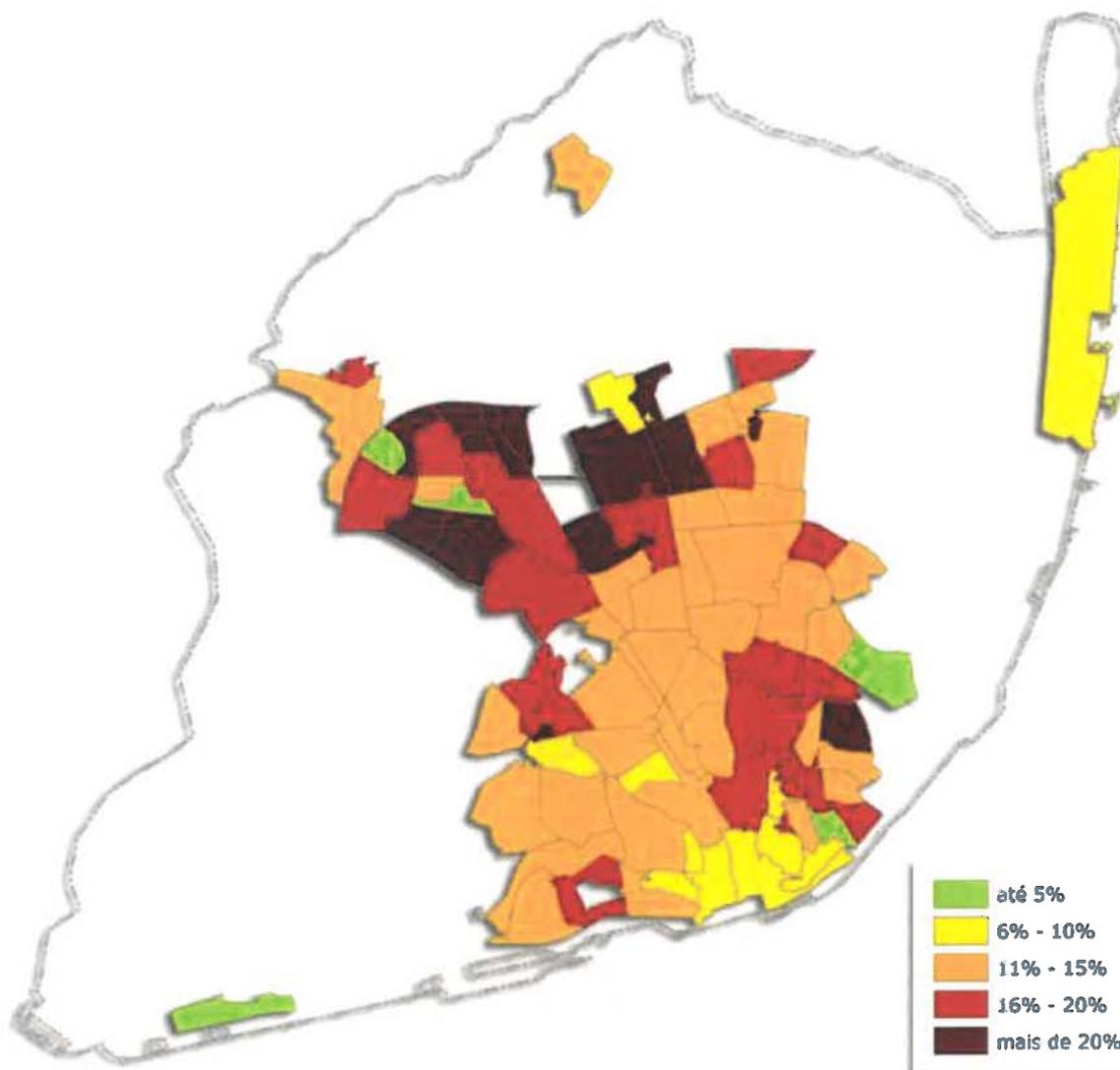


Gráfico 1.26 Proporção de dísticos de usufruto nas ZEDL e ZAAC

No ano de 2017 apenas em duas ZEDL se assistia a uma proporção de dísticos de usufruto relativamente ao total superior a 20%, existindo ainda algumas ZEDL, especialmente ao longo da Avenida Almirante Reis e depois mais a norte da Avenida Gago Coutinho, com 16 a 20%. Em 2018 permanece a situação registada na área da Avenida Almirante Reis, mas o maior relevo vai para a quantidade de novas ZEDL com uma proporção de dísticos de usufruto superior a 16% ou 20%, muitas delas com rácio de dísticos/lugar superior a um e até a 1,5. Relevo ainda para a ZAAC do Bairro Alto, onde a ocorrência de dísticos de usufruto caiu de mais de 16% e 2017 para menos de 10% em 2018.

Mesmo com a proteção que lhes é dedicada pela EMEL muitos residentes não se deparam com facilidades no que concerne ao estacionamento. A estratégia de mobilidade de Lisboa

procura soluções essencialmente na alternativa *off street*, tentando reservar o estacionamento na via pública para necessidades de curta duração e já é proposto a moradores de várias ZEDL a troca do seu dístico de residente por uma assinatura para estacionamento em parques vocacionados para o efeito. Estas e outras soluções serão desenvolvidas e aperfeiçoadas, com o intuito de melhorar a vida de quem habita em Lisboa.

A EMEL, no desenvolvimento da sua MISSÃO de gestão da mobilidade e do estacionamento em Lisboa, continuará sempre a observar princípios de proteção dos interesses dos lisboetas, na sua atividade nas ruas, nos produtos que desenvolve, nos investimentos que realiza e na estratégia que concebe. A procura de equilíbrios na gestão de estacionamento será sempre orientada por este desígnio e é ao serviço da cidade e dos seus residentes que a empresa se apresenta, pronta a vencer os desafios que se lhe colocam.

1.5 INTERFACE COM O CIDADÃO

A EMEL celebrará em outubro 2019 o seu primeiro quarto de século. A organização madura que hoje se apresenta à cidade como agente de mobilidade num sentido cada vez mais amplo do termo, enfrentou várias dificuldades ao longo da sua história, mas soube sempre sair mais forte de cada fase mais difícil.

A empresa criada em meados da década de noventa do século passado tinha um objetivo muito específico: o rápido ordenamento do estacionamento na zona central da cidade, que naquela época assumia proporções que hoje são inimagináveis.



Figura 1.12 Avenida João XXI antes e depois do ordenamento do estacionamento

A perspetiva generalizada era a de que sendo o espaço público de todos, todos o poderiam utilizar gratuitamente e segundo as suas próprias regras e, portanto, poder-se-ia estacionar em qualquer local desde que, na sua própria interpretação, “não estorvasse a ninguém”, sempre negligenciando qualquer necessidade de rotação e partilha ou ordenamento e estruturação do espaço urbano.

A introdução do estacionamento tarifado como forma de criação de condições de rotação e ordenamento do estacionamento não foi bem recebida, ficando a imagem da empresa muito associada ao carácter repressivo com que se entendem as ações de fiscalização. Ainda hoje esta dimensão está muito vincada no imaginário comum associado à EMEL, mas a mensagem das mais-valias proporcionadas pelo estacionamento racionalizado e o espaço público estruturado e moderno vai fazendo o seu caminho na mente dos lisboetas, que naturalmente não gostam de sentir na pele as consequências do *enforcement* perante estacionamento indevido mas vão entendendo melhor a atividade da empresa.

A EMEL dos dias de hoje também já não é a mesma e está cada vez mais distante da empresa que “passa multas” e mais próxima do *player* do setor da mobilidade que ambiciona ser. O *player* que ordena o estacionamento mas que investe os meios libertos por essa atividade no desenvolvimento de alternativas de mobilidade mais sustentáveis e cada vez mais convenientes – é essa a imagem que a empresa quer construir, a de uma nova EMEL que integra o esforço de modernização e sustentabilidade da cidade, e não mais a EMEL que apenas castiga. As energias empregues ao nível da comunicação e da construção da marca EMEL concentram-se no robustecimento desta noção.

Em 2018 afirmou-se a marca EMEL no seu renovado paradigma que equilibra a gestão do estacionamento na cidade com a promoção das boas práticas de mobilidade e a criação das condições efetivas para que estas se tornem uma realidade para os cidadãos que se deslocam em Lisboa (ciclovias, rede GIRA, carregamentos elétricos).

A empresa apresentou-se pela primeira vez com uma imagem unificada em torno do seu posicionamento estratégico como entidade que serve os cidadãos e as cidadãs e se orgulha da sua missão e das mais-valias que tem gerado para a cidade. Através de uma imagem de excelência no serviço aos cidadãos e de uma coerência na forma e na mensagem a transmitir

em todos os pontos de contacto, a EMEL assume uma ação pedagógica mais forte que acompanha a ação para o ordenamento do estacionamento, para o crescimento do estacionamento ordenado na cidade e para a implementação e promoção das boas práticas de mobilidade.

Clarificar a missão da fiscalização do seu papel de agentes promotores das boas práticas além de punição consequente, dando-lhe maior suporte e maior enquadramento que beneficiam a imagem externa e por consequência o orgulho interno. A promoção de boas práticas através de uma ação preventiva pedagógica que previne, avisa e lembra antes de punir. Esta estratégia de “imagem de alto impacto” reforça a visibilidade da EMEL na cidade, corrigindo perante os cidadãos a ideia errada de uma ação discreta focada na punição bem como promover uma EMEL mais próxima, mais disponível para esclarecer e ajudar. Através da renovada caracterização da frota, da mobilidade do atendimento, da promoção positiva dos agentes de fiscalização, dos programas escolares focados na juventude e da presença em eventos relevantes, a EMEL afirma o seu compromisso com a sua promessa de marca expressa na assinatura. Mais mobilidade, melhor cidade.

1.5.1 Imagem Corporativa

A normalização da imagem da EMEL focou-se na criação de uma linha de comunicação única que, inserida no trabalho de marca, identifica a empresa perante os seus diferentes públicos.



Figura 1.13 Novo visual das fardas e da frota

Essa linha – a que se chamou “comunicação de alto impacto” – permite que em todos os pontos de contacto com o público a marca afirme o seu sentido positivo de relação. Além da expressão nos estacionários corporativos, foram também impactadas as obras em curso que passaram a estar identificadas no exterior, trazendo sempre esta unificação pela comunicação.

Aqui salienta-se também a renovação visual da frota com a linha “comunicação de alto impacto” que pretende afirmar o orgulho da EMEL na sua missão, corrigindo a ideia (errada) de um cumprimento discreto e permitindo uma ação preventiva pedagógica. Esta decoração tem reflexo na frota total, desde as viaturas afetas à fiscalização até ao posto móvel de atendimento. Prosseguirá em 2019 a sua implementação.

A presença institucional da marca EMEL teve expressão num filme institucional da marca, numa brochura institucional e ativou-se a marca nos seguintes momentos:

- ✓ Visões do Futuro by DECO
- ✓ Open Mag
- ✓ Dia Europeu sem Carros
- ✓ Congresso Ibérico de Mobilidade e Energia



Figura 1.14 Stand EMEL no Open Mag

Na mesma linha de aproximação aos cidadãos, foi ainda desenvolvido um “stand EMEL” que através de uma presença pedagógica, esclarecedora e lúdica apresenta a empresa e a posiciona em eventos vários para que as políticas de mobilidade e a proximidade com as pessoas seja uma constante. Ainda neste alinhamento, pretendeu-se clarificar a missão da fiscalização e dos próprios fiscais, no seu papel de agentes promotores das boas práticas além da punição. Para isso foi desenvolvida uma campanha de aproximação com recurso aos canais de “unbranded content/RP” e de “branded content/soft sponsoring” criando uma personagem de ficção que transmite as mensagens da marca e que é – ela própria – um fiscal da EMEL, sendo um embaixador da aproximação da empresa aos cidadãos através da televisão em horário nobre.



Figura 1.15 Cena da novela "Alma e Coração"

1.5.2 Imagem nos Parques de Estacionamento e obras de Acessibilidade

Na ação de normalização da imagem da empresa, iniciou-se em 2018 um processo de integração regular e processual da linha de comunicação e da sinalética nos Parques da EMEL. A estratégia de organização pretende corrigir progressivamente os parques já existentes, utilizando momentos de reestruturação de obra, bem como integrar preventivamente os novos cadernos de encargos por forma a garantir que nas novas obras é consagrada como parte

do processo normal a integração correta e coerente de todos os códigos visuais que representam a Marca EMEL.

Foram já intervencionados alguns parques e esta ligação estreita de promoção dos Parques de Estacionamento, no âmbito da comunicação, enquanto ativo relevante da EMEL prosseguirá em 2019.

Parques de Estacionamento EMEL

- ✓ Campo das Cebolas - Acompanhamento da obra + implementação da sinalética + evento de inauguração
- ✓ Bombeiros da Graça - Acompanhamento da obra + implementação da sinalética + evento de inauguração

Requalificação Espaço + Estacionamento

- ✓ Cordoaria Nacional - Acompanhamento da obra + evento de inauguração

Acessibilidade

- ✓ Escadinhas da Saúde - Acompanhamento da obra + implementação da sinalética + evento de inauguração

1.5.3 Expansão EMEL para novos Bairros

O crescimento da EMEL e a sua densificação na gestão do estacionamento da cidade de Lisboa exigiram da comunicação uma maior e melhor reflexão sobre a relação com os residentes, na explicação da Missão e da sua relevância no geral e no particular. Para isso foram revistos os procedimentos através da criação de um "Jornal de Bairro" que se instala em substituição do anterior "folheto", preservando toda a informação técnica, mas acrescentando informações que evocam e reforçam a relação da EMEL com a freguesia em particular e com a mobilidade da cidade em geral.

A gestão dos tempos de entrada foi também revista, procurando a EMEL informar e dar a conhecer a sua ação antes de iniciar a pintura de sinalização horizontal ou instalar equipamentos, o que no âmbito da comunicação traduziu uma melhor perceção e entendimento da missão a desempenhar. Para isso contribui também uma ação de informação inicial com promotores apoiados pela equipa de atendimento da EMEL e pela – nova – unidade móvel de atendimento que, também aqui, representa um novo ponto de contacto com a população a bem da transparência e clarificação dos objetivos.



Figura 1.16 Distribuição do "Jornal de Bairro"

1.5.4 EMEL é GIRA

O sistema de bicicletas públicas partilhadas de Lisboa – GIRA – viu em 2018 um crescimento relevante na sua ação bem como na sua relevância na vida da cidade. A fim de se poder afirmar e constituir como uma alternativa consistente ao transporte público, foi estratégia da comunicação a sua divulgação e promoção ao mesmo tempo que se acompanhou com uma estratégia de explicação e apresentação em continuidade do projeto através do desenvolvimento de uma campanha publicitária (prevista em sede de PAO) e da presença em vários eventos. Para isso foi desenvolvido um Stand GIRA com foco na explicação e ampliação do projeto. A campanha publicitária ficou suspensa de divulgação por se ter considerado que o projeto apresentava desafios operacionais no seu crescimento que deviam dar maior foco

à explicação do que à promoção do uso e assente no conforto de que o crescimento superou todas as expectativas mais otimistas, tendo chegado no final do ano à celebração de um milhão de viagens.



Figura 1.18 Presença da GIRA no World Bike Tour

Para celebrar esse “milhão” foi produzido um pequeno filme promocional com a utilizadora que fez essa viagem. Para o reforço pedagógico do projeto produziram-se oito filmes explicativos que visaram dotar os utilizadores (efetivos e potenciais) de um maior entendimento sobre a dinâmica geral. Esses filmes

tiveram, todos eles, foco na divulgação digital. Foi ainda reforçada a pertença do projeto por parte da EMEL, criando a assinatura de comunicação: “EMEL é GIRA” que passou a constar dos suportes promocionais desenvolvidos ao longo do ano.



Figura 1.17 Presença da GIRA no Dia Mundial da Bicicleta

A GIRA foi a marca escolhida pela EMEL para representar a própria empresa no patrocínio do World Bike Tour, onde se afirmou a ligação da empresa à mobilidade suave através da presença do stand GIRA que – neste evento – cresceu para ser um “lounge” mais relevante de promoção da mobilidade ciclável.

A GIRA esteve presente e ativou eventos, nos seguintes momentos ao longo do ano:

- ✓ Cycle a Wish
- ✓ SEM – Semana da Mobilidade
- ✓ Festival Cumplicidades
- ✓ Inauguração de estações em Telheiras, Av da Liberdade, Cais do Sodré, Santos, Arroios,
- ✓ Evento do dia mundial da Bicicleta (Cais do Sodré),
- ✓ ComiCon
- ✓ Lisbon Welcome Day
- ✓ Mobisummit
- ✓ World Bike Tour

1.5.5 Pela Cidade Fora

A continuidade e o crescimento do projeto pedagógico “Pela Cidade Fora” tiveram maior expressão como consequência da boa aceitação por parte do público-alvo e do alinhamento com as prioridades estratégicas da CML.

“Pela Cidade Fora” é um projeto da EMEL vocacionado para a formação e propagação das boas práticas de mobilidade e de cidadania junto das novas gerações, através da sensibilização de crianças e jovens para os temas das boas práticas da mobilidade, para as vantagens da utilização dos modos suaves e para a utilização do transporte público.

Em 2018 o projeto "Pela Cidade Fora" foi finalista no prémio APCE na área Campanhas Integradas > Campanha de Responsabilidade Social Corporativa.

A preocupação com a mobilidade individual e o respeito pela mobilidade dos outros estão presentes em todas as atividades.



Figura 1.19 Iniciativa do "Pela Cidade Fora"

Das acessibilidades à utilização da bicicleta como meio de transporte, a facilidade de utilização dos transportes públicos ou ainda a capacidade de nos movermos dentro da cidade são questões com as quais o projeto está totalmente comprometido.

Esta iniciativa tem como ponto de partida uma coleção de quatro livros, destinados a quatro anos letivos específicos (3º, 5º, 7º e 10º) e desenvolve-se num conjunto de atividades práticas relacionadas com a utilização consciente do espaço público. Para um maior crescimento mediático foram este ano lançados 4 novos livros, tendo sido para isso convidadas as autoras Ana Maria Magalhães e Isabel Alçada que pelo seu mediatismo e alcance pedagógico histórico foram consideradas um bom contributo para a divulgação e massificação do projeto.

Os livros são distribuídos gratuitamente nas escolas do concelho Lisboa, tendo sido distribuídos aproximadamente 15 000 livros até ao momento presente e contando já o projeto

com uma participação de cerca de 6 000 alunos nas atividades práticas, o que se traduz um crescimento face ao ano inaugural bem como um reforço das cerca de 140 atividades práticas.

Conjugando diferentes valências, desenvolve-se assim um conjunto de iniciativas que de forma lúdica e pedagógica captam diferentes destinatários tendo como principais objetivos formar e informar os mais jovens na utilização do espaço e do transporte público, chegando através deles às famílias, educadores e – por inerência - à comunidade.

A transição para as Cidades do Futuro, cidades mais humanizadas, à escala das pessoas, começa aqui. É na mudança de mentalidades e comportamentos que se baseia a estratégia para a formação de um futuro mais sustentável e mais humano para a cidade de Lisboa.

O projeto “Pela Cidade Fora” pretende continuar o seu crescimento, agregando novas competências e investindo num espaço próprio que permita uma maior abrangência das suas atividades. Faz-se ainda representar em eventos, organizados por outras entidades, destinados ao seu público-alvo, onde assume o protagonismo da EMEL enquanto promotora da mobilidade. Para isso foi reforçada a criação do jogo “Lugar Livre” (já na 4ª edição) que marca presença em vários eventos.

O “Pela Cidade Fora” esteve presente nos eventos:

- ✓ Creatix,
- ✓ Arraial Pedagógico,
- ✓ Cidade das Crianças (evento de 3 dias no Lumiar),
- ✓ Oskar Kids Cinema Festival,
- ✓ Evento APSI para o Dia Mundial da Segurança Infantil,
- ✓ Semana da Segurança Infantil,
- ✓ Semana da Mobilidade no Parque das Nações,
- ✓ Festival da mobilidade na Freguesia de São Vicente

1.5.6 Projetos Especiais

Em 2018 a Comunicação da EMEL alargou as suas competências no apoio e consultoria externa quer no âmbito municipal, quer no âmbito das parcerias EMEL com entidades externas. Assim, foi desenvolvida para o universo municipal a campanha “2ª Fila Não É Opção” que pretendia reforçar e apoiar a ação da Direção Municipal de Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa. Foi também esta área responsável pela imagem, marca e comunicação visual da candidatura municipal à organização do evento internacional VeloCity 2021.



Figura 1.20 Campanha 2ª Fila não é opção

No âmbito da consultadoria e parcerias externas foi desenvolvido o plano de comunicação para a EMM de Maputo, em Moçambique. Desta forma a EMEL exporta o seu conhecimento e as boas práticas também no âmbito da comunicação.

1.6 ATENDIMENTO

A EMEL disponibiliza várias alternativas distintas para o estabelecimento de uma interação direta entre o cidadão e os serviços: *online* através da área de acesso pessoal no *site* da empresa; presencialmente, existindo dois pontos de atendimento fixos, um nas instalações da CML no Campo Grande e outro na Loja do Cidadão nas Laranjeiras; telefonicamente, para o *Call Center* próprio da empresa; e por escrito, estando disponível uma equipa de colaboradores para atender a todas as interações.

Um dos eixos da estratégia da empresa assenta, precisamente, na melhoria do contacto estabelecido com o cidadão.

1.6.1 Pontos de Atendimento

No planeamento da expansão da atividade a EMEL considerou incontornável o reforço da capacidade de atendimento. Em 2017 foi reforçado o efetivo dos Pontos de Atendimento, passando a estar disponíveis cinco postos no Campo Grande, de segunda a sexta-feira entre as 09h00m e as 19h00m, e outros cinco na Loja do Cidadão das Laranjeiras, de segunda a sexta-feira entre as 08h30m e as 19h30m e aos sábados das 09h30m às 15h00m. Este aumento da capacidade já se revelou acertado em 2017 e os dados de 2018 vieram reconfirmar a sua conveniência.

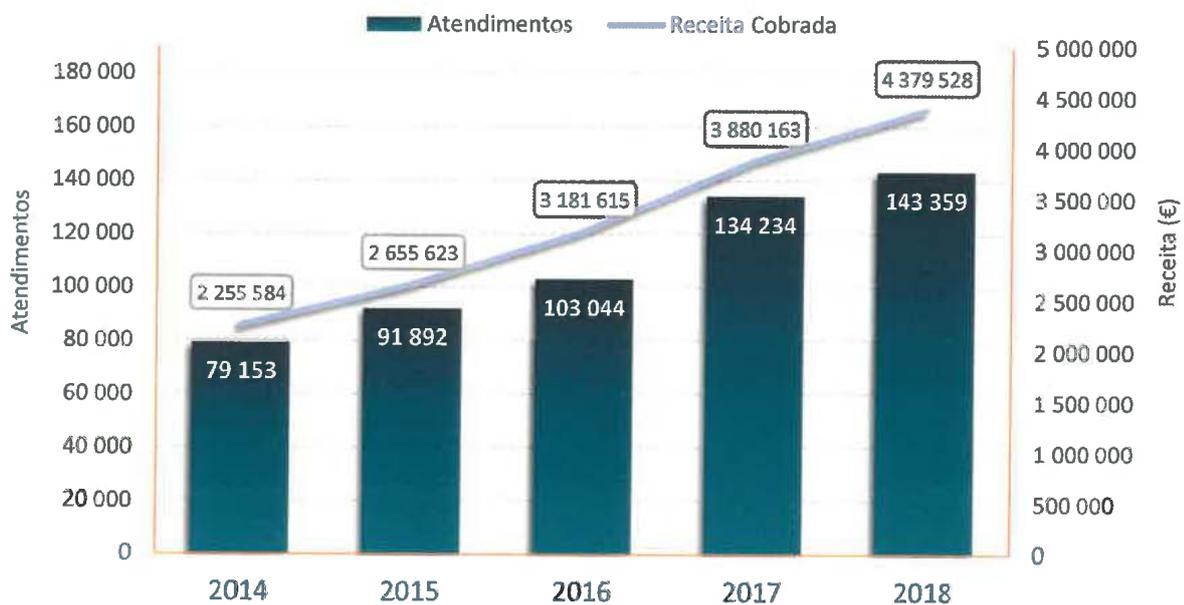


Gráfico 1.27 Evolução do número de atendimentos e da receita cobrada nos Pontos de Atendimento 2014 - 2018

O volume de atendimentos e a receita cobrada nos Pontos de Atendimento têm vindo a crescer consistentemente – desde 2014 o crescimento atinge os 94% na receita e os 81% no volume de atendimentos.

Ao assegurar a ampliação da equipa de atendimento atempadamente a EMEL evitou consequências penalizadoras - para os clientes que seriam obrigados a suportar longos períodos de espera para resolverem os seus assuntos, para os colaboradores do atendimento que sofreriam uma pressão acrescida e certamente uma menor tolerância por parte de quem estavam a atender, e para a empresa, desde logo com danos acrescidos na sua imagem, mas também com um aumento das reclamações, com menos contraordenações pagas

voluntariamente e que obrigariam a um processo de notificação postal, enfim, com um nível de serviço e uma reputação desalinhados com os objetivos e ambições da EMEL. Atualmente ainda se assiste, por vezes, a alguma acumulação no atendimento e à formação de filas de espera, mas trata-se de uma situação mais esporádica resultante de picos de afluência difíceis de antecipar.

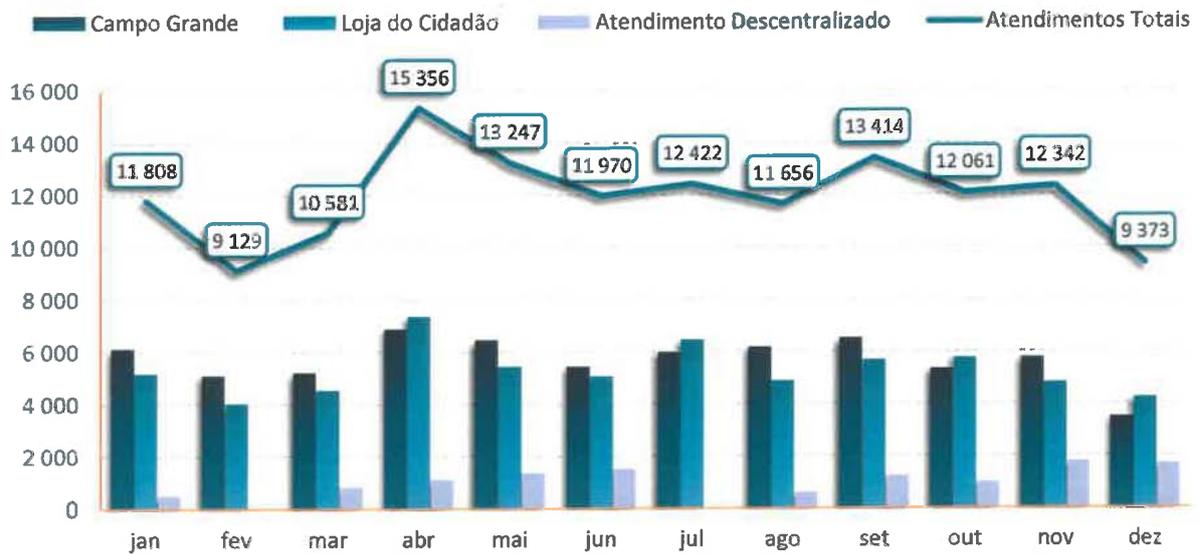


Gráfico 1.28 Evolução mensal dos atendimentos

Tradicionalmente registavam-se muito mais atendimentos no Ponto de Atendimento do Campo Grande do que na Loja do Cidadão das Laranjeiras, no entanto essa diferença tem vindo a esbater-se e em 2018 já se observaram quatro meses com mais atendimentos na Loja do Cidadão (abril, julho, outubro e dezembro) – parecendo algo acessório este facto produz impactos que não são despreciables, já que numa situação de equilíbrio estável será mais simples o planeamento da alocação dos recursos e evitar situações de capacidade ociosa.

A EMEL deu, em 2018, maior consistência à aposta no atendimento descentralizado. Esta aposta materializa-se por duas vias alternativas: através do uso do posto móvel, uma viatura que a empresa acondicionou para dispor de todas as valências de um Ponto de Atendimento; ou por intermédio de acordos com as Juntas de Freguesia que viabilizam a utilização de espaços das suas instalações para a montagem de Pontos de Atendimento temporários. Este atendimento descentralizado é vital no decorrer da expansão para novas zonas – vai-se instalar uma nova realidade que pode trazer impactos significativos na maneira como os residentes se deslocam e estacionam e é importante que tenham acesso a informação rigorosa e de uma forma acessível e conveniente, que lhes permita acolher a entrada da EMEL

desconstruindo eventuais mitos e usufruindo plenamente das vantagens do estacionamento ordenado.

O atendimento descentralizado representou mais de 8% do total de atendimentos em 2018. A EMEL pretende aprofundar esta aposta preservando os acordos com as diversas freguesias e, inclusivamente, investindo na aquisição de um novo posto móvel. Também nos espaços permanentes está contemplada a expansão da capacidade com a abertura de um novo Ponto de Atendimento na futura Loja do Cidadão do Mercado 31 de Janeiro.

1.6.2 Call Center e Interações Escritas

O aumento da capacidade de resposta passou também pelo *Call Center* da empresa e os resultados são, para já, muito encorajadores, com uma redução muito significativa no volume de chamadas perdidas. O desempenho registado não está, em termos absolutos, ao nível a que a EMEL quer chegar, mas este era um problema profundo e o progresso observado é notável, abrindo expectativas para que se venha a observar um nível de serviço elevado. Apesar de uma queda de quase 19% nas chamadas dirigidas ao



Gráfico 1.29 Chamadas não atendidas 2017 - 2018

Call Center, o volume de chamadas atendidas acabou por subir mais de 27%.

Foram ainda introduzidas outras melhorias que permitem maior usabilidade dos dados obtidos com o tratamento das chamadas atendidas. A tipificação de chamadas dirigidas ao operador é agora mais eficaz o que possibilita à organização do *Call Center* um melhor planeamento do trabalho e à EMEL a utilização de ferramentas de carácter analítico que viabilizam a incorporação de informação do cliente na melhoria de processos, no desenvolvimento de produtos e na tomada de decisão.

Os assuntos mais abordados nas chamadas prendem-se com a atividade de fiscalização, com um terço das chamadas, seguindo-se a informação sobre dísticos de residente.

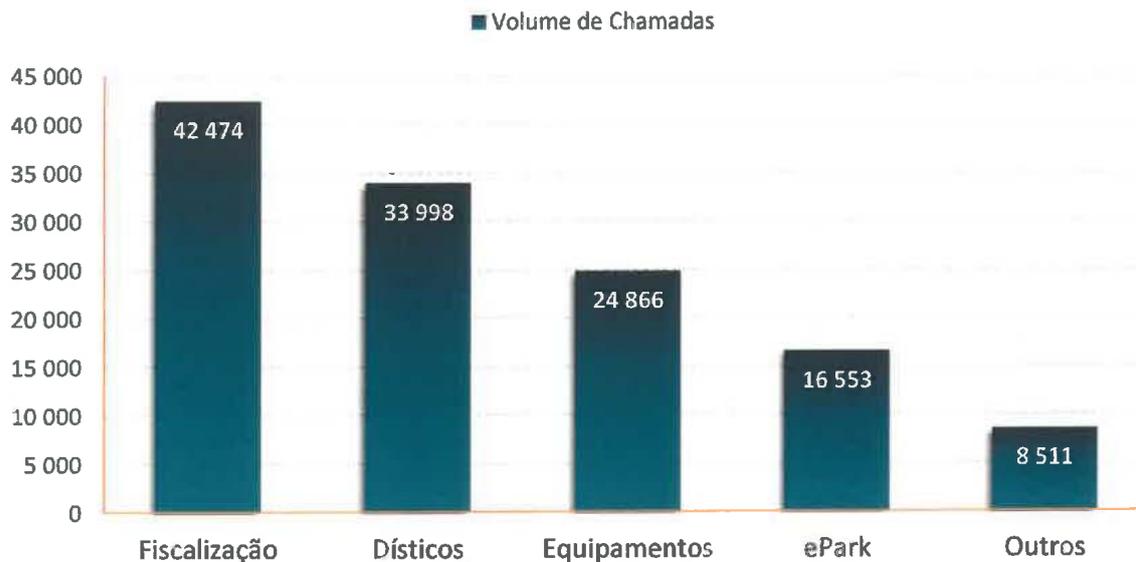


Gráfico 1.30 Volume de chamadas por assunto

O *Call Center* também é o interface privilegiado para a comunicação de avarias nos diversos equipamentos distribuídos pela cidade sob responsabilidade da empresa – os milhares de parquímetros, mas também vários elevadores ou as novas escadas rolantes.

Existe ainda uma grande quantidade de interações com a EMEL submetidas por escrito. Em 2018 foram pouco mais de 40 000, registando-se uma descida de 13% face a 2017. Nem todas estas interações dizem respeito a reclamações, embora a tendência vá nesse sentido, ainda assim em 2018 quase 27% das interações escritas correspondiam a pedidos de informação, sugestões, ou até elogios. A fiscalização continua a ser o assunto dominante, mas os restantes temas captam, na interação escrita, proporções bem diferentes do registado nas chamadas.

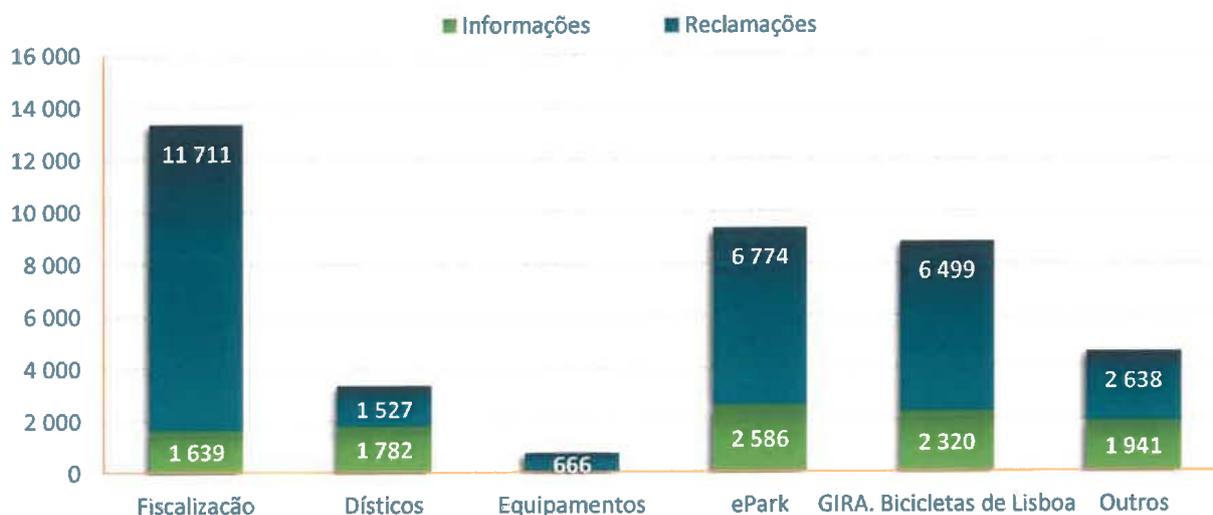


Gráfico 1.31 Interações escritas por assunto

Com o objetivo de atingir um aumento na rapidez e consistência das respostas a interações escritas a EMEL tem planeada uma reestruturação deste serviço que contempla uma descentralização dos meios, aproximando os elementos da equipa responsável pelas respostas das áreas operacionais.

1.7 EPARK

Quando em junho de 2014 a EMEL lançou o período experimental da sua *app* de pagamento eletrónico, o ePark, fê-lo com a ambição que sempre coloca nos seus projetos – conseguir disponibilizar a solução mais fiável, mais cómoda e mais segura que conseguisse desenvolver.

As expetativas que rodeavam a nova ferramenta colocada à disposição dos clientes EMEL eram muito elevadas, mas poucos, fora ou dentro da empresa, esperariam que quatro anos volvidos a trajetória seguida pelo número de utilizadores ainda mantivesse o ímpeto que se observa:



Gráfico 1.32 Evolução do número de utilizadores do ePark ao longo de 2018

É claro que o ePark que hoje se utiliza pouco ou nada se relaciona com o de 2014. Foram sendo introduzidos melhoramentos sucessivos que tornaram a *app* cada vez mais conveniente para quem vive, trabalha, estuda ou simplesmente circula em Lisboa. Hoje o ePark, com a *app* do GIRA. Bicicletas de Lisboa e a área reservada do site da EMEL, integra a Plataforma de Mobilidade que a EMEL pretende elevar cada vez mais alto nos serviços e nas

capacidades que oferece eletronicamente. Para já, ainda é o ePark que traz mais movimento à plataforma – em 2018 foram mais de 5,5 milhões os estacionamento pagos através da aplicação.

Não são só os clientes EMEL a beneficiar do ePark. A própria empresa também usufrui imenso deste meio de pagamento eletrónico – o ano de 2018 fechou com uma proporção de pagamentos do estacionamento na via pública que já ultrapassou os 30%, e em 2019 este valor já quase que toca os 35%.

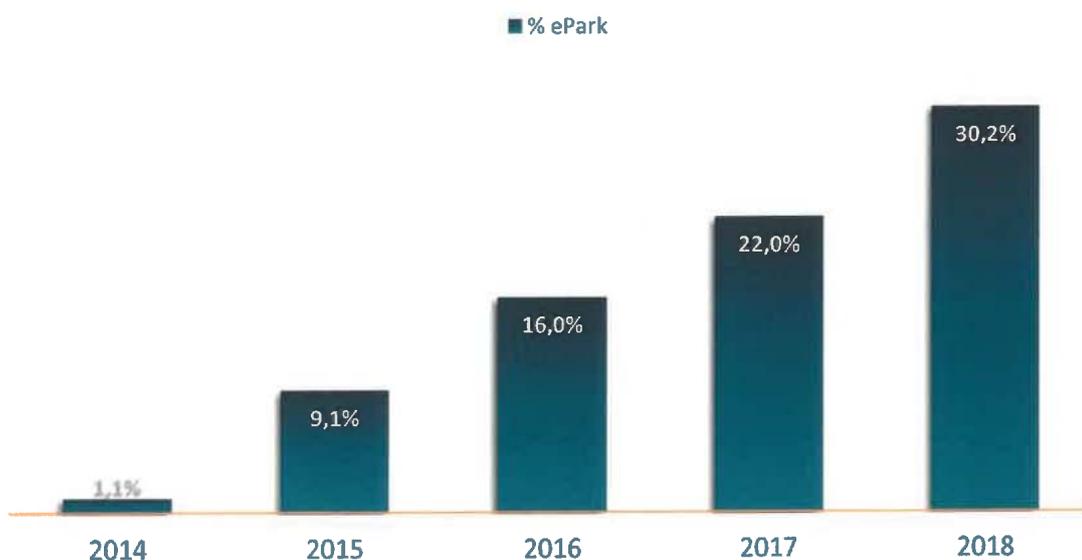


Gráfico 1.33 Evolução da proporção dos rendimentos de estacionamento na via pública pagos através do ePark 2014 - 2018

Com esta proporção de pagamentos do estacionamento há inúmeros benefícios para a EMEL, como seja i) uma fiscalização mais clara e inequívoca ii) menor volume de reclamações iii) menor desgaste dos parquímetros iv) menor pressão sobre a coleta, entre muitos outros, mas essencialmente um v) muito melhor serviço e a decorrente melhor imagem da empresa.

Tome-se como exemplo a coleta – observando a evolução dos rendimentos do estacionamento na via pública nos últimos anos seria impensável admitir que o efetivo da coleta operacional desde 2015 que não cresce (e nesse ano cresceu em virtude da assimilação da operação no eixo central devido ao final do contrato com a StreetPark). Tendo presente que, diariamente, são já mais de 30 000 os pagamentos realizados através do ePark, é imediato que também os serviços de manutenção são favorecidos pelo pagamento eletrónico. E muitas outras dimensões revelam, no dia-a-dia da EMEL, o impacto da aplicação na vida da empresa.

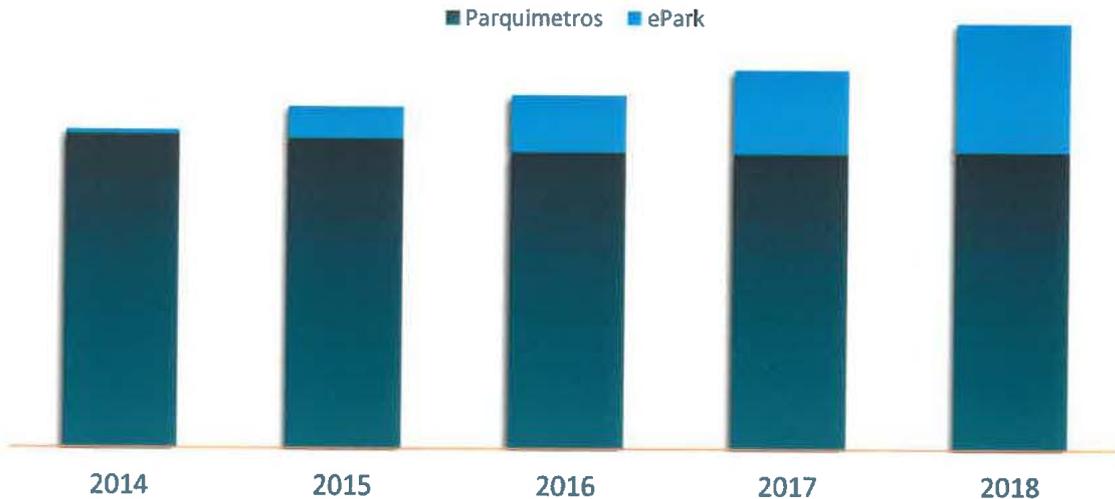


Gráfico 1.34 Evolução da repartição dos rendimentos de estacionamento na via pública em termos absolutos 2014 - 2018

Do lado do cliente as vantagens são óbvias e a solução é vista por cada vez mais utilizadores como um meio facilitador. É frequente destacar-se:

- A comodidade do pagamento que permite não estar dependente do conteúdo do porta-moedas
- A flexibilidade e possibilidade de pagar apenas o valor utilizado
- A experiência de utilização
- A possibilidade de iniciar, prolongar ou terminar o pagamento em qualquer momento e lugar, sem a necessidade de estar junto do veículo, podendo pagar o estacionamento de familiares, amigos ou clientes

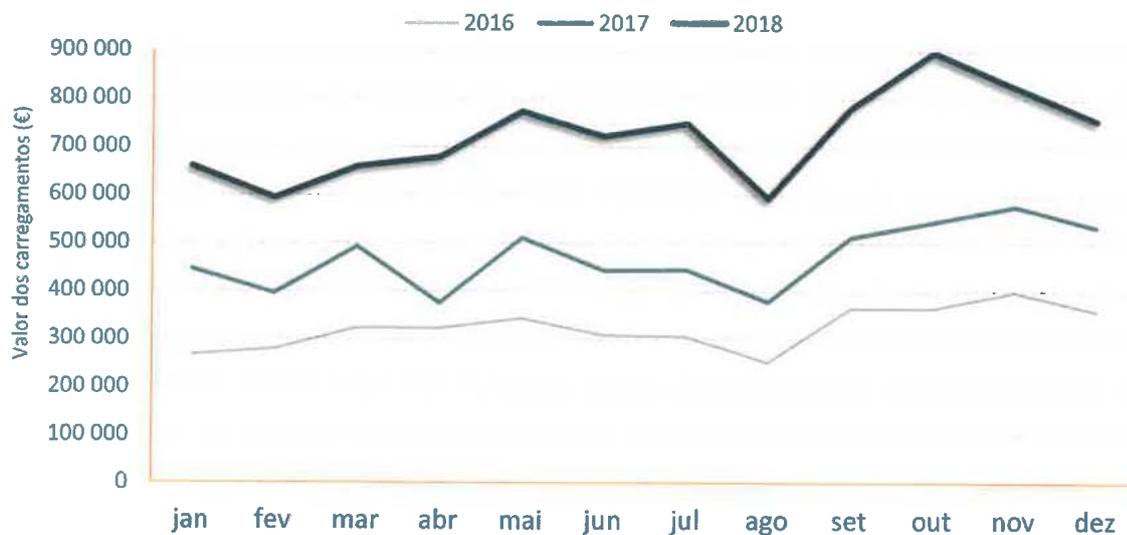


Gráfico 1.35 Evolução mensal dos carregamentos de saldo ePark 2016 - 2018

Estas e outras vantagens ajudam a explicar o sucesso da aplicação e a confiança revela-se no crescimento consecutivo do valor dos carregamentos.

PROPORÇÃO DE PAGAMENTOS EPARK POR ZEDL

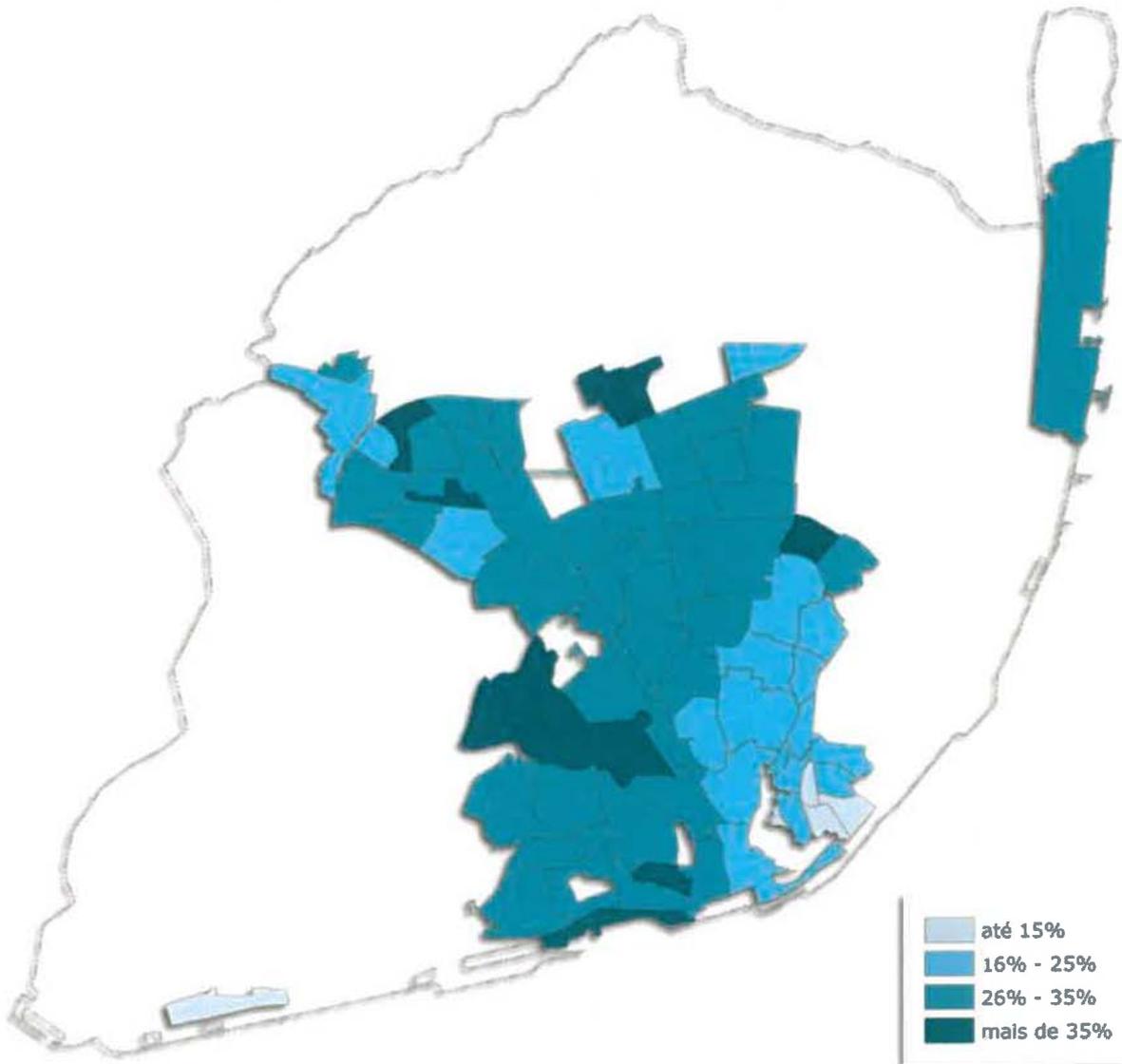


Gráfico 1.36 Proporção dos rendimentos de estacionamento na via pública recebidos através do ePark por ZEDL

A distribuição geográfica da utilização desta *app* na cidade não é homogénea. Existem áreas onde ainda corresponde a menos de 15% do total de pagamentos na via pública e outras onde o uso do ePark para pagar estacionamento passou a ser a regra. Como principais exemplos de áreas onde o ePark é particularmente utilizado, destacam-se o Museu da Cidade onde capta 74% dos pagamentos, em Campolide alcança 57%, o Marquês de Pombal chega a 46%, e as Amoreiras a 42%.

Entre 2017 e 2018 regista-se um evidente alastrar da apetência pelo pagamento através do ePark.

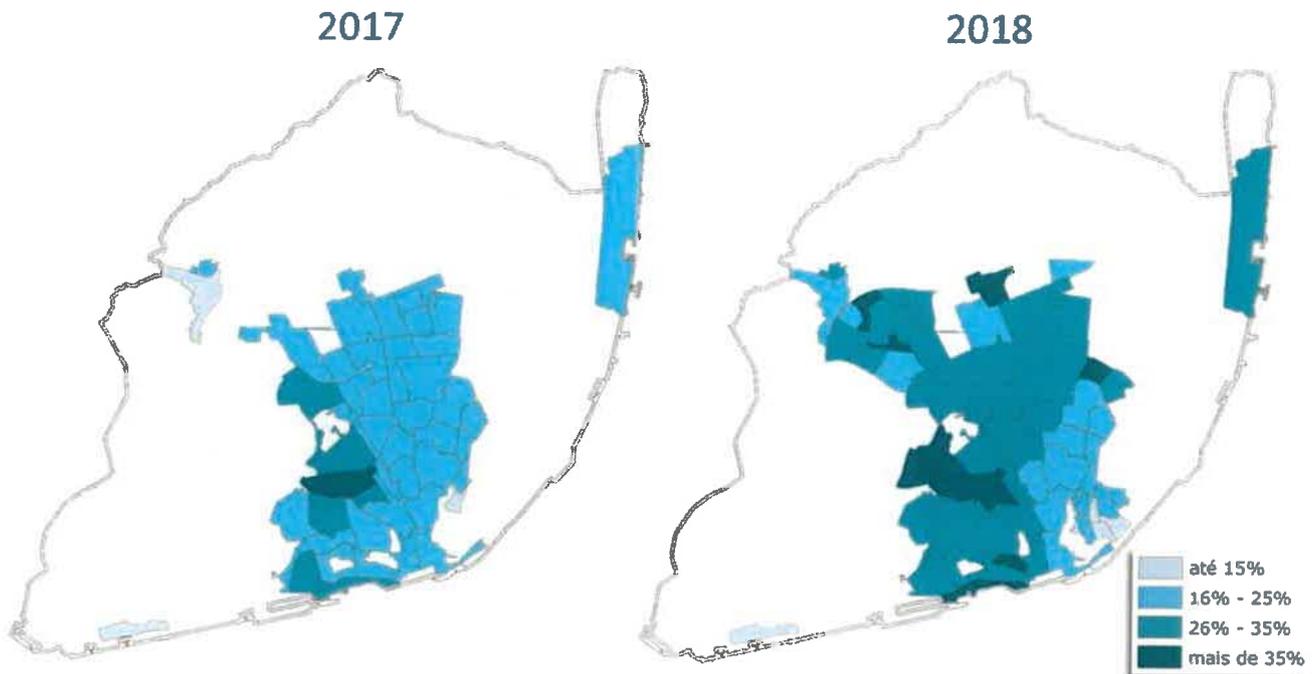


Gráfico 1.37 Evolução da distribuição geográfica da utilização do ePark 2017 - 2018

Em 2018 foram realizadas ações pontuais de divulgação e oferta de vouchers associados a eventos, ou mesmo à atribuição de um prémio a utilizadores cumpridores das regras de estacionamento. São formas complementares de impulsionar o crescimento da utilização do ePark, mas o que verdadeiramente leva ao crescimento da utilização da *app* é o seu valor, a sua utilidade na mobilidade quotidiana em Lisboa. A este nível, um dos últimos grandes impulsos foi a disponibilização da versão adaptada à realidade empresarial, o ePark Empresas.

Criado ainda em 2017, o ePark Empresas representa uma evolução importante da *app*, dando às empresas uma nova ferramenta de gestão que facilita o pagamento do estacionamento da sua frota.

Entre as organizações aderentes estão empresas de diferentes dimensões, desde unipessoais, que têm um ou dois veículos, a algumas das maiores empresas nacionais que dispõem de frotas significativas.

Mesmo sem uma divulgação especialmente ativa, ao longo de 2018, o número de empresas que aderiu ao ePark Empresas mais do que duplicou face ao ano anterior. É esta evolução que dá à empresa a convicção de que está no bom caminho.



Gráfico 1.38 Evolução do número de empresas registadas no ePark Empresas

Com o ePark a EMEL procurou aceder a um novo patamar, a um patamar de competência, qualidade e confiança que até aí estavam arredadas do horizonte da empresa. Os resultados alcançados demonstram que esse desiderato foi alcançado e o trabalho realizado, mais do que um conforto ou embevecimento oferece à EMEL uma alavanca de ambição para o futuro.

1.8 INOVAÇÃO

O caso de sucesso do ePark e o desenvolvimento da *app* do GIRA. Bicicletas de Lisboa já dão algum *track record* à empresa em matéria de inovação tecnológica com um cunho diferenciador de inequívoca qualidade. A Plataforma de Mobilidade, que integra as duas aplicações, alimenta-se de novas soluções para uma abrangência cada vez mais integradora de tudo o que é mobilidade em Lisboa – a EMEL está empenhada no desenvolvimento desta plataforma. Mas não é só nesta vertente que a empresa corre para a inovação.

Da análise à atividade da EMEL apresentada até aqui já ficou evidente o processo de reinvenção porque está a passar a organização, num período de tempo relativamente curto na vida de uma empresa. Mesmo que não o decidisse estratégica e conscientemente a EMEL

está condenada a inovar. É a estratégia de mobilidade que o exige, são os seus clientes que o anseiam, é a sua dimensão que o obriga e é a sua sustentabilidade que o impõe.

1.8.1 Inovação e Modernização Tecnológica

O ano de 2018 começou com um desafio muito específico – a implementação da decisão que determinou a fusão das, até esse momento, duas áreas tecnológicas da EMEL – a área de Gestão de Projetos e Suporte Aplicacional e a área de Infraestrutura e *Helpdesk*. Tendo em vista esse objetivo foi executada uma extensiva análise de processos que identificou um conjunto significativo de iniciativas a realizar para a unificação das duas áreas.

A Direção de Sistemas de Informação (DSI), a unidade orgânica que acolhe, agora, sob a sua responsabilidade, toda a dimensão tecnológica da estratégia e da operação da empresa, tomou as medidas necessárias para dar seguimento às iniciativas definidas no âmbito da reestruturação, mas ainda encontrou recursos para avançar com diversos projetos fundamentais para uma melhoria dos Sistemas de Informação da EMEL e bem assim, para a competitividade e a capacidade da empresa para prosseguir com os seus desígnios no âmbito da estratégia de mobilidade de Lisboa. São passos como estes que vão percorrendo o caminho para uma organização competitiva e eficiente.

BUSINESS INTELLIGENCE

A EMEL apostou numa estratégia de concentração do *reporting*. Neste âmbito já consolidou a infraestrutura de *reporting* e foi feita uma evolução do Data Lake existente para uma vertente mais analítica, dando início à Plataforma de Business Intelligence. Tendo neste momento um grande volume de indicadores de negócio, esta plataforma continuará a evoluir, quer na consolidação de *reporting*, quer na sua capacidade analítica e de Machine Learning

BLOCKCHAIN

A EMEL é um dos fundadores da Aliança BlockChain, organização que propôs um Challenge para a realização de um piloto que permitia a interligação de dados com a A.M.A. e I.M.T., para o sistema de Gestão de Residentes, e para deteção de fraude

CARRIS

Foram dados os primeiros passos para a integração de informações do cartão Navegante com o sistema GIRA. Bicicletas de Lisboa para atribuição de bónus, e que permitirá uma evolução da Plataforma de Mobilidade

CITY AS A PLATFORM

Dando continuidade à disponibilização de dados em formato Open Data, foram também integrados nesta plataforma dados de sensorização, do veículo de leitura ótica de matrículas e do GIRA. Bicicletas de Lisboa, tornando este sistema crítico para a empresa

COMUNICAÇÕES

Com o novo contrato de comunicações foi possível a reestruturação da infraestrutura tecnológica, concentrando todas as componentes num único operador

DATA CENTER

Realizou-se a reestruturação do bastidor de comunicações da EMEL para um novo Data Center, que admitiu a implementação de equipamentos de *switching* e solução de servidores/backups, viabilizando ainda a reformulação da infraestrutura de segurança e Wi-Fi

GESTÃO DOCUMENTAL

Foi desenvolvido um novo sistema de gestão documental que permite a centralização de documentos da empresa com uma organização simples e flexível

RGPD

Procedeu-se ao levantamento de necessidades decorrentes do novo Regulamento Geral de Proteção de Dados, que dará origem ao novo gestor de entidades a implementar no ano de 2019

HELPDESK

No âmbito da reestruturação da DSI, foi reformulada toda a área de *helpdesk*. A equipa foi reforçada com mais colaboradores e foram definidos novos procedimentos de registo e seguimento dos pedidos, concentrando toda a informação disponível numa *knowledge base* com o objetivo final de responder pronta e eficazmente a um volume de solicitações que ascende à média de 350 /mês

PARQUE DE IMPRESSORAS

O contrato de aluguer de impressoras foi reconfigurado, uniformizando a solução de impressão, equipamentos e procedimentos, a toda a empresa

SCANaCAR

A infraestrutura tecnológica EMEL acolheu os dados da operação do veículo de leitura ótica de matrículas, permitindo que no futuro se venha a realizar a sua integração com a Plataforma de Mobilidade

SENSORIZAÇÃO

Foram realizados diversos testes de sensorização na via pública, procurando-se identificar a melhor tecnologia, e tendo como objetivo a preparação do lançamento de um procedimento de contratação pública para aquisição de uma solução de sensorização do eixo central, a executar no ano de 2019

UPS

Foi efetuada a reformulação e manutenção dos equipamentos de salvaguarda energética da EMEL, garantindo a operacionalidade dos sistemas em todos os locais EMEL

WI-FI

Teve início a reestruturação da rede WI-FI da empresa, que ficará concluída nos primeiros meses de 2019

Apesar de alguns sobressaltos, característicos de processos de reestruturação, a DSI conseguiu prosseguir com o esforço de modernização tecnológica da EMEL, equipando a empresa com os recursos em que assentarão as suas capacidades no futuro.

1.8.2 Inovação Estratégica

A EMEL tem vindo a reforçar o seu relacionamento com as Entidades de Investigação Científico/Tecnológicas, Centros de Investigação e Incubadoras, não só para a necessária incorporação de conhecimento com valor para o negócio como também visando garantir a aproximação entre o meio académico e o mercado. Essa troca de experiências permite assim que o conhecimento especializado seja cada vez mais focado e direcionado para as necessidades e criação de valor.

Com o objetivo de potenciar e fomentar a inovação, a EMEL participou no programa de aceleração e inovação *Smart Open Lisboa* para testar e promover novas soluções. A ideia passa por transformar Lisboa num laboratório vivo de inovação, sempre numa ótica centrada em resolver problemas e facilitar a vida aos utentes e cidadãos. Fazer de Lisboa uma cidade que aposta na criatividade e no empreendedorismo, e tirar partido desse investimento para melhorar a qualidade de vida das pessoas.

No âmbito de projetos europeus, a EMEL continua a fortalecer o seu envolvimento em redes e fóruns internacionais, integrando consórcios no sentido de antecipar, participar e influenciar as tendências emergentes no setor em que se insere. O desenvolvimento de candidaturas a projetos, nomeadamente a oportunidades no contexto do programa Horizonte 2020 - Programa-Quadro Comunitário de Investigação e Inovação, é um processo extremamente exigente e competitivo, é neste contexto fundamental desenvolver uma estratégia consistente e alargada no tempo, só dessa forma se garante os níveis de sucesso desejados.

Durante o ano de 2018, duas das candidaturas submetidas no âmbito do programa Horizonte 2020 foram vencedoras:

- **TInnGO - Transport Innovation Gender Observatory** - coordenado pela Universidade de Coventry (Reino Unido), com o objetivo de criar um Observatório Europeu para promover a igualdade de Género no Transporte e 10 Observatórios Locais nos países

que participam neste projeto. Em Portugal, as atividades deste Observatório serão coordenadas pela EMEL e pretendemos abordar localmente questões de mobilidade sensíveis ao género e diversidade e promover uma mobilidade inteligente mais justa e reduzir as disparidades de género nos transportes

- [Shift2Maas – Shift2Rail IP4 nabling Mobility as a Service and seamless passenger experience](#) – coordenado pela UITP - Union Internationale des Transports Publics (Bélgica), com o objetivo de identificar as barreiras técnicas e não técnicas, para a adoção de novas plataformas de mobilidade integradas. A EMEL irá participar na demonstração de Lisboa, identificando as barreiras existentes à implementação de serviços MaaS -Mobility as a Service na cidade de Lisboa e testar possibilidade de aquisição de soluções de mobilidade apoiadas nos diferentes modos de transporte

Outras candidaturas submetidas no âmbito dos programas Horizonte 2020, Portugal 2020 e *CEF - Connecting Europe Facility* encontram-se em avaliação pelas respetivas entidades financiadoras.

SHARING CITIES

O projeto H2020 - SHARING CITIES, com a participação das cidades de Lisboa, Londres e Milão, que teve início em 2016 e com duração de cinco anos, terminou no final de 2018 a fase de implementação das soluções inovadoras de boas práticas de gestão urbana.

A EMEL foi responsável pela implementação de medidas inovadoras de mobilidade urbana na cidade de Lisboa, como criação de um conceito de “ilha da mobilidade”, que permite ao cidadão ter acesso ao sistema inovador de bicicletas elétricas partilhadas da EMEL (GIRA) e testar a solução inteligente para melhorar a experiência de estacionamento através da sensorização dos lugares o que permitirá a transmissão de informação sobre a ocupação dos mesmos.

Nos próximos dois anos todas as soluções implementadas vão ser monitorizadas com o objetivo de desenvolver e testar novos modelos de negócio, investimentos e modelos de governação, que são essenciais para a agregação e replicação (através da colaboração) em diferentes cidades europeias.

C-ROADS PORTUGAL

A EMEL iniciou em 2017 a sua participação, que se estenderá por 4 anos, no Projeto C-ROADS PORTUGAL, apoiado através do mecanismo Connecting Europe Facility (CEF) da Comissão Europeia e pretende tornar as estradas portuguesas mais seguras para os cidadãos, a mobilidade mais eficiente, e reduzir as emissões do transporte rodoviário.

A EMEL é o coordenador a implementação de soluções inovadoras de gestão de estacionamento de superfície no piloto da cidade de Lisboa, com o objetivo de implementar serviços de informação de: disponibilidade de lugares de estacionamento, Park & Ride, postos de carregamento de veículos elétricos, trânsito e rotas inteligentes em tempo real. O projeto está em fase de estudo de soluções, com o objetivo de iniciar a fase de implementação durante em 2019.

SMART OPEN LISBOA

O Smart Open Lisboa é uma iniciativa que pretende envolver o universo das *startups* e as suas soluções inovadoras, para a utilização de dados gerados pelos serviços públicos e outras organizações ligadas ao espaço urbano de Lisboa, contribuindo para uma cidade melhor, mais inteligente e mais eficiente.

A EMEL participou no SOL Mobility, dedicado à mobilidade, que reúne parceiros institucionais e empresas *Startups* para, conjuntamente e em área diferentes, responderem, aos desafios das *smart cities*. Este projeto enquadrou-se no esforço de tornar mais inteligentes os sistemas de gestão das cidades, com vantagens para as pessoas e para a sua qualidade de vida no quotidiano.

Este programa promoveu a utilização de Dados Abertos em Lisboa (Open Data), oferecendo aos participantes condições únicas para poderem desenvolver soluções inovadoras para problemas do dia-a-dia dos cidadãos.

A ideia passa por transformar Lisboa num laboratório vivo de inovação, sempre numa ótica centrada em resolver problemas e facilitar a vida aos utentes e cidadãos. Fazer de Lisboa uma cidade que aposta na criatividade e no empreendedorismo, e tirar partido desse investimento para melhorar a qualidade de vida das pessoas.

1.9 RECURSOS HUMANOS

O crescimento da empresa a que se assistiu ao longo dos últimos anos não poderia ter lugar sem um forte reforço da sua força de trabalho. Não obstante os significativos ganhos de eficiência registados, grande parte da atividade da EMEL permanece trabalho-intensiva, e a empresa ainda abraçou novas áreas, com menores necessidades de mão-de-obra, é certo, mas ainda assim contribuindo para o avolumar do quadro de pessoal.

1.9.1 Evolução do quadro de pessoal

O quadro da EMEL encerrou 2018 com um total 606 colaboradores, um pouco abaixo dos 620 que estavam previstos. Este desvio deve-se, em larga medida, à necessidade de adiamento de algumas entradas para o primeiro trimestre de 2019, numa perspetiva de melhor avaliação e reestruturação das competências a assegurar, face às novas atribuições da empresa.

No fim do ano de 2018 a EMEL contava ainda com dois estágios profissionais na área dos serviços jurídicos.

Tabela 1.18 Evolução do quadro de pessoal 2014 - 2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Nº Colaboradores (as) a 31 de dezembro	386	465	500	546	606
Nº Estágios Profissionais a 31 de dezembro	0	0	26	54	2
TOTAL	386	465	526	600	608

Considerando os estágios profissionais a evolução do número de trabalhadores estagnou em 2018, quase existindo uma coincidência entre novos colaboradores no quadro e o que seria a admissão definitiva dos estagiários a 31 de dezembro de 2017. Tendo em conta apenas os vínculos definitivos observa-se uma subida do *head count* de quase 11%.

Dos 60 novos efetivos 93% foram diretamente alocados a tarefas operacionais na exploração do estacionamento – 43% para os parques e 50% para atividades de fiscalização. Estes 30 colaboradores que chegaram à fiscalização não desempenham funções de AFE uma vez que não dispõem nem da experiência nem da formação e, naturalmente, nem da certificação

legalmente requerida para o efeito. Desempenharão funções de apoio à fiscalização e, aqueles que demonstrarem maior apetência e melhores capacidades frequentarão, posteriormente, a formação adequada ao rigor que se exige na atividade dos AFE.

Tabela 1.19 Evolução da distribuição dos colaboradores por categoria profissional 2014 - 2018³

	2014	2015	2016	2017	2018
Técnico Superior	47	46	51	48	55
Técnico e Assistente Técnico	64	70	74	66	66
Agente de Fiscalização de Estacionamento	141	204	224	214	207
Agente de Fiscalização	1	1	1	29	59
Assistente Administrativo	40	45	53	61	66
Operador de Coleta	10	14	13	13	13
Operador Cobrador de Parques	62	68	67	77	103
Motoristas de Reboques e bloqueadores	8	7	8	14	14
Outros (funções logísticas e administrativas)	13	10	9	24	23
TOTAL	386	465	500	546	606

Realce ainda para a proporção das admissões relacionada com Técnicos Superiores, 12%, que representam sete novos colaboradores, um número que não encontra paralelo no período apresentado e que reflete a dimensão que a empresa está a tomar e as responsabilidades mais exigentes que está a assumir.

Tabela 1.20 Movimentações no quadro de pessoal

	Efetivo dez 2017	Admissões	Mobilidade Interna	Total Entradas	Saídas	Saídas Q. Ativo ⁴	Mobilidade Interna	Total Saídas	Efetivo dez 2018
V. Pública	391	38	0	38	16	1	8	25	404
Parques	74	35	0	35	3	0	0	3	106
Mobilidade	1	2	5	7	0	0	0	0	8
Á. Transversais	80	9	6	15	5	0	2	7	88
TOTAL	546			95				35	606

A empresa tem procurado promover a mobilidade interna, numa tentativa de garantir a maximização do potencial de cada colaborador. Antes de se virar para o exterior para a

³ Há casos de colaboradores cuja categoria profissional a 31 de dezembro não reflete as funções desempenhadas

⁴ Colaboradores e colaboradoras que saem do quadro ativo, sem caráter definitivo, por licenças especiais

satisfação de qualquer necessidade, primeiro é analisada a disponibilidade interna de recursos, procurando-se alocar as pessoas certas às posições mais adequadas.

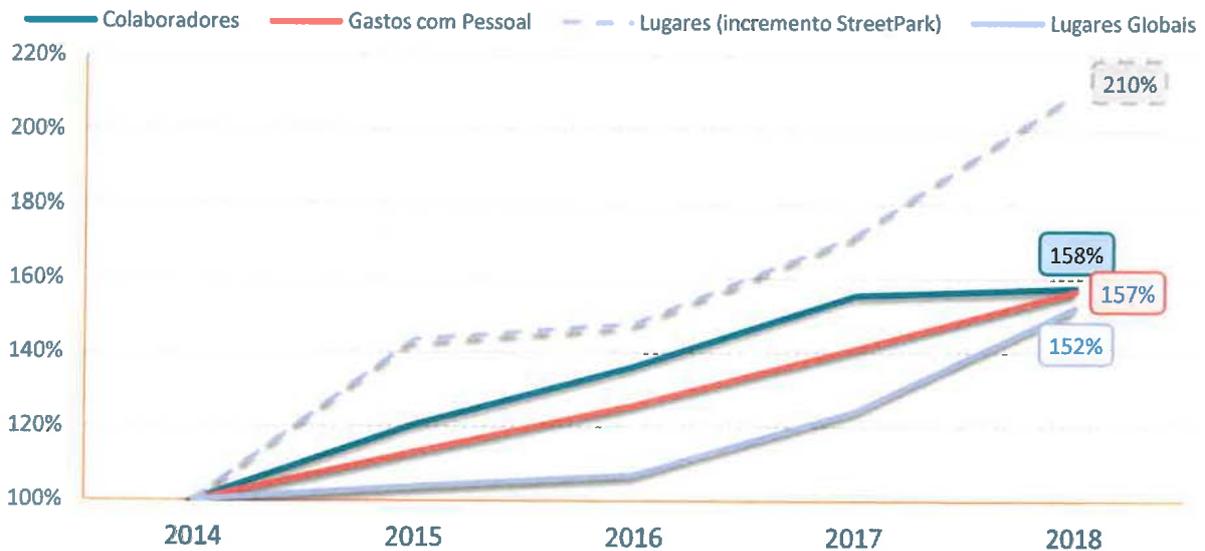


Gráfico 1.39 Pessoal vs lugares em exploração 2014 - 2018 (Base 2014)

O ritmo de crescimento do número de colaboradores (no gráfico a série "Colaboradores" considera também os estagiários) ao longo dos anos tem sido superior ao dos respetivos gastos – as admissões têm ocorrido, essencialmente, nos níveis de base das áreas operacionais e a EMEL, empresa municipal, está envolvida num contexto legal que se tem caracterizado por fortes restrições no que respeita ao sistema remuneratório. A exceção acontece precisamente em 2018, exercício em que o crescimento dos gastos com pessoal mantém a cadência dos períodos económicos anteriores, não refletindo a quase estagnação que caracterizou a evolução do número de trabalhadores. A este facto não será alheio o afrouxar das restrições que pendiam sobre as remunerações, consubstanciado no descongelamento de carreiras, mas também a assinatura do Acordo de Empresa celebrado a meio de 2017 e que apenas em 2018 produz a totalidade dos impactos em termos anuais.

A comparação entre a trajetória seguida por gastos e efetivo com o número de lugares em exploração já não é tão consistente como no passado em virtude das novas áreas de negócio que, cada vez mais, absorvem esforços da empresa. No entanto, o peso do estacionamento na atividade global ainda é esmagador pelo que a análise mantém pertinência.

A velocidade do crescimento quer de gastos com pessoal, quer do número de efetivos, é, aparentemente, muito superior à do aumento dos lugares globais (linha cinzenta cheia). Mas

esta tendência é mesmo só aparente já que a evolução dos lugares globais sob gestão da empresa disfarça o efeito do final do contrato de prestação de serviços com a StreetPark para a exploração do eixo central e que, na prática, levou a que a EMEL passasse a operar mais 15 000 lugares a partir do segundo semestre de 2015 (linha cinzenta tracejada). Em termos de necessidades de mão-de-obra será mais rigoroso seguir a linha tracejada do que a cheia, já que até junho de 2015, efetivamente, a operação no terreno sob responsabilidade da EMEL no eixo central era muito limitada. Assim, justifica-se o crescimento do número de colaboradores muito pela evolução do volume de lugares realmente operados pela empresa e com ganhos de eficiência persistentes – só em 2016 se observa um ritmo de crescimento do pessoal superior ao do aumento de lugares. Em todos os outros anos do período apresentado o incremento dos lugares geridos é superior ao dos colaboradores admitidos, e com uma diferença muito acentuada no ano de 2018 com a abertura de novos lugares a disparar, deixando para trás a linha que representa o número de colaboradores da EMEL.

1.9.2 Caracterização da População EMEL

A caracterização da população da EMEL não conheceu qualquer evolução disruptiva em 2018.

Tabela 1.21 Distribuição do pessoal por género 2017 - 2018

		2016	2017	2018
Via Pública	Homens	252	281	280
	Mulheres	93	110	125
Parques	Homens	34	35	62
	Mulheres	35	39	44
Mobilidade	Homens	1	1	4
	Mulheres	0	0	3
Áreas Transversais	Homens	42	39	44
	Mulheres	43	41	44
EMEL	Homens	329	356	390
	Mulheres	171	190	216
	Homens	66%	65%	64%
	Mulheres	34%	35%	36%

No que respeita à paridade a empresa vai percorrendo o seu caminho - os progressos são muito ténues. Destaque para a igualdade absoluta registada no efetivo que compõe as áreas transversais e também nas admissões para a área da mobilidade. Em sentido contrário o

ascendente feminino na área dos parques desvaneceu-se com a vinculação de 27 colaboradores do sexo masculino contra apenas cinco do sexo feminino. Nota ainda para a subida de proporção de mulheres a trabalhar na via pública, passando de 28% para quase 31%. De resto a empresa esforça-se ativamente por aumentar o número de mulheres, inclusivamente nas áreas de exploração – no último curso da ACADEMIA, por onde passam todos os novos colaboradores que desempenham funções operacionais, 64% dos formandos eram do sexo feminino. Nos cargos de direção e liderança de departamentos registaram-se algumas melhorias num quadro que já é de algum equilíbrio, mas nas chefias intermédias o progresso observado é ainda muito tímido.

Tabela 1.22 Distribuição das lideranças EMEL por género 2017

		2017	2018
Diretores e Responsáveis Departamento	Homens	7	9
	Mulheres	5	7
Outras Chefias	Homens	29	29
	Mulheres	12	13

A distribuição etária também permaneceu estável, registando-se um muito ligeiro aumento da média de idades do efetivo, agora mais próxima dos 41.

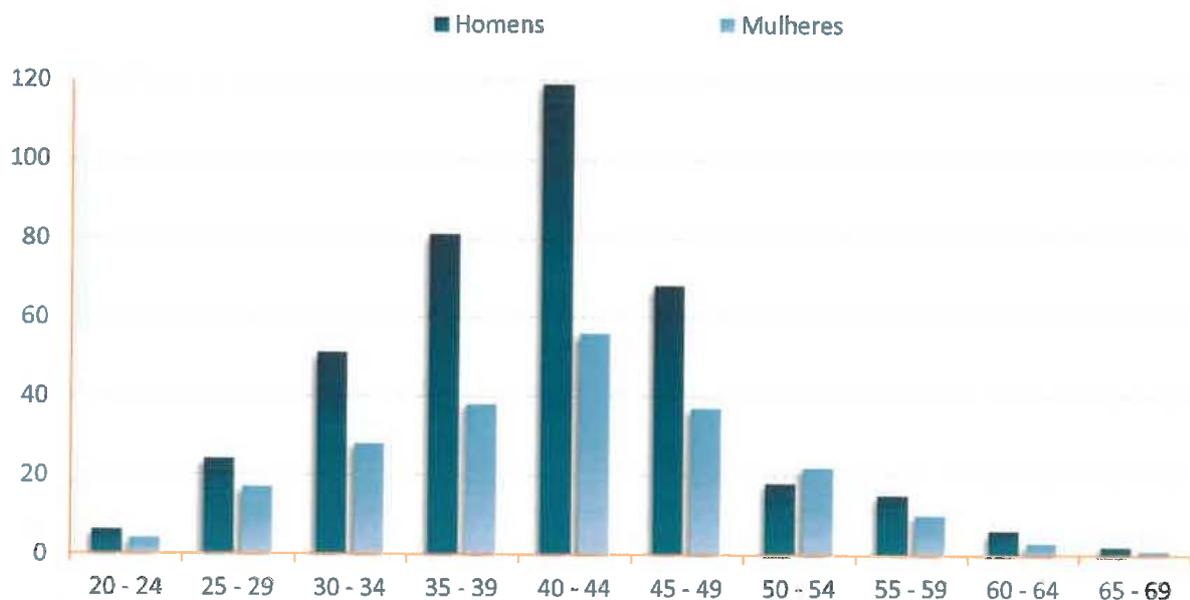


Gráfico 1.40 Distribuição do quadro de pessoal por classe etária e género

Sob a perspetiva das habilitações literárias a maioria dos colaboradores da EMEL continuam a ter como habilitação máxima o 12º ano de escolaridade. Há, no entanto, que salientar o acréscimo de 9% dos trabalhadores com habilitação ao nível do ensino superior.

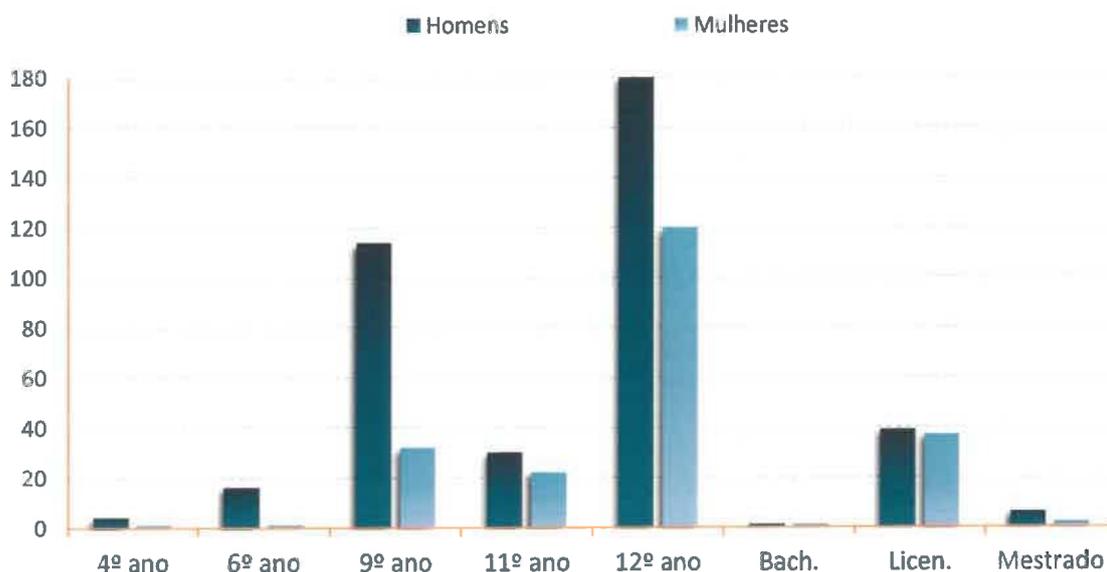


Gráfico 1.41 Distribuição do quadro de pessoal por habilitação literária e género

Persiste a tendência no efetivo da EMEL de uma maior frequência de colaboradores com habilitações de nível superior no sexo feminino – 19% das colaboradoras têm estudos superiores contra apenas 12% dos colaboradores. Outra forma de observar este facto é realçar que os trabalhadores com habilitações até ao 12º ano são dois terços do sexo masculino e um terço do sexo feminino, mas entre a população EMEL com ensino superior completo há quase um equilíbrio: 53% de homens e 47% de mulheres.

1.9.3 Gestão dos Recursos Humanos

Tudo o que se relaciona com a gestão de recursos humanos reveste-se, em qualquer empresa, de elevada complexidade e delicadeza. O equilíbrio entre vida profissional e laboral está permanentemente em equação, o alinhamento de objetivos pessoais e institucionais nem sempre é natural ou imediato. A EMEL assinou com os representantes dos trabalhadores o seu primeiro Acordo de Empresa em meados de 2017, sendo 2018 o primeiro ano completo na observância do que ali se estabeleceu, com especial destaque para a equidade de tratamento entre géneros e para a criação de melhores condições para a conciliação entre trabalho e família – empresa e colaboradores têm colhido frutos do acordo alcançado.

O ano transato fica no entanto marcado por outros dois acontecimentos: o descongelamento de carreiras e a entrada em vigor do novo Regulamento Geral de Proteção de Dados.

Descongelamento de Carreiras

Os trabalhadores da EMEL tiveram a sua última revisão salarial em 2009. No mesmo ano registaram-se também as últimas progressões nas carreiras dos colaboradores. Estes dois factos não decorreram de decisões de gestão da empresa mas da observância do quadro legal que envolve a sua atividade e que em todo este período afastava uma e outra possibilidade.

Passados nove anos foi finalmente possível descongelar os pontos acumulados nas avaliações de 2010 a 2014, e refletir o desempenho de cada colaborador na progressão salarial, o que se concretizou nos meses de janeiro e fevereiro. Ainda no primeiro trimestre procedeu-se às avaliações de desempenho de 2015, 2016 e 2017, cujos resultados foram, para a maioria dos trabalhadores, ratificados em Conselho de Administração no mês de abril. Esta tarefa envolveu não só o Departamento de Recursos Humanos (DRH) mas todas as chefias da EMEL, exigindo um esforço redobrado considerando todos os restantes projetos em curso na organização.

Os aumentos das remunerações decorrentes da tabela salarial ainda não tiveram lugar em 2018, uma vez que não foram ainda concluídas as negociações com os trabalhadores, nesta matéria e na definição de novas carreiras, assuntos intimamente relacionados e vitais para a obtenção do melhor alinhamento possível entre os objetivos empresariais da EMEL e os legítimos interesses dos seus colaboradores.

O montante médio de gastos com pessoal por colaborador - que relativamente a 2014 vinha sempre a cair, pela maior preponderância das posições de base das áreas operacionais nas admissões -, registou em 2018 uma forte recuperação. A progressão nas carreiras deu certamente um forte contributo neste sentido.

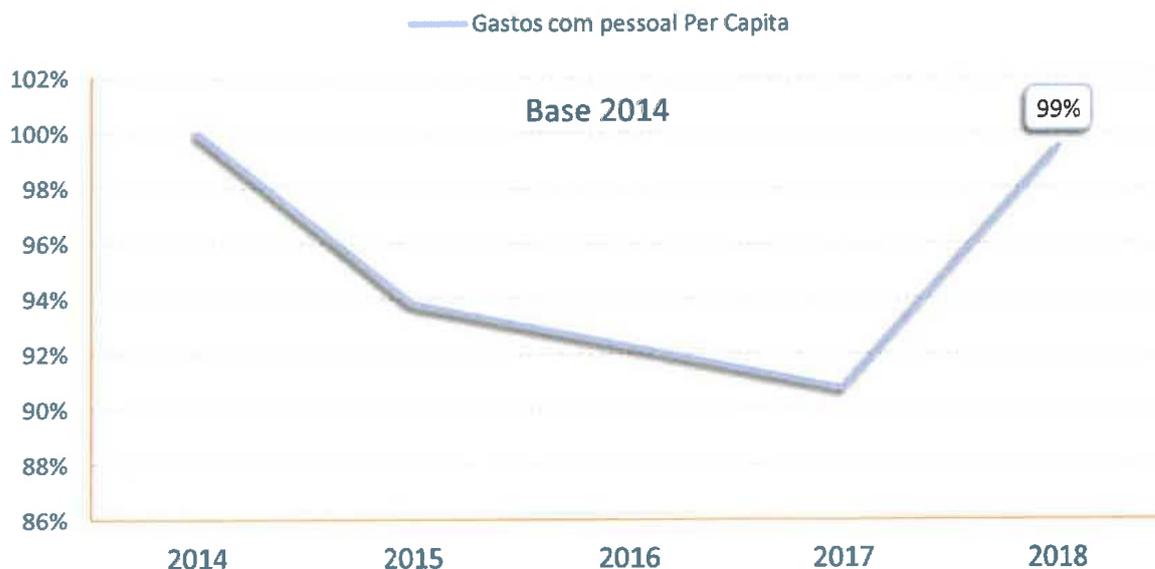


Gráfico 1.42 Evolução do gasto com pessoal Per Capita 2014 - 2018 (Base 2014)

Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD)

O plano de implementação das práticas adequadas ao novo RGPD teve início ainda em 2017. O projeto abarcou a identificação e documentação de todos os processos de recursos humanos que gerem dados pessoais, a identificação de oportunidades de melhoria e respetiva implementação.

Destaque para a revisão dos processos individuais dos trabalhadores, tendo sido criados novos formulários de recolha de informação dos trabalhadores com vista a diversos fins, concebidos em obediência ao novo normativo - ficha de dados pessoais, ficha de dados fiscais, ficha de agregado familiar e ficha de gestão de fotografias. Já com recurso às novas fichas procedeu-se à recolha de informação atualizada, o que permitiu a eliminação de fichas antigas que recolheram informação diversa no passado, garantindo-se assim o respeito pelo regulamento no que concerne à guarda de dados pessoais dos trabalhadores da empresa.

Este foi mais um projeto muito laborioso e que exigiu do DRH um enorme esforço. Considerando outros processos como o já abordado descongelamento de carreiras, a requalificação dos trabalhadores, a promoção da mobilidade interna ou a reestruturação do modelo de gestão de desempenho, tudo isto em paralelo com o período de crescimento sem precedentes que a empresa atravessa, tendo presente todos estes fatores, mostra-se insustentável uma estruturação do DRH assente numa equipa polivalente, que ocorre às

múltiplas solicitações e assegura o cumprimento de todas as obrigações, como até aqui. A remodelação orgânica do departamento impunha-se.

1.9.4 Reestruturação do Departamento de Recursos Humanos da EMEL

Em resposta aos desafios crescentes que se colocam à área de recursos humanos planeou-se a reestruturação do departamento que preconiza a organização das seguintes áreas:

GESTÃO ADMINISTRATIVA DE RECURSOS HUMANOS

A gestão administrativa tem a seu cargo a assiduidade e tempos de trabalho, processamento de vencimentos, mapas e obrigações legais decorrentes do mesmo, realização de inquéritos, gestão dos processos individuais dos trabalhadores e demais tarefas administrativas ligadas aos recursos humanos

GESTÃO DE CARREIRAS E RELAÇÕES LABORAIS

A atividade deste organismo incide nas áreas de gestão de desempenho, evolução profissional - em parceria com a ACADEMIA EMEL, com vista ao desenvolvimento de competências -, promoção de uma cultura de mérito e planos de sucessão, focando-se ainda no relacionamento com os parceiros sociais e outras entidades como a Autoridade para as Condições do Trabalho, em articulação com os serviços jurídicos

RECRUTAMENTO E SELEÇÃO

Em coordenação com a Academia EMEL, assume a missão de garantir o reforço do quadro da EMEL previsto para os próximos quatro anos, com especial ênfase em 2019, algo que se reveste de importância e complexidade acrescida por força da incorporação na empresa de novas áreas de atividade – modelação de tráfego e gestão da sinalização semafórica – que exigem a captação de competências adequadas. Também materializa a aposta da empresa na promoção do recrutamento de desempregados de longa duração, em faixas etárias mais maduras e/ou com incapacidades diversas, possibilitando assim o enquadramento de profissionais com menos oportunidades no mercado laboral, mas com elevado potencial, afiliação e responsabilidade

SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

A Segurança e Saúde no Trabalho arca com a gestão da medicina no trabalho, onde está prevista a criação de uma equipa que disponibilizará um leque alargado de serviços internamente, e com a área de segurança no trabalho, assegurando o acompanhamento e gestão dos planos de risco e emergência (quer a nível do desempenho de funções quer a nível de instalações) de forma a garantir o cumprimento de todas as responsabilidades legais da empresa nesta área

INFORMAÇÃO DE GESTÃO

Toma a produção de informação de gestão relacionada com os recursos humanos da EMEL em articulação com as restantes áreas da empresa, e a gestão do orçamento de custos com pessoal

RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA

A empresa promove o aprofundar do sentido de ética, entre os seus trabalhadores mas também na forma como se apresenta à cidade e como desempenha a sua atividade. A área de Responsabilidade Social Corporativa apoia os trabalhadores da EMEL a nível social sob diversas formas, e procura incentivar projetos de natureza social, cultural e ambiental, promovidos por entidades e associações da sociedade civil e que tragam valor para a comunidade no seu conjunto ou para os segmentos mais vulneráveis ou desfavorecidos

1.10 ACADEMIA EMEL

A ACADEMIA EMEL é o organismo que centraliza e coordena toda a formação na empresa, tendo nascido no seio da Área de Formação, criada em abril de 2013 como secção do DRH, mas com um raio de intervenção muito mais abrangente e uma ambição que lhe é conferida pela dimensão do seu novo papel.

A decisão de criação da ACADEMIA EMEL resultou de um diagnóstico levado a cabo internamente e teve em vista dois vetores:

- ✓ Dar resposta a necessidades efetivas dos seus colaboradores, em termos de formação e desenvolvimento profissional mediante formação de reconhecida qualidade, nomeadamente nas áreas core (Código da Estrada e Fiscalização)
- ✓ Prestar serviços de formação de qualidade reconhecida a outras entidades interessadas, nomeadamente Câmaras Municipais e empresas de Fiscalização do estacionamento

Assim sendo, a ACADEMIA EMEL dirige a sua atividade formativa para os seus próprios colaboradores (formação interna), numa vertente de formação inicial e contínua, com cariz técnico e transversal, mas tendo em conta o seu *know how*, adquirido ao longo de (já) quase duas décadas e meia, disponibiliza também formação para colaboradores de outras entidades do setor da mobilidade, seja através da formação inicial de futuros agentes de fiscalização ou com a realização de encontros e sessões de sensibilização.

É dentro desta perspetiva mais virada para o exterior que a ACADEMIA EMEL concluiu em outubro de 2018 o moroso processo de candidatura à certificação da sua formação junto do Sistema de Certificação de Entidades Formadoras, da Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT). A expectativa da empresa é de que o pedido formulado venha a ser deferido em abril de 2019.

A certificação é fundamental para a confiança na formação ministrada, mas o facto de ainda não ter sido obtida esta certidão não parece suficiente para afastar o interesse que diversos municípios têm demonstrado em formar na ACADEMIA EMEL os seus agentes de fiscalização. É o caso de Almada, Faro, Lagos, Loulé, Portimão ou Torres Vedras a nível nacional e Luanda a nível internacional. Para todas estas cidades estão planeados cursos na ACADEMIA EMEL em 2019 e existe a forte possibilidade de Maputo seguir o mesmo caminho.

Em 2018 a ACADEMIA EMEL realizou internamente um total de 17 ações de formação, uma das quais para entidades externas, num total de 8 778 horas ministradas.

Foram realizados dois cursos de AFE a 30 dos Assistentes Operacionais que mostraram mais condições para o desempenho da função. Estas formações tiveram lugar já no final do ano,

com a necessária credenciação dos formandos a estender-se já para 2019 pelo que estes AFE não exerceram as novas funções em 2018.

Tabela 1.23 Ações de formação realizadas internamente pela ACADEMIA EMEL em 2018

Curso Ministrado	Nº de Ações	Nº de formandos	Horas por curso	Total (Horas)
Atendimento e Apoio à Fiscalização	1	11	77	847
Comunicação e Atendimento + Área Técnica	8	92	35	3 220
Curso de AFE	2	30	112	3 360
Curso de AFE externo (Almada, Loulé e Sintra)	1	10	105	1 050
Primeiros Socorros e SBV	5	43	7	301
Total	17	186	336	8 778

Para além da formação que presta com os próprios recursos, a ACADEMIA EMEL coordena a aquisição de formação externa para os colaboradores da EMEL, procurando no mercado os produtos mais adequados às necessidades da empresa.

Tabela 1.24 Ações de formação externa contratadas pela ACADEMIA EMEL em 2018

Curso Ministrado	Nº de Ações	Nº de formandos	Horas por curso	Total (Horas)
Gestão Eficaz do SQL Server - Queries	1	2	21	42
Marketing Digital	1	2	35	70
Segurança Contra Incêndios 3ª e 4ª Cat. Risco	1	1	128	128
As Contraordenações ao Código Estrada	1	2	7	14
Conceitos de Business Intelligence Power BI	1	9	3	27
Curso de ArcGis 2	1	2	24	48
Curso de Proc. Salarial e Seg. Social	1	3	14	42
Combate a Incêndios em Edifícios	6	60	4	240
Ethical Hacking and Contermeasures	1	1	35	35
Análise Avaliação Propostas Procedimentos CCP	1	1	21	21
PROTEGER 2018	1	1	21	21
Formação RGPD	1	1	30	30
Curso de Prático de Contabilidade e Balanço	1	1	44	44
Total	18	86		762

Os temas abordados são de grande diversidade destinando-se às mais diversas áreas da empresa, ao contrário do que sucede nas ações realizadas internamente, mais vocacionadas

para as áreas operacionais, em atividades muito específicas que requerem conhecimentos muito especializados e que a EMEL consolidou ao longo do tempo.

É também com estas formações externas que a empresa se abre ao mundo e colhe os recursos com que vai robustecendo as suas capacidades.

GESTÃO EFICAZ DO SQL SERVER – QUERIES

CEGOC

Este curso permite adquirir conhecimentos para efetuar pesquisas nas bases de dados em Microsoft SQL Server, através da apreensão da linguagem Transact-SQL.

Com as competências adquiridas é possível organizar os dados e a informação contida em base de dados de forma eficaz, utilizar ações de consulta na perspetiva de recuperação de dados, e compreender as metodologias mais adequadas para efetuar consultas complexas.

MARKETING DIGITAL

Insight Out

Formação de carácter essencialmente prático, muito focada nas marcas, oferta de serviços, preços, e formas de comunicação através de ferramentas digitais.

Cria bases sólidas para a definição de uma visão da atividade, bem como uma marca para as áreas de negócio, por intermédio da elaboração de uma estratégia de comunicação e de um plano de implementação com recurso à utilização de ferramentas digitais no dia-a-dia.

SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIOS 3ª E 4ª CAT. RISCO

Centro de Estudos de Engenharia

São fornecidas as ferramentas necessárias para uma abordagem científica, técnica e regulamentar da Segurança Contra Incêndios e Organização de Emergência, abordando-se o Regime Jurídico de Segurança Contra Incêndios em Edifícios, constante no Decreto de Lei n.º 224/2015 e respetivas portarias.

Os recursos transmitidos dão a capacidade de elaborar projetos, planos e medidas de auto proteção e de segurança contra incêndios referentes aos edifícios de 3.ª e 4.ª categoria de risco.

CURSO DE PRÁTICO DE CONTABILIDADE E BALANÇO

APOTEC

Ação assente num conjunto de exercícios teóricos e práticos sobre variados procedimentos contabilísticos de uma empresa, permitindo a apreensão de conhecimentos de âmbito fiscal e contabilístico.

Workshop - AS CONTRAORDENAÇÕES AO CÓDIGO ESTRADA

Almedina

Excelente opção para a reciclagem dos conhecimentos na temática das contraordenações rodoviárias e desenvolvimento de competências diferenciadoras na resposta às exigências atuais nesta matéria.

CONCEITOS BÁSICOS DE BUSINESS INTELLIGENCE E POWER BI

Noesis

Dão-se a conhecer conceitos básicos de Business Intelligence e Power BI, criação de reportes e template, Dashboard, e partilha dos mesmos, através de casos práticos em que são criados e partilhados conjuntos de indicadores de gestão interagindo com o *software*.

ArcGIS 2

ESRI

Adquirem-se os conhecimentos fundamentais para criar, partilhar e utilizar dados geográficos e mapas através do sistema ArcGIS, ao mesmo tempo que se aprende a dominar formas eficientes para encontrar, explorar, manusear e analisar dados geográficos.

PROCESSAMENTO SALARIAL E SEGURANÇA SOCIAL

IFExecutives - Edições e Formação, SA

Apreendem-se os principais aspetos da legislação da retribuição e do processamento salarial, a distinção entre as várias modalidades de retribuição, as formas de cessação do contrato de trabalho e as compensações devidas, bem como as implicações na retribuição nas situações de redução da atividade e suspensão do contrato, e as principais obrigações da entidade patronal perante a Segurança Social.

COMBATE A INCÊNDIOS EM EDIFÍCIOS

Instituto Superior de Engenharia de Lisboa

A formação incide sobre fenómenos do fogo, agentes extintores, equipamentos de 1ª intervenção, extintores portáteis e prática de combate a incêndios com extintores em ambiente exterior.

Com esta formação a EMEL cumpre com a Portaria n.º 1532/2008 – artigo 206º: “Formação em segurança contra incêndio”, e também com o Decreto-lei n.º 220/2008 – Regulamento Jurídico de segurança contra incêndios em edifícios.

ETHICAL HACKING AND CONTERMEASURES

Rumos

A ação fornece ferramentas e técnicas de análise que combatem a pirataria informática (Hacking), demonstrando a mentalidade típica de um *hacker* através da exposição a várias tentativas de *hacking* ocorridas em empresas.

O curso é certificado pelo Departamento de Defesa do Estados Unidos da América.

ANÁLISE A AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS EM PROCEDIMENTOS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Instituto de Ciências Jurídico Políticas

Formação especializada na fase crítica dos procedimentos de contratação pública e do trabalho cometido ao júri, centrando-se nas decisões de exclusão ou não exclusão, de pontuação, ordenação e adjudicação de propostas.

PROTEGER 2018

APSEI – Associação Portuguesa de Segurança

O PROTEGER 2018 organizado pela APSEI é o principal evento de segurança em Portugal que reúne num só espaço reputados oradores nacionais e internacionais. Esta formação permite conhecer as boas práticas a nível mundial na prevenção de acidentes de trabalho, a troca de experiências com diversos *players* do sector e aprofundar o conhecimento e novas tendências nesta temática.

Todas as formações ministradas pela APSEI possuem a certificação da CFP-A-Europe.

FORMAÇÃO RGPD

ICJP - Instituto de Ciências Jurídico Políticas

Formação centrada na análise de riscos, diagnósticos de tratamentos de dados, avaliações de impacto, consultas prévias e nas regras vinculativas para as empresas. Também aborda a relação a estabelecer com as autoridades de controlo em caso de, por exemplo, notificação de violação de dados pessoais.

1.11 ATIVIDADES TRANSVERSAIS E PROVEDORIA

Estrutura Administrativa e Financeira

As áreas transversais da EMEL têm sabido responder aos desafios colocados pelo crescimento acelerado da empresa. Quando se perspetiva um plano de expansão como o que a organização está a implementar não é imediata a dimensão dos impactos produzidos no que, muitas vezes, se perspetiva como “estrutura fixa”, que até se torna cada vez mais eficiente por efeito da maior diluição dos gastos que acarreta. Mas nem sempre é assim. Por exemplo, o crescimento vertiginoso do número de parquímetros em exploração e a instalação de mais máquinas de pagamento automático em paralelo com a alternativa de pagamento através da Via Verde em mais parques de estacionamento, vieram trazer uma sobrecarga de trabalhos de verificação e conferência a que o serviço de Coleta Financeira respondeu com a capacidade e o rigor que a caracterizam, contribuindo de forma decisiva para o fortalecimento de toda a envolvente da área da coleta (financeira e operacional).

A Área de Compras também enfrenta exigências acrescidas no assegurar o fornecimento de bens e serviços para toda a estrutura orgânica da empresa. Esta exigência acrescida prende-se, naturalmente, com a maior diversidade e até quantidade de solicitações, mas também na crescente sofisticação que a empresa coloca nas suas aquisições, procurando meios que proporcionem maiores capacidades de intervenção e flexibilidade e, claro, sempre nas melhores condições de qualidade e preço e na observância plena e permanente de todas as normas legais que regulam a função Compras, nomeadamente o Código dos Contratos Públicos. A título de exemplo, em 2018 o gabinete de compras assegurou a tramitação e a conclusão de 22 concursos públicos, dos quais oito corresponderam a concursos públicos internacionais, de natureza tão diversa como a que caracteriza a aquisição de combustíveis

rodoviários ou o desenvolvimento da Plataforma de Mobilidade. Registo ainda para os 42 procedimentos por Consulta Prévia e os 70 procedimentos por Ajuste Direto Normal.

Também a Contabilidade teve um ano de 2018 bastante dinâmico, com i) a inventariação e reconciliação física e contabilística de ativos fixos tangíveis, designadamente do equipamento administrativo, informático e de transporte ii) o acompanhamento do processo de alteração do modelo conceptual de cálculo do *Fee* de Gestão contratualizado com a CML, tendo por base uma metodologia similar aos preços de transferência, chegando-se a uma formulação em que o *Fee* de Gestão, para além de considerar a totalidade dos proveitos operacionais, tem igualmente em linha de conta com todos os gastos incorridos para a realização das atividades previstas no objeto da empresa iii) a redefinição dos processos reconciliação dos sistemas de pagamento digital, em colaboração com a DSI e a empresa que presta o respetivo serviço, e iv) a recuperação dos processos de reconciliação bancária e identificação das origens dos movimentos bancários, respeitante ao período compreendido entre 2016 e 2018. A Contabilidade acumulou a realização destas tarefas com o desempenho das suas funções tradicionais que abarcam, entre outras, o acompanhamento e condução dos processos de auditoria e revisão contas semestral e anual; o *reporting* trimestral da atividade, das demonstrações financeiras e da execução orçamental, o cumprimento de todas as obrigações fiscais e acessórias junto da Autoridade Tributária, Tribunal de Contas, Inspeção Geral de Finanças e Direção Geral das Autarquias Locais.

A Tesouraria prestou, em 2018, uma atenção especial às conferências bancárias, aos procedimentos de controlo relativos aos pagamentos e todas as interações com os fornecedores da empresa. Através de um trabalho de permanente análise e desenvolvimento, a Tesouraria, em conjunto com outras áreas da Direção Administrativa e Financeira (DAF), conseguiu que o processo de conferências bancárias se tornasse cada vez mais automatizado.

Durante todo o ano os pagamentos aos fornecedores foram realizados de forma regular e sistematizada, procurando sempre que o prazo médio de pagamentos não excedesse os 30 dias. O grande cuidado e sentido de responsabilidade colocados no controlo da atividade da Tesouraria permitiram uma exatidão total e uma atualização permanente de todos os fundos de caixa e depósitos.

A gigantesca operação de gestão de documentação, que controla todas as entradas e saídas de documentos na EMEL, está a cargo dos Serviços Centrais. Considerando apenas as entradas chegou-se muito perto dos 100 000 registos no total do ano, quase 400 documentos por dia útil a que se juntam perto de 150 saídas, também por dia útil – uma tarefa que exige grande rigor para que se evitem lapsos de impactos difíceis de estimar dada a diversidade que se observa nos documentos tratados. Para além da área documental e gestão do arquivo e depósito de contratos, os Serviços Centrais prestam o apoio necessário ao Conselho de Administração e ainda gerem serviços de apoio, como receção e estafeta, e acompanhamos contratos de limpeza, segurança, economato, produtos de higiene e águas.

Planeamento

O estudo, iniciado em 2017, sobre o modelo de tarifas de estacionamento aplicado na via pública foi concluído em 2018, trazendo à empresa uma panorâmica sistematizada sobre os equilíbrios da oferta e procura de estacionamento *on street* na cidade de Lisboa. O documento abarcou um exercício de *benchmarking* nacional e internacional que levou em linha de conta ponderadores de poder de compra e uma análise sobre a influência de diversas variáveis sobre a ocupação do estacionamento que proporcionou a categorização de quatro *Clusters* com diferentes características de procura de estacionamento.

A análise do modelo tarifário foi realizada com o contributo de várias áreas da empresa e a coordenação da Direção de Planeamento e Controlo de Gestão (DPCG), modelo que também foi adotado na colaboração desenvolvida com o Banco Nacional de Investimento e a Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento (EMME), a congénere da EMEL em Maputo, da qual resultou um Plano Estratégico para a EMME e um Plano de Ação para o Ordenamento do Estacionamento na Via Pública na Cidade de Maputo.

Já no final de 2018 a DPCG recolheu contributos de outras áreas da EMEL para identificar a melhor forma de contratação e coordenação de um novo estudo sobre estacionamento na cidade de Lisboa, desta vez de uma forma holística, e que tem como objetivo de fundo dotar a empresa de ferramentas para otimizar o seu planeamento no que respeita à densificação da rede de parques de estacionamento. Da abordagem realizada resultou o lançamento de

um concurso público, neste momento em fase de apresentação dos documentos de habilitação.

Gestão de Zona

Num ano em que foi estabelecido um recorde absoluto na expansão do estacionamento ordenado na cidade de Lisboa, foi exigido à empresa um grande esforço na consolidação dos processos inerentes ao planeamento e organização do trabalho prévio a cada nova abertura. Este esforço absorveu muita energia dos diversos setores da empresa envolvidos, logo também da área da Gestão de Zona, precisamente o organismo da EMEL que procura assegurar a melhor coordenação, quer orgânica quer institucional, neste processo que, por vezes, assume grande complexidade, partindo da mobilização e articulação dos meios internos e externos que ajudem a garantir a entrada em exploração e ordenamento do estacionamento por parte da EMEL, em novas zonas da cidade, com o menor impacto possível e sem constrangimentos. Para isso a Gestão de Zona tem uma interligação total com a Assessoria do Conselho de Administração, responsável pela articulação com as instituições externas, como as Juntas de Freguesias, a Câmara Municipal de Lisboa e as associações de moradores. A ação da Gestão de Zona centrou-se principalmente nos seguintes vetores:

- ✓ Comunicação ativa e atempada com os residentes, através da divulgação de meios de comunicação direta (exemplo: DropMail), e nas plataformas digitais da empresa
- ✓ Assegurar a correta associação de arruamentos e zonas na atribuição dos dísticos de residente e empresa, em conjunto com a área do Planeamento (Cadastro)
- ✓ Apoiar a área de Atendimento EMEL no fornecimento de informação e esclarecimento de dúvidas
- ✓ Confirmar a atempada entrada em funcionamento dos meios de pagamento do estacionamento, parquímetros e ePark
- ✓ Acompanhar a qualidade do serviço prestado nas zonas intervencionadas
- ✓ Comunicação Interna do trabalho desenvolvido

A Gestão de Zona mantém o Conselho de Administração permanentemente atualizado acerca da evolução e concretização das aberturas de zonas;

A manutenção do elevado padrão de qualidade e a partilha de uma visão estratégica no método de evolução das atuais e das novas zonas, antecipando eventuais constrangimentos e promovendo soluções, são os desafios da área de Gestão de Zona para o futuro.

É necessário continuar e reforçar o diálogo e trabalho com as Juntas de Freguesia, parceiro privilegiado na aferição das expectativas, dos anseios dos residentes e das necessidades dos territórios relativamente à EMEL.

Regulamento Geral de Proteção de Dados

O Projeto "RGPD na EMEL", com um claro foco nas pessoas – internas e externas – teve o seu início em 2016, e foi implementado na empresa ao longo de 2017 e 2018. Esta iniciativa foi levada a cabo por uma equipa de projeto interna que contou com o apoio da PricewaterhouseCoopers, tendo como estratégia global de gestão do risco, face à aplicação do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), o *empowerment* dos recursos internos da EMEL nesta matéria, de forma a assegurar o normal funcionamento, a desejada continuidade e a ambicionada evolução, sem sobressaltos maiores que o razoável considerando a complexidade do novo ordenamento.

Foi efetuada uma análise do estado, então, atual, cujos resultados serviram para elaborar um roteiro com o caminho a percorrer e cuja meta residia, precisamente, no alinhamento total com o regulamento.

De acordo com o roteiro definido aferiu-se, numa primeira etapa, o nível de conformidade da EMEL face ao RGPD e, com base nesta análise, foi planeado um conjunto de iniciativas para minimizar o risco de incumprimento face ao normativo, assente em oito princípios de tratamento de dados:

1. Lícito, leal e transparente
2. Finalidades determinadas, explícitas e legítimas
3. Integridade e confidencialidade dos dados
4. Exatidão e atualização dos dados
5. Minimização dos dados
6. Conservação de dados apenas durante o período necessário para os fins a que se destinam
7. Responsabilidade pelos dados
8. Direito de acesso

Com base nestes princípios foram então definidas 17 iniciativas dependentes e complementares entre si, com destaque para a nomeação do Encarregado de Proteção de Dados (DPO).

Foram identificados 70 processos de dados, para os quais i) se nomeou um “responsável do processo de dados” e ii) se realizaram os respetivos registos de atividades de tratamento. Foram também previstas e programadas auditorias e a realização das consequentes medidas corretivas.

Para obter a melhor capacitação dos colaboradores da EMEL face ao RGPD foi planeada uma série de ações de formação, abarcando, cada uma delas, uma panorâmica global do regulamento e uma perspetiva dos impactos sobre cada função desempenhada na empresa. Todo o universo EMEL frequentou estas ações, que decorreram antes de 25 de maio, tendo-se observado um acolhimento muito favorável, com participação interessada e evidente interesse – um sucesso a todos os níveis.

Os reportes periódicos que foram sendo realizados revelaram que, em matéria de adaptação ao RGPD, a EMEL se assumiu como uma referência no setor público nacional e em particular no âmbito da CML. No entanto, o RGPD representa para a empresa um constante desafio pela melhoria e busca da otimização.

Provedoria

No ano de 2018, a Provedoria do Cliente da EMEL continuou a aprofundar as linhas de atuação definidas desde 2015 e que se concretizam em duas vertentes fundamentais:

- ✓ O foco privilegiado na promoção e defesa dos interesses legítimos dos clientes da EMEL
- ✓ Incrementar a replicação e interiorização da defesa dos interesses dos clientes no seio da EMEL

No que respeita à defesa dos interesses do cliente EMEL foi realizada uma otimização do tratamento processual, através de uma simplificação de procedimentos e a criação de canais dedicados de resposta. No entanto, nos casos em que era necessária a emissão de pareceres, manteve-se uma morosidade inerente às próprias etapas necessárias na respetiva fundamentação. Assim a Provedoria submeteu para apreciação pelo Conselho de Administração da EMEL 21 pareceres, visando a resolução de processos/questões suscitadas pelos cidadãos suscetíveis de apreciação.

Ao longo do ano foi sensível o aumento das exposições rececionadas dos utilizadores dos serviços prestados pela EMEL, registando-se um volume total de 4 200 interações, a maioria delas recebidas via correio eletrónico. Este crescimento originou um aumento do tempo de resposta, tanto mais que os meios disponíveis para o processamento permaneceram inalterados, mas a equipa tem desenvolvido todos os esforços para evitar que o tempo de espera por uma resposta da Provedoria não ultrapasse os 60 dias.

Numa busca de maior proximidade e envolvimento com o cidadão, a Provedoria tem desenvolvido uma alternativa de atendimento presencial e/ou telefónico. Em várias das reuniões realizadas dentro deste âmbito de promoção de uma EMEL mais próxima, o cidadão era recebido pela equipa da Provedoria, mas também por colaboradores de áreas da empresa diretamente relacionadas com o assunto que originou a sua interpelação, o que não deixa de transmitir uma perceção de interesse por parte da organização nos impactos que produz no dia-a-dia das pessoas.

A Provedoria EMEL tem procurado fomentar o estreitamento das relações com outras Provedorias, do sector da mobilidade e outros, e, em particular com a Provedoria de Justiça, tendo sido possível construir uma maior proximidade entre as duas entidades. Os contactos institucionais com o Provedor de Justiça e com os distintos serviços da Provedoria traduziram-se, para além de duas reuniões de trabalho, em diversas solicitações que tiveram reflexo em 84 respostas formais e várias interações intermédias.

Reforçando a linha programática dos anos anteriores, grande parte da ação de interiorização da defesa dos direitos dos clientes da EMEL passou pela participação ativa da Provedoria em vários cursos de formação ministrados na Academia da EMEL. Realizaram-se também várias reuniões setoriais e contactos com vários departamentos da empresa, no sentido de alertar para problemas que surgiam e procurar soluções para os mesmos. Este reforço da intervenção informal da Provedoria junto das diversas áreas operacionais foi uma prioridade em 2018 e será uma prioridade no futuro – tenta-se sensibilizar todos os colaboradores da EMEL e envolvê-los como participantes ativos do reforço do sentido de serviço público prestado à cidade de Lisboa.

A Provedoria EMEL, enquanto órgão fundamental na ligação ao cidadão cliente dos serviços EMEL, desenvolveu em 2018 um trabalho conducente a uma mais eficaz prossecução da defesa dos seus interesses e direitos, assim como ações para que a empresa se torne um referente de serviço público e de cidadania responsável.

A EMEL está cada vez mais envolvida numa estratégia que tem no centro o cidadão. A promoção de uma mobilidade cada vez mais sustentável é ao cidadão que se dirige. Este posicionamento consolida-se a cada dia mas não pode acomodar posturas que admitam um qualquer negligenciar dos impactos que a ação da empresa produz na vida das pessoas e nos seus legítimos interesses. A Provedoria EMEL, na sua permanente interpelação dos serviços da empresa neste sentido, afirma-se como a âncora que prende a atenção dos colaboradores e da gestão recordando-os do que está no cerne da ação da empresa. Ao mesmo tempo, também desempenha um papel de desmistificação do que por vezes rodeia a atividade da EMEL, abrindo a possibilidade de o cliente EMEL observar o que está por trás das decisões da empresa.

1.12 RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA

No cumprimento da sua missão de gestão e operação de soluções de mobilidade urbana, a EMEL está fortemente empenhada na defesa e promoção dos princípios do desenvolvimento sustentável, procurando criar valor, de forma continuada, para as várias partes interessadas com que se relaciona - colaboradores, clientes, fornecedores e demais *stakeholders*.

A Responsabilidade Social Corporativa é um elemento central na atividade empresarial, materializada na oferta de produtos e serviços que incorporam princípios sociais e ambientais, num diálogo contínuo e transparente e na adoção de políticas de sustentabilidade que visam influenciar positivamente a proposta de valor da organização a longo prazo, em equilíbrio com o bem-estar das pessoas, da empresa e das comunidades em que está inserida e com a preservação dos recursos naturais, do clima e do meio ambiente.



Figura 1.21 Cerimónia de entrega do galardão CEEP-CSR Label

Durante o ano de 2018, a EMEL foi distinguida com o galardão **CEEP-CSR Label** que reconhece as empresas de serviços públicos no espaço europeu que se destacam pelo cumprimento da excelência na prestação de serviços e das melhores práticas no âmbito da responsabilidade

social. A atribuição deste “Rótulo Europeu de Responsabilidade Social” decorreu numa cerimónia realizada em Estocolmo (Suécia), representando o reconhecimento europeu da qualidade dos serviços públicos e de interesse geral prestados pela EMEL, assim como a distinção das boas práticas empresariais implementadas no âmbito da Responsabilidade Social Corporativa.

Em Portugal, a EMEL foi igualmente distinguida na 4.ª Cerimónia de Atribuição do Reconhecimento de **Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade**, com o Diploma de Reconhecimento atribuído pela APEE- Associação Portuguesa de Ética Empresarial pelo projeto “EMEL a transformar Lisboa numa cidade mais sustentável, acessível e inclusiva”, no eixo de Desenvolvimento Sustentável - Cidades e Comunidades Sustentáveis. Esta iniciativa nacional visa reconhecer o desenvolvimento de relacionamentos laborais de referência distinguindo as entidades dos setores público e privado, com e sem fins lucrativos, pelo bom desempenho no âmbito da Responsabilidade Social Corporativa e Sustentável.



Figura 1.22 Diploma de Reconhecimento da APEE - Cidades e Comunidades Sustentáveis

A 16 de setembro, a rede Gira de partilha de bicicletas da EMEL foi galardoado com a Medalha de Mérito na categoria Ambiente no concurso “Os Melhores Municípios para Viver – M2V”, organizado pelo Instituto de Tecnologia Comportamental. A iniciativa “Os Melhores Municípios para Viver – M2V” distingue projetos emblemáticos de diversas áreas de atuação nos municípios do país.



Figura 1.23 Entrega do prémio "Os Melhores Municípios para Viver – M2V"

Com o objetivo de desenvolver ações de promoção de igualdade de género, assumindo compromissos de melhoria contínua em dimensões que incorporam os princípios da igualdade e da não discriminação entre homens e mulheres no trabalho e no emprego, bem como na conciliação entre vida profissional, pessoal e familiar e proteção na parentalidade, a EMEL foi uma das 68 organizações representativas de diversos e importantes setores da economia nacional que assinou o Acordo de Adesão e de Renovação de Compromissos ao **Fórum Organizações para a Igualdade (iGen)**, assumindo a implementação de medidas de fomento da igualdade de género no trabalho e no emprego nas suas políticas. O Fórum Organizações para a Igualdade (iGen) é promovido pela Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE) e pelas organizações aderentes que, por esta via, se comprometem a desenvolver ações de promoção de igualdade de género com metas quantificadas.

Durante 2018, a EMEL abraçou ainda um conjunto de projetos e iniciativas com o objetivo de desenvolver, junto de todos os colaboradores, uma cultura de boas práticas de responsabilidade social, assentes em valores como a igualdade, a partilha, o empreendedorismo, a criatividade e a paixão pelo saber e pela entreajuda. Todos estes são valores que potenciam não só o ambiente profissional interno, como possibilitam a interação entre empresa, colaboradores e a comunidade em geral, criando valor e construindo um futuro sustentável para todos.

Tabela 1.25 Ações de Responsabilidade Social Corporativa 2018

INICIATIVAS DE PROMOÇÃO DA SAÚDE E BEM-ESTAR DOS COLABORADORES E COLABORADORAS	
PROMOÇÃO DE HÁBITOS DE ALIMENTAÇÃO SAUDÁVEIS	Oferta de fruta nas Ações de Formação dos Assistentes Operacionais. Divulgação na <i>Intranet</i> da EMEL de <i>workshops</i> de Alimentação Saudável a preços especiais com base em protocolos celebrados com a empresa.
PROMOÇÃO DO EQUILÍBRIO EMOCIONAL E FÍSICO	Uma vez por semana está ao serviço da empresa um (a) técnico (a) que proporciona uma <i>chair massage</i> aos colaboradores e às colaboradoras que o desejem.
PROJETO SOLIDARIEDADE CORPORATIVA	Apoiar psicologicamente colaboradores e colaboradoras, tendo como intuito a resolução de problemas provenientes de natureza emocional, profissional, e relacional.
AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO	
AÇÃO DE SENSIBILIZAÇÃO A ASSINALAR DIA DA MULHER	A EMEL celebrou o dia da Mulher oferecendo uma flor às colaboradoras e aos colaboradores, procurando sensibilizá-las (os) para a questão da igualdade de género.
PARTICIPAÇÃO NO MINUTO VERDE- RTP1	Participação no programa Minuto Verde, do GIRA – Bicicletas de Lisboa e ePark, como exemplos de projetos que contribuiram para a melhoria do ambiente da cidade de Lisboa.

Tabela 1.26 Entidades apoiadas no âmbito da Solidariedade Social

APOIO A ENTIDADES NO CONTEXTO DA SOLIDARIEDADE SOCIAL	
Comunidade Vida e Paz	Participação, enquanto voluntários (as), de um grupo de trabalhadores e trabalhadoras da empresa na preparação da Ceia de Natal organizada pela Comunidade Vida e Paz
BANCO ALIMENTAR CONTRA A FOME	<p>Campanha PAPEL POR ALIMENTOS</p> <p>Cada tonelada de papel/cartão é convertida em euros que revertem para a ajuda de famílias carenciadas. O Banco Alimentar Contra a Fome recolhe junto da EMEL o papel que esta vai acumulando</p> <p>Campanha RECICLAR É ALIMENTAR</p> <p>A EMEL entrega mensalmente ao Banco Alimentar Contra a Fome as cápsulas de café usadas que são reunidas no edifício-sede da empresa. Estas cápsulas são objeto de um processo de reciclagem que permite aproveitar a borra do café que será posteriormente integrada num composto agrícola utilizado para fertilizar terrenos de arroz no Alentejo. Este arroz é <i>a posteriori</i> doado ao Banco Alimentar Contra a Fome</p>

Capítulo 2. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

Completamente envolvida no aprofundar do seu papel de agente de mobilidade alinhado com a estratégia municipal, a EMEL abraça cada vez mais projetos em que as condições de exploração não permitem rentabilidades tão elevadas como as registadas no passado quando a atividade da empresa se confundia com a exploração do estacionamento na via pública. A própria expansão do estacionamento ordenado entra agora em áreas de menor procura de rotação, e o investimento em parques assenta cada vez mais em pressupostos de penetração na definição dos tarifários - apesar de todas as condicionantes, a empresa consegue preservar a capacidade de geração de resultados e consolidar a sua posição financeira, respondendo presente ao esforço que lhe é solicitado.

2.1 INVESTIMENTO

Ao longo de 2018 o investimento realizado distribuiu-se pelas seguintes rubricas:

Tabela 2.1 Repartição do investimento realizado 2018

	2018 (€)	
Equipamento Básico – Parques	288 468	2,2%
Equipamento Básico – Parquímetros	1 049 010	8,1%
Equipamento Básico – SBPP em curso	413 602	3,2%
Outros Equipamentos Básicos	190 320	1,5%
Equipamento Administrativo	381 796	3,0%
Edifícios Outras Construções – Sede	204 853	1,6%
Edifícios Outras Obras – Parques Estacionamento/Via Pública	8 627 351	66,9%
Outras Obras – Mobilidade em Curso	532 219	4,1%
Outros Ativos Tangíveis	19 915	0,2%
Programas de Computador	816 769	6,3%
Equipamento de Transporte – Viaturas	368 095	2,9%
TOTAL	12 892 399	100%

A exploração do estacionamento concentrou mais de três quartos do investimento executado em 2018, tendo o estacionamento em parques absorvido a maior fatia, aproximando-se dos 8,3 milhões de euros. Para além do final da obra do Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, que representou o maior investimento já realizado pela EMEL, a empresa ergueu o novo Parque da Graça e o Parque Dissuasor da Rua Manuel Gouveia e ainda iniciou a construção de um outro parque em estrutura em Campo de Ourique, junto das piscinas do Ginásio Club Português – todos estes projetos mobilizam montantes importantes.

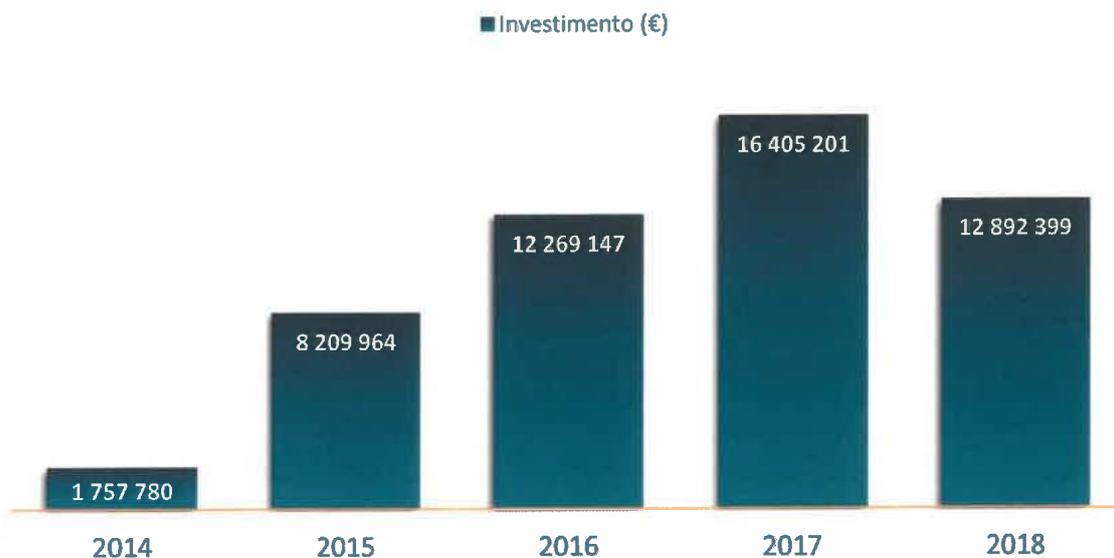


Gráfico 2.1 Evolução do investimento executado 2014 - 2018

O investimento total caiu um pouco mais de 21%, um valor considerável mas que mesmo assim não impede que 2018 tenha sido o segundo ano com mais investimento realizado pela EMEL. Do total da queda verificada mais de 64% está relacionado com o projeto GIRA. Bicicletas de Lisboa, algo a que não são alheias as dificuldades do fornecedor na disponibilização dos equipamentos que compõem o sistema. Também o valor de investimento em parquímetros sofreu uma forte travagem, caindo quase 28%, mas sem que isso represente qualquer obstáculo ao desenvolvimento da expansão em curso, nada disso – graças ao novo modelo de contratualização conjunta da aquisição dos equipamentos e da respetiva manutenção, a empresa está, simplesmente, a conseguir comprar mais barato. A própria despesa realizada na construção de parques, mesmo tendo ascendido a quase oito milhões de euros em 2018, registou uma queda de 11% face a 2017, algo que se explica com as fases por que passa cada obra e que levou a que em 2017 se assistisse a um consumo de recursos mais acelerado.

Finalmente uma nota para o investimento no desenvolvimento de soluções informáticas, que superou os 800 mil euros, que representam uma subida de 187%. Esta tem que ser a aposta da empresa quando as condições de exploração das áreas de negócio que tradicionalmente libertavam mais meios se estão a deteriorar – há que procurar as melhores soluções, as mais capazes e mais eficientes e que permitam obter a capacidade de intervenção que a cidade espera da EMEL.

O abrandamento observado no esforço de investimento da EMEL não representa qualquer recuo no compromisso da empresa para com o desenvolvimento da estratégia de mobilidade que melhor serve Lisboa e os lisboetas, muito pelo contrário. A coincidência entre a conclusão da intervenção no Campo das Cebolas e outros parques em estrutura, as dificuldades na expansão do GIRA. Bicicletas de Lisboa e a maior competitividade no processo de aquisição de parquímetros conduziu a uma descida acentuada na execução de investimento. Por outro lado, a empresa concentra agora muito do seu esforço na conceção dos melhores projetos possíveis para a implementação de um plano de investimentos muito importante ao longo dos próximos anos, seguindo-se a delicada fase de contratação.

Para o período 2019 – 2022 o *pipeline* de projetos da empresa abarca um volume de investimento na ordem dos 84 milhões de euros, portanto uma média anual acima dos 20 milhões. A densificação da rede de parques continuará a captar a maior parcela, mas também estão contemplados projetos estruturantes na área da mobilidade suave – o aumento da rede de ciclovias e a expansão do GIRA. Bicicletas de Lisboa, ou o elevador da Sé e o Funicular da Graça, por exemplo. O alargamento da exploração do estacionamento na via pública deverá ficar concluído neste horizonte e também obrigará a aquisições vultuosas – novos parquímetros, equipamentos de fiscalização e um novo parque de rebocados. Também está prevista a completa reestruturação dos sistemas de controlo das ZAAC, reservando-se, por fim uma importante fatia para a crucial modernização da empresa. Paralelamente a empresa abraçará novas funções ao nível da gestão semaforica e modelização de tráfego, áreas que não deixarão de exigir aquisições significativas e, mais do que isso, aportarão impactos expressivos nas rubricas de gastos de exploração.

O recurso ao financiamento externo está, pela primeira vez em largos anos, presente nos planos da empresa para fazer face a todas estas solicitações, mas a capacidade que a empresa tem vindo a desenvolver permite-lhe encarar este desafio com confiança e segurança.

2.2 RENDIMENTOS

O crescimento da exploração não podia deixar de produzir efeitos ao nível dos rendimentos – em 2018 a EMEL estabeleceu um novo recorde, aproximando-se dos 40 milhões de rendimentos. Em termos operacionais chegou-se aos 39 475 063,64€⁵.

O aumento líquido superior a 14 000 lugares na via pública e a gestão de mais 800 lugares em parques já davam indicações de um bom resultado. O sucesso operacional do GIRA. Bicicletas de Lisboa também faria pressupor um bom contributo, mas aqui as expetativas saem algo frustradas – é que o acesso mais popular ao sistema é o passe anual o que leva a que boa parte dos rendimentos obtidos sejam diferidos, com o reconhecimento a ocorrer apenas em 2019.

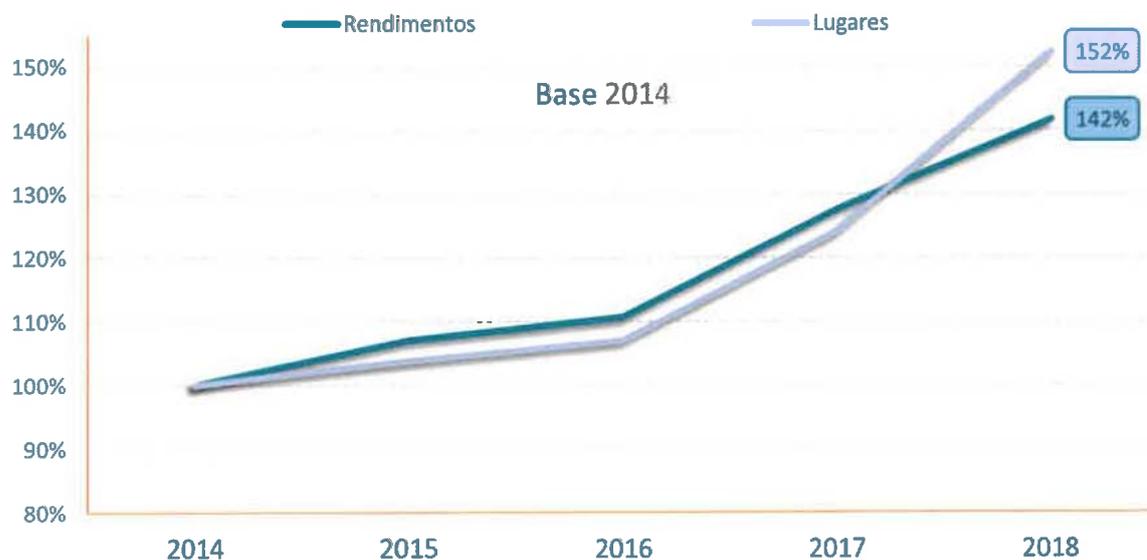


Gráfico 2.2 Evolução dos rendimentos operacionais e dos lugares em exploração 2014 - 2018 (Base 2014)

⁵ Em 2.2 Rendimentos e em 2.3 Análise Integrada os valores totais dos rendimentos operacionais e dos gastos operacionais excedem os montantes apresentados na Demonstração de Resultados (DR) das contas da empresa em 6 000€. Este facto deve-se à análise segregada que é produzida nas duas secções, não se procedendo ao confronto entre reversões de imparidades e imparidades do exercício, cujo saldo vai à DR em Imparidades de dívidas a receber, e que está na base desta discrepância

A análise que confronta rendimentos operacionais com lugares de estacionamento em exploração (na via pública e em parques) tem implícita o pressuposto de que a principal fonte de receita da empresa decorre da gestão do estacionamento, e assim é de facto, e continuará a ser, pelo menos nos exercícios económicos mais próximos.

A “ultrapassagem” que a linha que representa os lugares faz à linha associada aos rendimentos ocorre, em 2018, pela primeira vez. Tendo presente a evolução da atividade da empresa analisada ao longo do capítulo 1 este facto acaba por não surpreender – a EMEL nunca conseguiu abrir tantos lugares num só ano e, para além disso, esses lugares não foram colocados em exploração no início do ano, logo os rendimentos obtidos nas novas áreas e nos novos parques nem sequer correspondem ao potencial de receita de um ano inteiro. Acrescem ainda dois fatores:

- Quase todos os novos lugares tarifados na via pública acolhem a tarifa verde, a mais baixa das previstas no regulamento municipal, algo que não é compensado pela conversão de lugares da coroa verde em eixos vermelhos no Parque das Nações
- A generalidade das novas ZEDL situam-se, *a priori*, em zonas de menor pressão de estacionamento, perspetivando-se uma procura de rotação reduzida

Se quanto ao segundo fator ainda é cedo para se extraírem conclusões, já quanto à evolução do preço médio praticado poder-se-á aprofundar um pouco mais.

Tabela 2.2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2015 - 2018

	2015	2016	2017	2018
Eixos Vermelhos	1 744	2 003	3 021	3 478
Coroa Amarela	18 390	18 359	17 325	17 254
Coroa Verde	26 044	27 004	34 529	46 276
Bolsas de Residentes	5 305	5 685	6 490	8 707
Lugares em Bairros Históricos	535	527	527	522
Total	52 018	53 578	61 892	76 237

Entre novos lugares, conversões de tarifas ou criação de bolsas de residentes, a tendência de evolução dos preços praticados que prevalece é evidenciada na tarifa média ponderada pelo número de lugares e revela-se uma queda evidente, quer se introduza no cálculo os lugares reservados para residentes, quer se considerem apenas lugares tarifados. Conjugando este

aspeto com a possibilidade de uma área maior, com zonas de intervenção mais distantes, originar mais custos de operação, perspectiva-se uma deterioração das condições de exploração da EMEL.

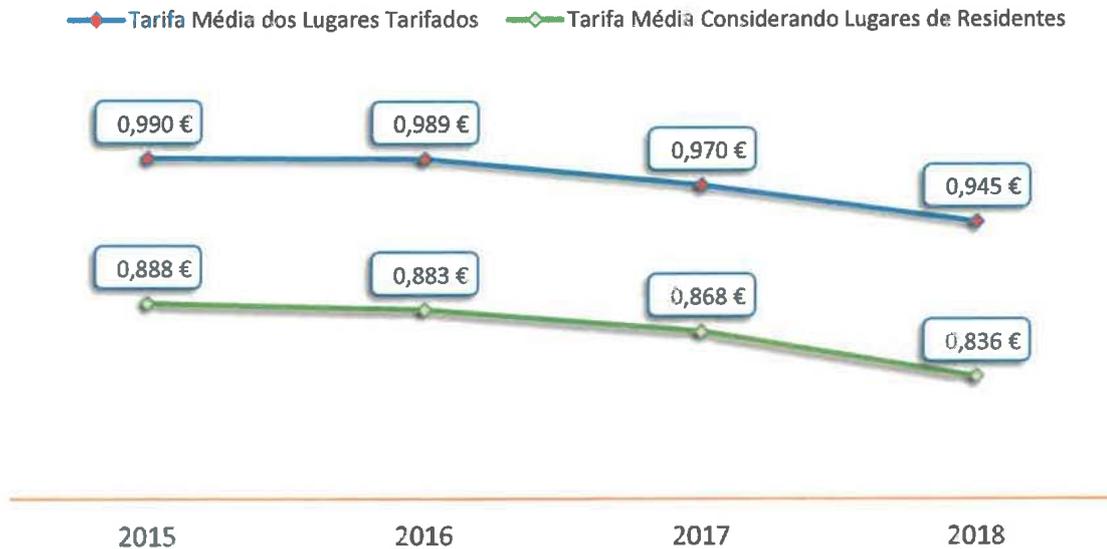


Gráfico 2.3 Evolução da tarifa média praticada na via pública 2015 - 2018

Com os factos evidenciados a queda abrupta que se regista num dos principais indicadores económico-financeiros da empresa, a Receita Média por Lugar e por Dia (RMLD), surge como inevitável. Mais, esta é uma tendência que, possivelmente, se manterá ao longo dos próximos anos, assim cresça a capacidade de expansão da empresa – apenas quando terminar este alargamento acelerado da área sob gestão da empresa é que deixarão de se manifestar as

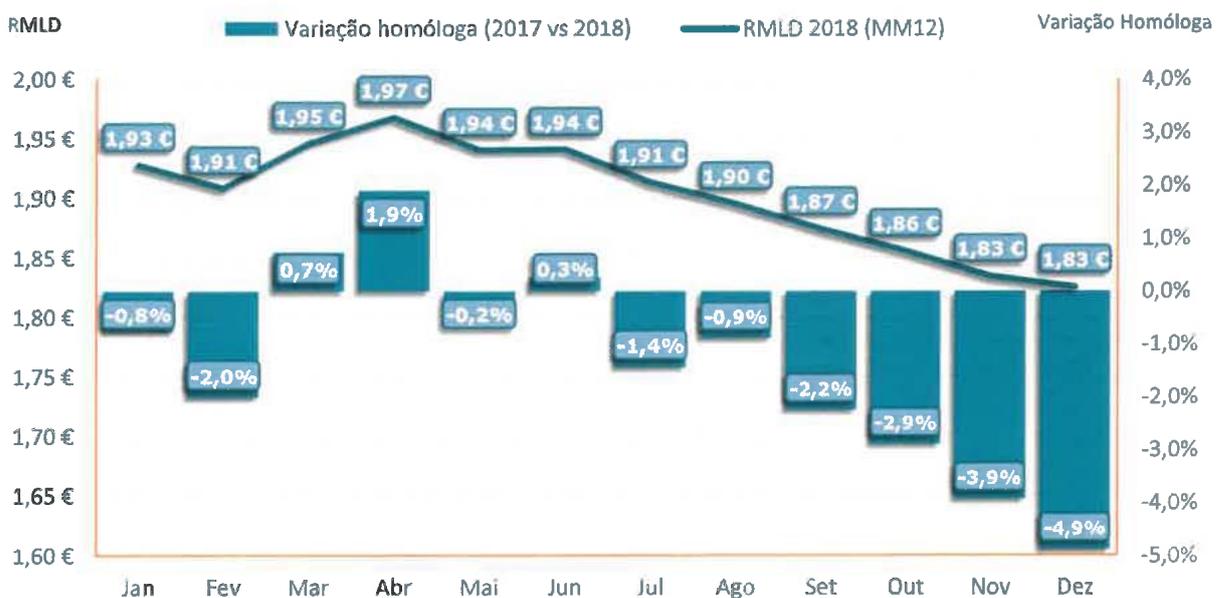


Gráfico 2.4 Evolução mensal da Receita Média por Lugar e por Dia (média móvel 12 meses) 2018

forças que agora puxam o indicador para baixo, com todos os lugares disponíveis durante o ano inteiro e estando ultrapassado o período de retração da procura típico das novas áreas tarifadas.

Pese embora a evolução desfavorável do indicador relativo que é a RMLD – que em bom rigor apenas é realmente relevante quando estão em comparação, no tempo, zonas consolidadas ou, no caso da totalidade dos lugares, quando terminar a expansão –, o progresso registado em termos absolutos é francamente animador.



Gráfico 2.5 Evolução das componentes dos rendimentos operacionais 2015 - 2018

Quase todas as rubricas apresentam um permanente crescimento nos últimos quatro exercícios. A exceção vem dos rendimentos decorrentes da atividade de fiscalização do estacionamento onde em 2017 se regista um valor exuberante – fruto da recuperação que se conseguiu fazer nesse ano nas notificações que estavam atrasadas, designadamente do ano anterior – o que faz com que em 2018 se observe uma descida apesar de ter sido um ano de grande eficiência nesta matéria.

A gestão de produtos destinados a residentes tem gerado receitas com crescimento constante e acelerado, algo muito natural pois trata-se de uma rubrica que está muito associada à evolução do número de lugares em exploração – mesmo que as novas zonas tenham menor propensão à procura de estacionamento de rotação tarifada assistindo-se a um abandono significativo dos automóveis que até à entrada da EMEL estacionavam na área,

os residentes permanecerão na zona de residência e por isso adquirem o respetivo dístico de residente, contribuindo dessa forma para os custos de gestão do estacionamento, o que não deixa de se revestir de alguma justiça pois serão eles os principais beneficiados do ordenamento trazido pela ação da empresa.

Mas a principal fonte de rendimentos da EMEL continua a ser a exploração do estacionamento (lá está), e também aqui a evolução tem sido muito positiva. Se sobre a via pública já muito se disse há agora que lançar um breve olhar sobre os parques.

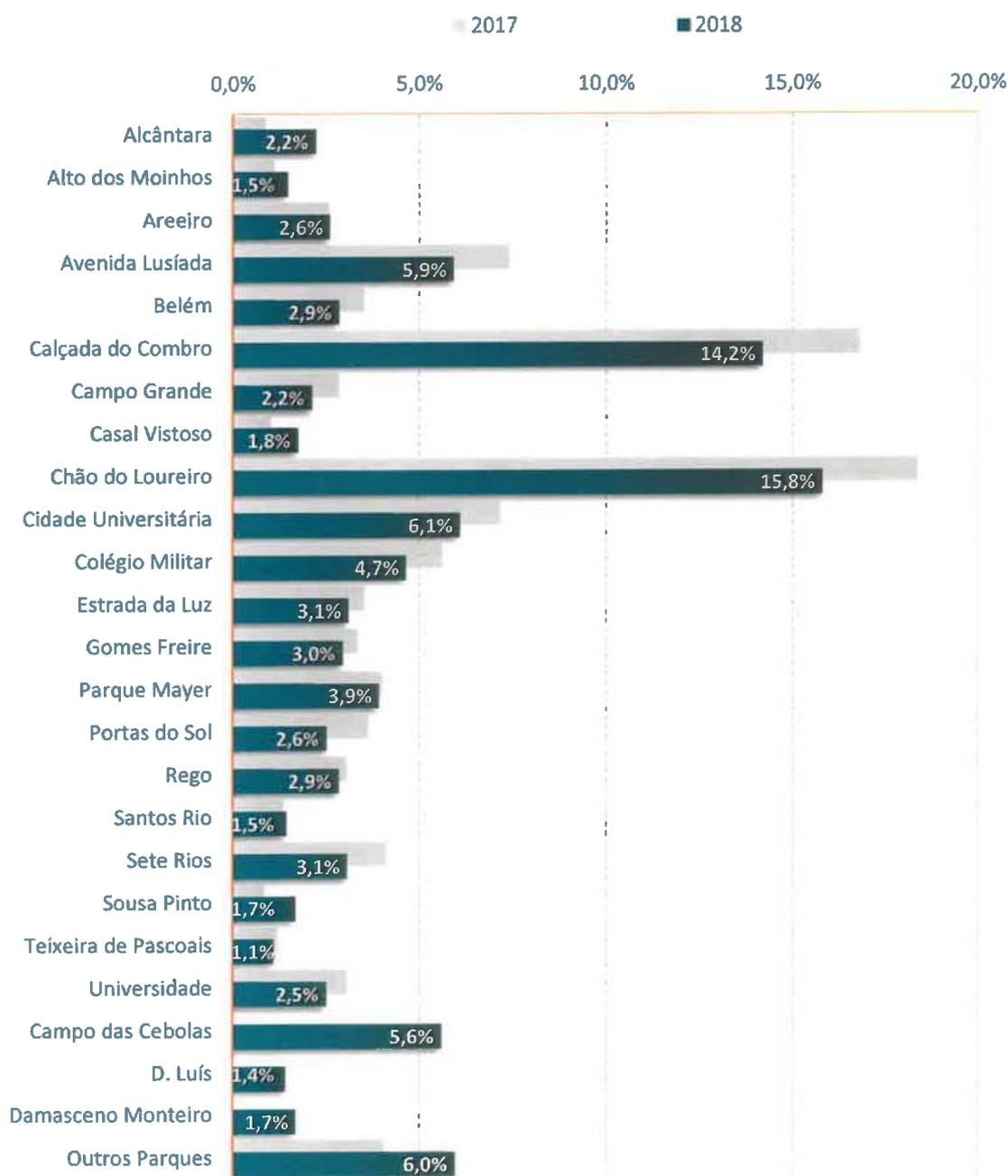


Gráfico 2.6 Distribuição percentual das receitas dos parques 2017 - 2018

O esforço de abertura de novos parques reflete-se numa natural perda de importância relativa dos espaços que já estavam em funcionamento em 2017 excetuando aqueles que entraram em exploração precisamente nesse ano. Por exemplo, há dois anos os rendimentos obtidos no Parque do Mercado do Chão do Loureiro representavam 18,8% do total de rendimentos em parques mas em 2018 esse valor fica-se pelos 15,8%. Esta evolução traz grandes benefícios à flexibilidade admitida na gestão de parques – se existir agora a necessidade de uma intervenção de fundo num parque que obrigue ao fecho de parte da sua atividade ou mesmo ao encerramento total, os impactos na *performance* financeira serão mais relativizados e mesmo ao nível do serviço prestado abrem-se melhores hipóteses de alojar veículos de assinantes noutra infraestrutura.

As receitas decorrentes do estacionamento em parques cresceram, em 2018, 23% face a 2017. Uma evolução fantástica para a qual contribuiu a inauguração da nova joia da coroa, o Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, mas também outras infraestruturas muito importantes como as da Rua D. Luís I ou da Rua Damasceno Monteiro, situadas em zonas de grande escassez de estacionamento – no seu conjunto, os rendimentos destes três parques já representam quase 9% dos rendimentos de estacionamento *off street*.

Mesmo em termos relativos a exploração de parques de estacionamento conquistou mais relevo na composição dos rendimentos da EMEL, passando de 11% dos principais rendimentos operacionais para 13%.

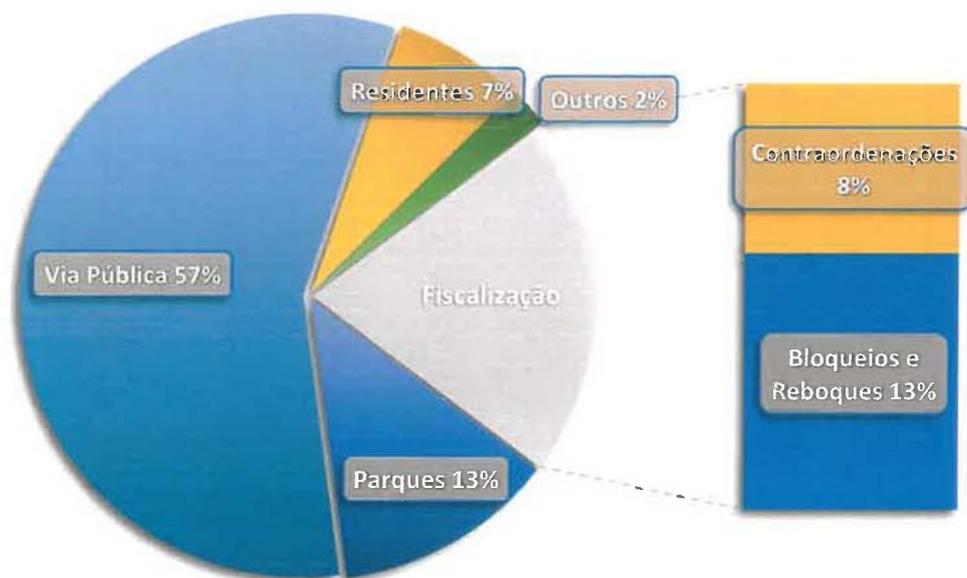


Gráfico 2.7 Peso dos principais rendimentos operacionais 2018

A via pública viu reforçado o seu peso e representa mais de metade dos rendimentos operacionais da empresa. De resto, todas as componentes aumentaram o seu peso relativo à custa da importância das receitas obtidas com as atividades de fiscalização, cuja proporção caiu de 25% para 21%, fruto do comportamento de exceção registado em 2017.

2.3 ANÁLISE INTEGRADA

As adversidades resultantes da entrada em áreas que se antecipam como de menor procura, de uma política tarifária nos parques cada vez mais de penetração e do desenvolvimento de projetos na área da mobilidade partilhada tipicamente deficitários, vieram encontrar uma EMEL resiliente, que soube esculpir nos seus recursos as capacidades mais efetivas para prosseguir eficazmente com a sua MISSÃO de gestão da mobilidade e estacionamento na cidade de Lisboa.

As dificuldades que se perfilam do lado dos rendimentos encontram algum eco do lado dos gastos com o descongelamento de carreiras ocorrido em 2019.

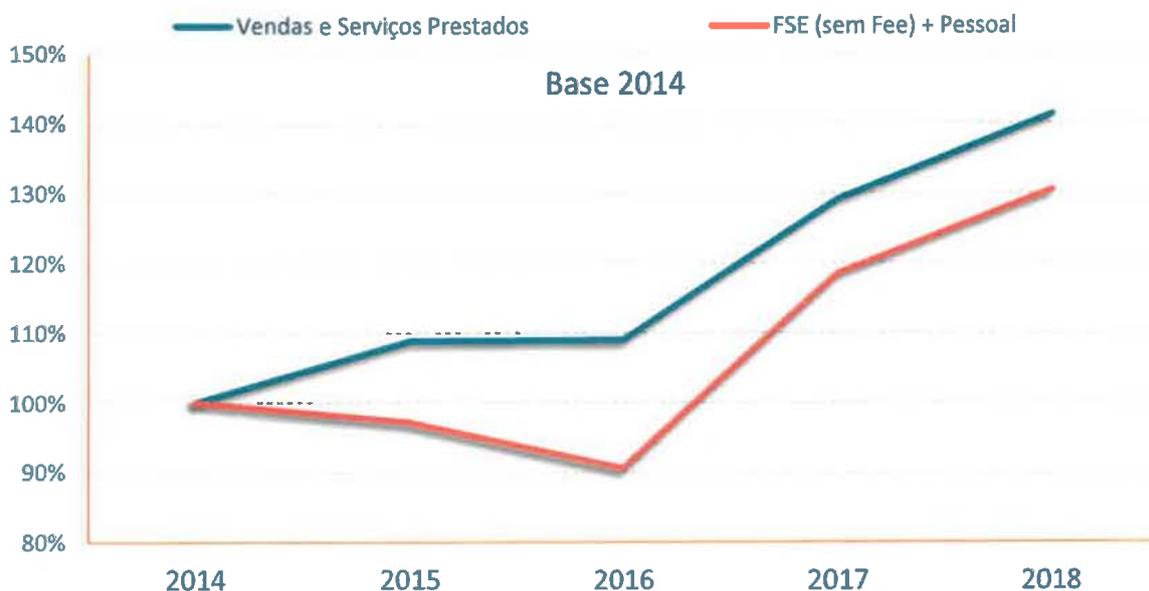


Gráfico 2.8 Evolução do volume de negócios e dos principais gastos de operação 2014 - 2018 (Base 2014)

A confrontação da evolução dos principais rendimentos – vendas e prestações de serviços - e gastos – Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) e gastos com pessoal - espelha bem a eficiência operacional que a empresa tem sabido construir.

Do lado dos gastos temos que em 2015 e 2016 a expansão da atividade foi incipiente à luz dos padrões dos anos mais recentes não exigindo incremento de despesa, e para além disso o contrato de prestação de serviços para a exploração da StreetPark, que à época se constituía como o principal fornecimento da EMEL, terminou a meio de 2014 – estes dois factos conjugados explicam a descida observada do lado dos gastos até 2016. A subida exuberante registada em 2017 está associada à recuperação na notificação de contraordenações ocorrida nesse ano e ao disparar na expansão da atividade. A subida de 2018 prende-se com o crescimento dos gastos com pessoal (+ 11%) e das despesas de manutenção (+ 45%) especialmente as que respeitam a projetos de mobilidade.

Tabela 2.3 Evolução da estrutura de gastos 2015 - 2018 (%)

	2015	2016	2017	2018
Fornecimentos e Serviços Externos	57,2	48,4	53,1	53,1
Fee CML	23,8	23,4	23,3	24,8
Fee da Spark	7,5	0,0	0,0	0,0
Outros FSE	25,9	25,0	29,8	28,3
Pessoal	35,1	36,8	34,4	33,4
Juros	0,3	0,3	0,3	0,2
Depreciações e Amortizações	6,2	6,6	7,7	9,8
Outros Gastos	1,2	7,9	4,6	3,5
Total	100	100	100	100

A estrutura de gastos caracteriza-se por uma vincada estabilidade, destacando-se nesse aspeto a constância da proporção de gastos afeta a despesas com pessoal. No entanto, sobressaem duas subidas relativas importantes:

- O *Fee* de gestão, contrapartida contratualizada entre a EMEL e a CML pelo desenvolvimento da atividade de gestão do estacionamento em espaço público de domínio municipal, representa agora quase 25% dos gastos totais da empresa – em termos absolutos 2018 fixa mais um novo máximo: o valor do *Fee* apurado ultrapassa os 9,6 milhões de euros
- Os volumes de investimento que a empresa tem conseguido executar começam a repercutir-se nas suas contas com o valor de depreciações e amortizações a

aproximar-se dos 10% dos gastos do exercício, tendo excedido os 3,8 milhões de euros

Em 2018 foi introduzida uma nova metodologia para a determinação do *Fee* de gestão que agora, para além dos rendimentos obtidos, considera também os gastos operacionais incorridos pela empresa, suavizando o carácter mais penalizador que se manifestava no desenvolvimento de projetos em perfeito alinhamento com a política de mobilidade do município, mas com condições de operação desequilibradas – é o caso, por exemplo, do GIRA. Bicicletas de Lisboa, cujos parques rendimentos (quando se considera, lá está, o esforço de investimento e os gastos operacionais que o sistema exige) seriam alvo da anterior fórmula de cálculo do *Fee* de uma forma impiedosa, mas que agora são considerados para determinação da contrapartida em conjunto com os gastos gerados pelo sistema.

Da parte dos rendimentos já foi produzida análise, ficando a tabela de síntese da sua evolução entre 2015 e 2018.

Tabela 2.4 Evolução dos rendimentos por rúbrica 2015 - 2018

	2015	2016	2017	2018	Δ 2017-2018
Estacionamento	21 143	21 804	23 537	26 868	14,2%
Via Pública	17 652	18 291	19 598	22 022	12,4%
Parques	3 491	3 512	3 940	4 846	23,0%
Bloqueios e Remoções	3 856	3 716	4 277	4 784	11,9%
Contraordenações	2 142	1 808	4 433	3 156	- 28,8%
Residentes	1 739	1 876	2 248	2 808	24,9%
Outros Rendimentos Operacionais	962	1 637	1 065	1 858	74,4%
Rendimentos Operacionais - Total	29 841	30 841	35 560	39 475	11,0%
Outros Rendimentos	4	61	44	21	- 52,9%
Total de Rendimentos	29 845	30 903	35 604	39 496	10,9%

Em todas as dimensões operacionais da empresa se constata um crescimento evidente e consolidado. Mesmo a queda nas contraordenações, já abordada, é relativizada pelo montante alcançado em 2018 que é superior a qualquer dos outros dois períodos apresentados.

Da comparação entre o comportamento dos rendimentos operacionais e os principais gastos de exploração surge um resultado notável considerando a expansão da atividade implementada: o volume de negócios cresceu quase em linha com os gastos com o pessoal

e os FSE (não considerando o *Fee* de gestão) – são mais 9,4% nas vendas e serviços prestados e mais 10,1% nos FSE e pessoal em conjunto. O exercício de 2018 fecha, inclusivamente, com uma subida do EBITDA.

Tabela 2.5 Demonstração de resultados sintética 2015 - 2018 (milhares €)

	2015	2016	2017	2018
Rendimentos Operacionais	29 841	30 841	35 560	39 475
Gastos Operacionais	24 896	26 300	31 226	34 918
EBITDA	4 946	4 541	4 334	4 557
Depreciações e Amortizações	1 659	1 849	2 612	3 818
Resultado Financeiro	-80	-11	-47	-48
Imposto/Rendimento do Exercício	847	287	769	298
Resultado Líquido	2 360	2 395	907	393

O trajeto seguido pelos principais rácios financeiros tem um certo travo agri-doce. Se os indicadores de rentabilidade, que ilustram a capacidade de geração de resultados, se têm vindo a deteriorar, já os de posição financeira refletem uma solidez quase inédita, representando os pilares em que a gestão da empresa assenta a confiança com que olha para o futuro e para os desafios que lhe são colocados.

Tabela 2.6 Evolução dos indicadores financeiros 2015 - 2018

	2015	2016	2017	2018
Rentabilidade Económica = Res. Económico/Ativo Líquido	6,96%	4,24%	2,31%	1,01%
Solvabilidade = Capital Próprio /Passivo	40,96%	39,78%	115,80%	130,67%
Autonomia Financeira = Capital Próprio/Ativo Líquido	29,06%	28,46%	53,66%	56,65%
EBITDA (€)	4 946 001	4 541 437	4 333 896	4 556 619
Margem do EBITDA = EBITDA/Rendimentos Operacionais	16,57%	14,73%	12,19%	11,54%

Capítulo 3. FACTOS RELEVANTES

Já após o termo do exercício económico correspondente ao ano de 2018 foi aprovada uma evolução da estrutura orgânica da EMEL.

Foi estabelecida a Direção de Gestão de Sistemas de Mobilidade, que vem congregar num só organismo a operação de diversas áreas de intervenção como a gestão e controlo de acessos a ZAAC, a gestão de túneis, a modelação de tráfego, a manutenção da rede semaforica, a gestão de Modos de Mobilidade Partilhada ou a operação de postos de carregamento de veículos elétricos. Numa perspetiva de ampliação da capacidade de resposta aos desafios colocados por uma estratégia de mobilidade cada vez mais sustentável e eficaz foi também criada a Direção de Inovação e Sistemas de Mobilidade, com foco no permanente perscrutar das soluções mais vanguardistas e na aferição do seu potencial e da sua adaptabilidade ao contexto da cidade de Lisboa.

As competências na área das tecnologias de informação são agora geridas de forma integral na Direção de Sistemas de Informação.

O Departamento de Recursos Humanos foi alvo de uma reestruturação, organizando-se agora segundo uma matriz mais funcional e com um cariz de maior especialização.

Os membros dos Órgãos Sociais, não são, nem foram, titulares de ações ou obrigações da sociedade ou de outras com as quais esta mantenha relação de domínio, por si ou através de quaisquer outras pessoas ou sociedades, não sendo portanto relevante a apresentação das listas de títulos e acionistas referidas no artigo 447 do Código das Sociedades Comerciais.

No âmbito do artigo 397 do Código das Sociedades Comerciais, os membros dos Órgãos Sociais não realizaram qualquer negócio com a empresa.

No cumprimento dos requisitos legais, confirma-se a inexistência de dívidas em mora ao Estado ou à Segurança Social.

Capítulo 4. PERSPETIVAS FUTURAS

Em 2019 a EMEL completa 25 anos de atividade ao serviço de Lisboa e dos lisboetas. A ocasião não deixará de ser aproveitada para consolidar a importância do papel que a empresa desempenha na promoção de boas práticas de mobilidade e na disponibilização de meios e produtos de mobilidade sob um paradigma de sustentabilidade e modernidade.

O alargamento à generalidade do concelho de Lisboa da área sob gestão da EMEL, no que respeita ao ordenamento do estacionamento na via pública, continuará a ser o pano de fundo da atividade da organização nos próximos anos. Também ao nível do estacionamento em parques existem planos para uma forte expansão, estimando-se que as novas infraestruturas possam vir a disponibilizar mais cerca de 5 600 lugares.

Na gestão e controlo de acessos a ZAAC será desenvolvido um projeto piloto no Terreiro do Paço para a avaliação e melhoramento de um novo sistema que será, depois, replicado em todas as ZAAC geridas pela EMEL, naquela que se espera que venha a ser uma forte melhoria das condições de operação e do nível de serviço na acessibilidade aos bairros históricos de Lisboa.

A EMEL fortalecerá a sua posição de *player* de mobilidade, concretizando outros projetos de grande impacto na cidade, como i) a expansão do GIRA. Bicicletas de Lisboa até um total de 300 estações e 3 000 bicicletas espalhadas pela cidade ii) a densificação extensiva da rede de ciclovias com um plano que ascende a mais 40 quilómetros deste tipo de infraestrutura iii) a conclusão do elevador da Sé e do Funicular da Graça, e iv) a entrada no mercado dos carregamentos rápidos de veículos elétricos implementando um projeto que contempla cerca de duas dezenas de carregadores em três localizações distintas, para além do alargamento do número de postos de carregamento disponíveis nos vários parques da empresa.

Paralelamente a empresa continuará a desenvolver a sua Plataforma de Mobilidade, dotando-a de novas funcionalidades e maior fiabilidade, e ampliará a sua capacidade de atendimento com a abertura de um novo Ponto de Atendimento na nova Loja do Cidadão do Mercado 31 de Janeiro e a aquisição de um segundo posto móvel. Será implementada uma profunda

reestruturação no dispositivo que assegura o tratamento de interações escritas, com as respostas a serem, agora, asseguradas pelos próprios serviços interpelados.

A criação de duas novas áreas de atuação da empresa coloca importantes desafios que a EMEL certamente irá superar: a empresa irá arcar com a responsabilidade pela gestão e manutenção do sistema semafórico de Lisboa e também vai desenvolver novas competências na Modelação de Tráfego.

As expetativas da cidade em matéria de mobilidade são muito elevadas e encontram na EMEL um acolhimento pleno de ambição e competência concretizadora. A importância do plano de investimentos para os próximos anos leva a empresa a equacionar o recurso ao financiamento externo, pela primeira vez em largos anos⁶. Esta será uma decisão importante mas que será tomada com a confiança transmitida pelas capacidades que a empresa soube criar nos últimos anos.

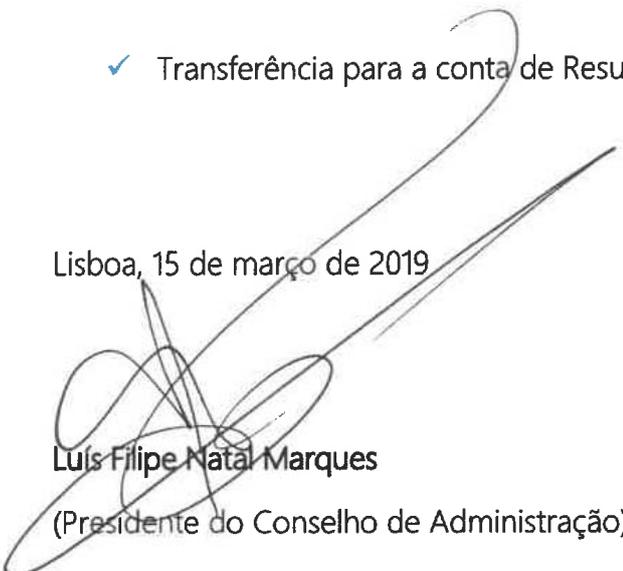
⁶ No âmbito da intervenção realizada no Campo das Cebolas foi contraído um financiamento de 2 500 000 €, mas em condições muito especiais do programa JESSICA do Banco Europeu de Investimento

Capítulo 5. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Propõe-se que o Resultado Líquido apurado em 2018, no valor de 393 298,01 €, seja aplicado da seguinte forma:

- ✓ Constituição de Reservas Legais (10%): 39 329,80 €;
- ✓ Transferência para a conta de Resultados Transitados: 353 968,21 €.

Lisboa, 15 de março de 2019



Luís Filipe Natal Marques

(Presidente do Conselho de Administração)



Jorge Manuel Alves de Oliveira

(Vogal do Conselho de Administração)



Francisca Leal da Silva Ramalhosa

(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS

EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018

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

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Período findo em 31/12/2018

Unidade monetária: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2018	2017
Vendas e serviços prestados	18	38.167.482,08	34.894.191,76
Fornecimentos e serviços externos	19	(20.619.005,96)	(18.009.046,92)
Gastos com o pessoal	20	(12.953.095,63)	(11.659.374,24)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	9	6.648,71	-
Provisões (aumentos/reduções)		(155.736,72)	(136.087,14)
Outros rendimentos	21	1.294.932,85	666.186,12
Outros gastos	21	(1.184.606,67)	(1.421.973,63)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(EBITDA)	4.556.618,67	4.333.895,94
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	22	(3.817.613,00)	(2.611.504,97)
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(EBIT)	739.005,67	1.722.390,97
Juros e rendimentos similares obtidos	18	20.575,96	43.645,17
Juros e gastos similares suportados		(68.696,58)	(90.507,25)
Resultado antes de impostos	(EBT)	690.885,05	1.675.528,89
Imposto sobre o rendimento do período	24	(297.587,04)	(768.622,15)
Resultado líquido do período		393.298,01	906.906,74

A ADMINISTRAÇÃO

Luis Natal Marques

(Presidente do Conselho de Administração)

Jorge Alves Oliveira

(Vogal do Conselho de Administração)

Francisca Ramalhosa

(Vogal do Conselho de Administração)

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

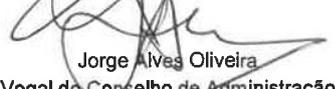
BALANÇO INDIVIDUAL EM 31/12/2018

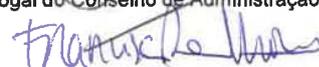
Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31/12/2018	31/12/2017
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	55.853.954,84	52.288.522,23
Propriedades de investimento	6	1.505.131,61	1.556.141,99
Ativos intangíveis	7	1.897.754,56	1.479.424,12
Outros investimentos financeiros		44.866,35	27.940,36
Ativos por impostos diferidos	8	101.301,82	101.301,82
		59.403.009,18	55.453.330,52
Ativo corrente			
Cientes	9	312.247,11	219.208,27
Estado e outros entes públicos	10	689.087,46	1.796.319,68
Outros créditos a receber	11	332.540,22	342.952,03
Diferimentos	12	187.761,59	129.448,65
Caixa e depósitos bancários	13	12.203.436,85	16.728.615,15
		13.725.073,23	19.216.543,78
Total do activo		73.128.082,41	74.669.874,30
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	32.000.000,00	32.000.000,00
Reservas legais	14	1.320.063,09	1.229.372,42
Resultados transitados	14	2.256.929,02	1.590.674,50
Ajustamentos/outras variações no capital próprio		5.454.708,39	4.340.894,36
Resultado líquido do período		393.298,01	906.906,74
Total do capital próprio		41.424.998,51	40.067.848,02
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	608.508,18	452.771,46
Financiamentos obtidos	16	3.161.033,39	3.639.445,81
Passivos por impostos diferidos	8	1.449.985,76	1.153.908,62
		5.219.527,33	5.246.125,89
Passivo corrente			
Fornecedores	17	3.245.971,62	17.054.443,07
Estado e outros entes públicos	10	1.517.730,15	1.837.312,47
Financiamentos obtidos	16	551.652,49	398.157,60
Outras dívidas a pagar	11	19.047.564,31	8.493.850,14
Diferimentos	12	2.120.638,00	1.572.137,11
		26.483.556,57	29.355.900,39
Total do passivo		31.703.083,90	34.602.026,28
Total do capital próprio e do passivo		73.128.082,41	74.669.874,30

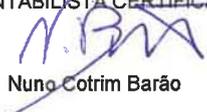
A ADMINISTRAÇÃO


Luis Natal Marques
(Presidente do Conselho de Administração)


Jorge Alves Oliveira
(Vogal do Conselho de Administração)


Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)

O CONTABILISTA CERTIFICADO


Nuno Cotrim Barão

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2017

DESCRÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MAE										Unidades monetárias: Euro		
		Capital subscrito	Ações (partes) próprias	Outros instrumentos de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos de variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total	Interesses que não controlam	Total do capital próprio
POSICÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2017	1	14.000.000,00	0,00	0,00	0,00	989.883,79	0,00	-378.858,08	0,00	1.273.914,78	2.394.886,29	18.081.829,73	0,00	18.081.829,73
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico														
Alterações de políticas contabilísticas														
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras														
Realização de excedentes de revalorização														
Excedentes de revalorização														
Ajustamentos por impostos diferidos														
Outras alterações reconhecidas no capital próprio														
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	2	0,00	0,00	0,00	0,00	239.488,63	0,00	14.131,97	-814.741,40	-814.741,40	-800.609,43	-800.609,43	0,00	-800.609,43
RESULTADO INTEGRAL	3													
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	4=2+3													
Realizações de capital														
Distribuições														
Entradas para cobertura de perdas														
Outras operações														
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2017	5	18.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.229.372,42	0,00	1.590.874,50	4.340.894,36	3.064.979,96	3.064.979,96	3.075.111,55	0,00	3.075.111,55
	6=1+2+3+5	18.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.229.372,42	0,00	1.590.874,50	4.340.894,36	3.064.979,96	3.064.979,96	3.075.111,55	0,00	3.075.111,55

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

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2018

DESCRÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MAE										Unidades monetárias: Euro		
		Capital subscrito	Ações (partes) próprias	Outros instrumentos de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos de variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total	Interesses que não controlam	Total do capital próprio
POSICÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2018	6	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.229.372,42	0,00	1.990.874,50	0,00	4.340.894,36	3.064.979,96	40.087.848,02	0,00	40.087.848,02
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico														
Alterações de políticas contabilísticas														
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras														
Realização de excedentes de revalorização														
Excedentes de revalorização														
Ajustamentos por impostos diferidos														
Outras alterações reconhecidas no capital próprio														
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	7	0,00	0,00	0,00	0,00	90.690,67	0,00	844.680,01	-296.077,14	1.409.891,17	-505.906,74	1.438.155,11	0,00	1.438.155,11
RESULTADO INTEGRAL	8													
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	9=7+8													
Realizações de capital														
Distribuições														
Entradas para cobertura de perdas														
Outras operações														
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2018	10	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.320.063,09	0,00	2.256.929,02	3.414.709,39	3.932.289,01	3.932.289,01	41.424.998,51	0,00	41.424.998,51
	6+7+8+10	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.320.063,09	0,00	2.256.929,02	3.414.709,39	3.932.289,01	3.932.289,01	41.424.998,51	0,00	41.424.998,51

O CONTABILISTA CERTIFICADO
Nuno Cotrim Barito

Francisco Ramalho
Vogal do Conselho de Administração

A ADMINISTRAÇÃO
Jorge Alves Oliveira
Vogal do Conselho de Administração

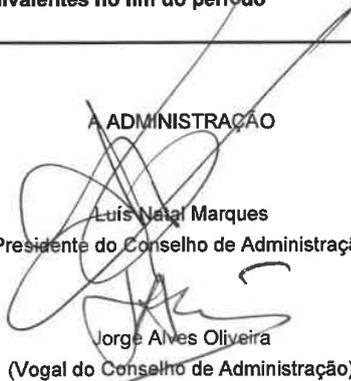
Luis Miguel Martins
Direcção de Serviços de Administração

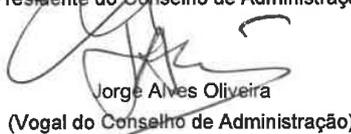
DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA
Período findo em 31/12/2018

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2018	2017
Fluxos de caixa das actividades operacionais			
Recebimentos de clientes		48.446.978,45	45.231.489,60
Pagamentos a fornecedores		(23.131.225,99)	(21.973.798,88)
Pagamentos ao pessoal		(11.203.839,05)	(10.668.604,62)
Caixa gerada pelas operações		14.111.913,41	12.589.086,10
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(2.217.324,67)	(135.914,64)
Outros recebimentos/pagamentos		(4.395.214,68)	(1.661.980,30)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		7.499.374,06	10.791.191,16
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(12.882.629,09)	(15.931.477,98)
Ativos intangíveis		(885.764,45)	(673.929,94)
Investimentos financeiros		(19.214,46)	(13.560,34)
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		1.375,30	123,00
Investimentos financeiros		2.866,46	3.035,41
Subsídios ao investimento		2.123.993,77	5.282.433,90
Juros e rendimentos similares		15.431,95	32.733,84
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(11.643.940,52)	(11.300.642,11)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		(0,00)	(0,00)
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(324.917,53)	(317.764,37)
Juros e gastos similares		(55.694,31)	(71.339,34)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(380.611,84)	(389.103,71)
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)			
		(4.525.178,30)	(898.554,66)
Efeito das diferenças de câmbio		(0,00)	(0,00)
Caixa e seus equivalentes no início do período		16.728.615,15	17.627.169,81
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	12.203.436,85	16.728.615,15

A ADMINISTRAÇÃO


Luis Natal Marques
(Presidente do Conselho de Administração)


Jorge Alves Oliveira
(Vogal do Conselho de Administração)


Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)

O CONTABILISTA CERTIFICADO


Nuno Cotrim Barão

EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A.
ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 de Dezembro de 2018
(Montantes expressos em Euros)

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO 2018

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 2018, 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 -** Em 2017, após análise da rubrica Gastos a Reconhecer (Imputação Obras) a Empresa procedeu à alteração da política contabilística de registo destes investimentos em obras e requalificação de espaços na via pública geradores de rendimentos futuros, tendo em conta a sua natureza e a sua substância, passando a tratar estes investimentos como Ativos Fixos Tangíveis. Estes investimentos, originados por acontecimentos passados, com características de depreciação entre 5 e 30 anos, maioritariamente controlados pela Empresa e geradores de benefícios económicos futuros respeitam a definição de Ativos Fixos Tangíveis. Em termos, de apresentação das DF a sua classificação em Ativo não Correntes é a mais adequada, uma vez que não são detidos para negociação e espera-se que sejam detidos por mais de 12 meses.
- 2.3** Em 2018, foi alterado o modelo de remuneração devido à CML pela gestão e exploração do espaço público tarifado sob administração da Emel. A modificação, operada no apuramento do Fee de Gestão devido ao Município, traduz-se num acréscimo de gasto de 640.677,21 euros, face ao anterior modelo de remuneração. Para complemento e maior detalhe de informação ver Partes Relacionadas (Nota 23).
- 2.4 -** O conteúdo das contas das demonstrações financeiras são comparáveis com os do exercício anterior apresentados como comparativos nas presentes demonstrações financeiras, com exceção do mencionado em 2.2 e 2.3. Não foram derogadas quaisquer outras disposições do SNC, com exceção do mencionado em 2.2 e 2.3.

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, com exceção do mencionado em 2.2 e 2.3.

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 no início do ano 2018 por entidade especializada independente, com referência a 31/12/2017 (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 2014 a 2017 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 de 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.

As obrigações presentes que resultam de contratos onerosos são registadas e mensuradas como provisões. Existe um contrato oneroso quando a Empresa é parte integrante das disposições de um contrato ou acordo, cujo cumprimento tem associados custos que não é possível evitar, os quais excedem os benefícios económicos derivados do mesmo.

É reconhecida uma provisão para reestruturação quando a Empresa desenvolveu um plano formal detalhado de reestruturação e iniciou a implementação do mesmo ou anunciou as suas principais componentes aos afetados pelo mesmo. Na mensuração da provisão para reestruturação são apenas considerados os dispêndios que resultam diretamente da implementação do correspondente plano, não estando, conseqüentemente, relacionados com as atividades correntes da Empresa.

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 subseqüentemente 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 conseqüentemente 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 anteriormente referido.

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 atualizadas 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 materiais.

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 que seguem:

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 31/12/2017 e em 31/12/2018, 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>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Numerário	3.171.638,76	144.291,27
Depósitos à ordem	1.556.976,39	3.059.145,58
Aplicações tesouraria (Dep.a prazo)	12.000.000,00	9.000.000,00
	<u>16.728.615,15</u>	<u>12.203.436,85</u>

No final de 31/12/2018, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso.

NOTA 5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Fixos Tangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2017						
Ativo:	Saldo em 01/01/2017	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2017
Terrenos e recursos naturais	6.445.844,73	-	-	-	-	6.445.844,73
Edifícios e outras construções (I)	18.840.268,89	27.780,00	-	6.042.858,63	-	24.910.907,52
Equipamento básico	12.856.769,28	1.797.140,35	-	639.503,52	-	15.293.413,15
Equipamento de transporte	1.014.021,28	230.810,82	6.795,75	-	-	1.238.036,35
Equipamento administrativo	1.724.689,99	184.998,10	1.183,79	-	-	1.908.504,30
Outros ativos fixos tangíveis	345.960,18	65.318,92	-	-	-	411.279,10
Ativos em curso	11.816.581,30	13.814.242,11	-	(6.982.362,15)	-	18.648.461,26
	53.044.135,65	16.120.290,30	7.979,54	(300.000,00)	-	68.856.446,41
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções (II)	4.043.181,55	938.764,24	-	-	-	4.981.945,79
Equipamento básico	7.824.177,51	957.123,17	-	-	-	8.781.300,68
Equipamento de transporte	698.112,29	155.960,73	1.557,36	-	-	852.515,66
Equipamento administrativo	1.532.789,21	99.612,82	1.183,79	-	-	1.631.218,24
Outros ativos fixos tangíveis	300.595,33	20.348,48	-	-	-	320.943,81
	14.398.855,89	2.171.809,44	2.741,15	-	-	16.567.924,18
Valor líquido	38.645.279,76	13.948.480,86	5.238,39	(300.000,00)	-	52.288.522,23
31/12/2018						
Ativo:	Saldo em 01/01/2018	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2018
Terrenos e recursos naturais	6.445.844,73	-	4.550.460,00	-	-	1.895.384,73
Edifícios e outras construções	24.910.907,52	26.542,50	890.893,01	16.152.899,35	-	40.199.456,36
Equipamento básico	15.293.413,15	1.527.698,27	13.945,58	1.743.365,99	-	18.550.531,83
Equipamento de transporte	1.238.036,35	368.094,77	-	-	-	1.606.131,12
Equipamento administrativo	1.908.504,30	381.796,26	-	-	-	2.290.300,56
Outros ativos fixos tangíveis	411.279,10	19.915,26	-	-	-	431.194,36
Ativos em curso	18.648.461,26	9.751.582,63	317.864,53	(17.882.540,01)	-	10.199.639,35
	68.856.446,41	12.075.629,69	5.773.163,12	13.725,33	-	75.172.638,31
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	4.981.945,79	1.618.781,00	637.487,04	-	-	5.963.239,75
Equipamento básico	8.781.300,68	1.425.097,57	-	-	-	10.206.398,25
Equipamento de transporte	852.515,66	173.405,36	-	-	-	1.025.921,02
Equipamento administrativo	1.631.218,24	143.348,82	-	-	-	1.774.567,06
Outros ativos fixos tangíveis	320.943,81	27.613,58	-	-	-	348.557,39
	16.567.924,18	3.388.246,33	637.487,04	-	-	19.318.683,47
Valor líquido	52.288.522,23	8.687.383,36	5.135.676,08	13.725,33	-	55.853.954,84

(I) Em 2017, foram registados em Edifícios e Outras Construções, por transferência da rubrica Diferimentos - Gastos a Reconhecer, todas as obras em Parques e Via Pública, no valor de 5.744.118,16 euros, também foram transferidos 6.042.858,63 euros da rubrica Ativos em Curso.

(II) Em 2017, foram registados em Depreciações Acumuladas de Edifícios e Outras Construções, por transferência da rubrica Diferimentos - Gastos a Reconhecer, todas as obras em Parques e Via Pública, no valor de 1.508.454,74 euros.

NOTA 6. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na quantia escriturada das Propriedades de Investimento, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2017						
Custo:	Saldo em 01/01/2017	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2017
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	363.222,12	51.011,51	-	-	-	414.233,63
	363.222,12	51.011,51	-	-	-	414.233,63
Valor líquido	1.607.153,50	(51.011,51)	-	-	-	1.556.141,99

31/12/2018						
Custo:	Saldo em 01/01/2018	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2018
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	414.233,63	51.010,38	-	-	-	465.244,01
	414.233,63	51.010,38	-	-	-	465.244,01
Valor líquido	1.556.141,99	(51.010,38)	-	-	-	1.505.131,61

Foi efetuada avaliação dos ativos classificados como propriedades de investimento, no início de 2018, com referência a 31/12/2017, por entidade especializada independente (ver nota 3.2.2). Conforme seguidamente se apresenta:

	Custo aquisição	Depreciações acumuladas	Valor escriturado	Justo valor 31/12/2017
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	266.915,62	626.485,46	897.200,00
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	198.328,39	878.646,15	994.154,92
	1.970.375,62	465.244,01	1.505.131,61	1.891.354,92

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

NOTA 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Intangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2017						
Custo:	Saldo em 01/01/2017	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2017
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	2.269.057,50	176.636,20	-	300.000,00	-	2.745.693,70
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	-	108.274,32	-	19.278,31	-	127.552,63
	3.592.324,94	284.910,52	-	319.278,31	-	4.196.513,77
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	1.810.712,68	334.578,53	-	-	-	2.145.291,21
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	555.839,15	15.959,29	-	-	-	571.798,44
	2.366.551,83	350.537,82	-	-	-	2.717.089,65
Valor líquido	1.225.773,11	(65.627,30)	-	319.278,31	-	1.479.424,12
31/12/2018						
Custo:	Saldo em 01/01/2018	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2018
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	2.745.693,70	492.034,75	-	452.286,75	-	3.690.015,20
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	127.552,63	324.734,12	-	(452.286,75)	-	-
	4.196.513,77	816.768,87	-	-	-	5.013.282,64
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	2.145.291,21	378.450,43	-	-	-	2.523.741,64
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	571.798,44	19.988,00	-	-	-	591.786,44
	2.717.089,65	398.438,43	-	-	-	3.115.528,08
Valor líquido	1.479.424,12	418.330,44	-	-	-	1.897.754,56

(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 - R. Diário Notícias (lug. 193);
- 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 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido nos Ativos e Passivos por Impostos Diferidos, foi o seguinte:

31/12/2017						
	Saldo em 01/01/2017	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2017
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuízos fiscais reportáveis	518.892,39	-	-	(447.758,67)	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	549.060,49	-	-	(447.758,67)	-	101.301,82
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	339.167,22	-	828.873,37	(14.131,97)	-	1.153.908,62
	339.167,22	-	828.873,37	(14.131,97)	-	1.153.908,62

31/12/2018						
	Saldo em 01/01/2018	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2018
		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	1.153.908,62	-	446.038,69	(149.961,55)	-	1.449.985,76
	1.153.908,62	-	446.038,69	(149.961,55)	-	1.449.985,76

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 colável. 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). Em 2018, não foi calculada qualquer reversão de Ativos por Impostos Diferidos.

Durante o ano de 2017, a Empresa foi contemplada com novos subsídios do Fundo de Turismo de Lisboa e do Fundo Ambiental, tendo reforçado em 828.873,37 euros o Passivo para Imposto Diferido.

Durante o ano de 2018, foi concedido a Empresa um subsídio do PORLisboa QREN, tendo reforçado em 446.038,69 euros o Passivo para Imposto Diferido.

NOTA 9. CLIENTES

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Clientes, foi o seguinte:

Clientes:	Saldo em 01/01/2017	31/12/2017		Saldo em 01/01/2018	31/12/2018	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Clientes conta corrente	765.907,03	-	813.618,39	813.618,39	-	857.072,52
Clientes entidades relacionadas	27.658,36	-	-	-	-	1.116,00
Clientes factoring	-	-	-	-	-	-
Clientes cobrança duvidosa	-	-	-	-	-	-
Perdas por imparidade	(594.410,12)	-	(594.410,12)	(594.410,12)	-	(545.941,41)
	<u>199.155,27</u>	<u>-</u>	<u>219.208,27</u>	<u>219.208,27</u>	<u>-</u>	<u>312.247,11</u>

A antiguidade dos saldos de Clientes a 31/12/2018, foi o seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Clientes conta corrente	38.684,48	26.230,12	18.345,17	773.812,75	857.072,52
Clientes entidades relacionadas	-	-	-	1.116,00	1.116,00
	<u>38.684,48</u>	<u>26.230,12</u>	<u>18.345,17</u>	<u>774.928,75</u>	<u>858.188,52</u>

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Perdas por Imparidade acumuladas de Clientes, foi o seguinte:

Perdas por imparidade:	31/12/2017	31/12/2018
Saldo inicial	594.410,12	594.410,12
Aumento	-	6.000,00
Reversão	-	(54.468,71)
Regularizações	-	-
	<u>594.410,12</u>	<u>545.941,41</u>

NOTA 10. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Estado e Outros Entes Públicos, foi o seguinte:

<u>Estado e O. Entes Públicos (Ativo):</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	118.578,01	689.085,46
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	1.677.741,67	-
Outros impostos e taxas	-	2,00
	<u>1.796.319,68</u>	<u>689.087,46</u>
<u>Estado e O. Entes Públicos (Passivo):</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC) (I)	1.242.421,01	447.548,59
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	287.978,39	598.071,74
Imp. sobre rendimento pessoas singulares (IRS)	79.663,06	237.399,26
Segurança social	225.928,71	232.730,65
Outros impostos e taxas	1.321,30	1.979,91
	<u>1.837.312,47</u>	<u>1.517.730,15</u>
Valor líquido	<u>(40.992,79)</u>	<u>(828.642,69)</u>

(I) No período findo em 31/12/2017 foi registado na conta Imposto sobre o Rendimento por contrapartida de Gastos de Exercícios Anteriores o pagamento voluntário do IRC de 2015, pago em fevereiro de 2018 no valor de 935.689,50 euros, relativo ao processo de execução fiscal do IRC de 2015, que opõem a Empresa à Administração Tributária (AT).

Durante o período findo em 31/12/2018, a Emel tem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a Segurança Social, relativamente a situação tributária perante 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 por forma à Empresa poder continuar a desenvolver a sua atividade normal perante os restantes organismos oficiais.

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

OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Contas a Receber, foi o seguinte:

Outros créditos a receber:	Saldo em 01/01/2017	31/12/2017		Saldo em 01/01/2018	31/12/2018	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Pessoal	1.802,23	-	16.441,52	16.441,52	-	-
Devedores p/acréscimos de rendimentos	19.364,29	-	28.466,20	28.466,20	-	25.269,30
Outros devedores e credores	1.616.935,43	-	298.044,31	298.044,31	-	307.270,92
	1.638.101,95	-	342.952,03	342.952,03	-	332.540,22
Perdas por imparidade	-	-	-	-	-	-
	1.638.101,95	-	342.952,03	342.952,03	-	332.540,22

Durante 2017, o Fundo Ambiental atribuiu a Empresa 3 subsídios não reembolsáveis, no total de 6.750,00 euros, pela aquisição de 3 viaturas de passageiros 100% elétricas.

No período findo em 31/12/2018 foi contabilizado, em Outros Devedores e Credores, o apoio atribuído a fundo perdido, pelo PORLisboa QREN no valor de 2.123.993,77 euros, no âmbito da candidatura ao Projeto Integrado do Percorso Pedonal Assistido da Baixa ao Castelo de S. Jorge.

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, não ocorreram movimentos na rubrica Perdas por Imparidade acumuladas de Outros Devedores.

OUTRAS DIVIDAS A PAGAR

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Contas a Pagar, foi o seguinte:

Outras dividas a pagar:	Saldo em 01/01/2017	31/12/2017		Saldo em 01/01/2018	31/12/2018	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores de imobilizado	984.108,29	-	2.046.731,91	2.046.731,91	-	1.903.663,33
Credores p/acréscimos de gastos	1.563.771,30	-	1.594.491,84	1.594.491,84	-	11.473.046,10
Outros devedores e credores	1.322.524,71	-	4.850.743,08	4.850.743,09	-	5.638.444,60
Pessoal	2.019,08	-	1.883,30	1.883,30	-	32.410,28
	3.872.423,38	-	8.493.850,13	8.493.850,14	-	19.047.564,31

A rubrica Credores por Acréscimos de Gastos no período findo em 31/12/2018, inclui essencialmente o valor das remunerações a pagar ao pessoal relativo a férias e subsídio de férias, no valor de 1.505.663,17 euros e o valor do Fee de Gestão de 2018, devido a CML no valor de 9.624.406,10 euros.

A rubrica Outros Devedores e Credores no período findo em 31/12/2018, inclui essencialmente o valor das contraordenações a transferir para o Estado, no valor de 5.316.118,71 euros, referentes a parte do ano de 2017 e ano de 2018.

NOTA 12. DIFERIMENTOS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Diferimentos, foi o seguinte:

<u>Diferimentos (Ativo):</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Seguros	101.954,12	152.871,61
Rendas	27.424,00	34.819,45
Outros gastos a reconhecer	70,53	70,53
	<u>129.448,65</u>	<u>187.761,59</u>
<u>Diferimentos (Passivo):</u>		
Rendimentos a reconhecer	1.572.137,11	2.120.638,00
	<u>1.572.137,11</u>	<u>2.120.638,00</u>

No início de 2017, a Empresa procedeu à análise da rubrica dos Gastos a Reconhecer (Imputação Obras), tendo em conta a natureza e a substância dos investimentos efetuados em espaços cedidos por terceiros, nomeadamente pela CML, reclassificando-os na rubrica dos Ativos Fixos Tangíveis, pelo valor líquido de 4.235.663,42 euros (5.744.118, 16 em Ed. e Outras Construções (Outras Obras) e 1.508.454,74 euros em Depreciações Acumuladas). O diferencial de 323.806,95 euros, face ao valor líquido de 31/12/2016, foi regularizado por contrapartida da rubrica Gastos e Perdas em Investimentos não Financeiros (Nota 21), por já não estarem reunidas as condições para obtenção de benefícios económicos futuros (rendimentos), de acordo com o mencionado nas notas 2.2 e 5.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2018, 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 571.565,14 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 770.855,25 euros, e os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 555.622,49 euros.

NOTA 13. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, os movimentos ocorridos nas rubricas de Caixa e Depósitos Bancários, foram os seguintes:

<u>Caixa e depósitos bancários:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Caixa	3.171.638,76	144.291,27
Depósitos à ordem	1.556.976,39	3.059.145,58
Depósitos a prazo	12.000.000,00	9.000.000,00
	<u>16.728.615,15</u>	<u>12.203.436,85</u>

NOTA 14. CAPITAL REALIZADO, RESERVA LEGAL E APLICAÇÃO DE RESULTADOS

CAPITAL REALIZADO

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, 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	31/12/2017	31/12/2018
Câmara Municipal de Lisboa	100,00	32.000.000,00	32.000.000,00

Em 15/03/2017 foi deliberado em Assembleia Geral da Emel, o aumento do Capital Social de 14.000.000,00 euros para 32.000.000,00 euros, por conversão de créditos, mediante a proposta 607/CM/2016, publicada no Boletim Municipal nº 1087, de 17/11/2016. Aprovada pela Assembleia Municipal em 22/11/2016, de acordo com o 2º suplemento do Boletim Municipal nº 1193 de 29/12/2016. Foi efetuada escritura publica em 05/05/2017.

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.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 13 de abril de 2017 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2016 (Proposta nº 173/CM/2017) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 2.394.886,25 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 2018 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2017 (Proposta nº 222/CM/2018) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 906.906,74 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

	% RLE	2017	2018
Reservas legais	10,00	239.488,63	90.690,67
Resultados transitados	90,00	2.155.397,62	816.216,07
		<u>2.394.886,25</u>	<u>906.906,74</u>

NOTA 15. PROVISÕES

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, os movimentos ocorridos nas rubricas de Provisões, foram os seguintes:

<u>Provisões:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Saldo inicial	316.684,32	452.771,46
Aumento	136.087,14	155.736,72
Redução	-	-
Utilizações	-	-
	<u>452.771,46</u>	<u>608.508,18</u>

Em 2017, a empresa decidiu reforçar as Outras Provisões em 136.087,14 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2017 (Lei nº 42/2016 de 28 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.

Em 2018, a empresa decidiu reforçar as Outras Provisões em 155.736,72 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2018 (Lei nº 114/2017 de 29 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 31/12/2017 e em 31/12/2018, os movimentos ocorridos nas rubricas de Financiamentos Obtidos, foram os seguintes:

<u>Financiamentos obtidos:</u>	<u>31/12/2017</u>			<u>31/12/2018</u>		
	<u>Saldo em 01/01/2017</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Corrente</u>	<u>Saldo em 01/01/2018</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Corrente</u>
Financiamento - BPI (I)	3.105.367,78	2.462.975,22	324.628,19	2.861.132,82	2.131.621,62	331.064,26
Financiamento - Turismo de Portugal (II)	1.250.000,00	1.176.470,59	73.529,41	1.250.000,00	1.029.411,77	220.588,23
	<u>4.355.367,78</u>	<u>3.639.445,81</u>	<u>398.157,60</u>	<u>4.111.132,82</u>	<u>3.161.033,39</u>	<u>551.652,49</u>
Valor em dívida			<u>4.037.603,41</u>			<u>3.712.685,88</u>

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

<u>Prazos de reembolso:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Menos de 1 ano	398.157,60	551.652,49
1 a 2 anos	478.223,40	484.762,38
2 a 3 anos	484.844,51	491.639,82
3 a 4 anos	491.702,69	498.599,14
4 a 5 anos	498.642,11	505.699,03
Mais de 5 anos	1.686.033,10	1.180.333,02
	<u>4.037.603,41</u>	<u>3.712.685,88</u>

(I) Trata-se de um empréstimo do Banco Português de Investimentos (BPI) no valor de 4.000.000 €, 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 pelo do Turismo de Portugal, 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 €, tendo sido utilizado até ao período findo em 31/12/2018, o montante de 1.250.000,00 €, reembolsável no prazo de 10 anos, após a sua utilização.

IOTA 17. FORNECEDORES

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, o movimento ocorrido na rubrica de Fornecedores, foi o seguinte:

Fornecedores:	Saldo em 01/01/2017	31/12/2017		Saldo em 01/01/2018	31/12/2018	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores conta corrente	3.499.805,33	-	2.827.465,34	2.827.465,34	-	3.239.317,89
Fornecedores entidades relacionadas	31.103.613,43	-	14.226.977,73	14.226.977,73	-	6.653,73
Outros fornecedores	-	-	-	-	-	-
	34.603.418,76	-	17.054.443,07	17.054.443,07	-	3.245.971,62

A antiguidade dos saldos de Fornecedores a 31/12/2018, foi o seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Fornecedores conta corrente	1.600.712,48	167.806,76	296.635,84	1.174.162,81	3.239.317,89
Fornecedores entidades relacionadas	6.653,73	-	-	-	6.653,73
	1.607.366,21	167.806,76	296.635,84	1.174.162,81	3.245.971,62

NOTA 18. RÉDITO

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, os movimentos ocorridos na rubrica de Rédito foram os seguintes:

	31/12/2017			31/12/2018		
	Mercado interno	Mercado externo	Total	Mercado interno	Mercado externo	Total
Prestações de serviços	34.894.191,76	-	34.894.191,76	38.167.482,08	-	38.167.482,08
Reversões	-	-	-	12.648,71	-	12.648,71
Outros rendimentos e ganhos	666.186,12	-	666.186,12	1.294.932,85	-	1.294.932,85
	35.560.377,88	-	35.560.377,88	39.475.063,64	-	39.475.063,64
Juros obtidos	43.645,17	-	43.645,17	20.575,96	-	20.575,96
Total	35.604.023,05	-	35.604.023,05	39.495.639,60	-	39.495.639,60

NOTA 19. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a repartição dos Fornecimentos e Serviços Externos, foi a seguinte:

<u>Fornecimentos e serviços externos:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Fee Gestão CML (I)	7.910.650,69	9.624.406,10
Rendas e Alugueres	920.071,76	945.757,59
Publicidade e Propaganda	378.930,63	475.548,54
Comunicações (II)	2.375.652,53	1.560.235,77
Conservação e Reparação Parques	430.717,99	452.734,62
Vigilância e Segurança	703.085,04	685.539,23
Conservação e Reparação Parquímetros	1.008.251,99	1.364.254,88
Conservação e Reparação Via Pública/Mobilidade (III)	448.607,29	1.039.508,73
Conservação e Reparação Bairros Históricos	224.734,26	305.649,19
Limpeza, Higiene e Conforto	166.217,22	222.350,43
Restantes Custos	3.442.127,52	3.943.020,88
	<u>18.009.046,92</u>	<u>20.619.005,96</u>

(I) Em 2018 a variação na rúbrica Fee Gestão (CML) deriva, em parte, da variação positiva dos proveitos da Empresa em 2018 e por outro lado, da mudança do modelo de cálculo, que passa a ter em consideração, no apuramento, os gastos incorridos com a atividade. De salientar, que com a incorporação dos gastos, o modelo de cálculo reveste-se de uma complexidade acrescida, face ao anterior método de apuramento, que tinha somente em consideração os proveitos incorridos com a atividade. A variação registada, em 2018, em função da alteração do modelo de cálculo, face ao anterior método de apuramento, é de 640.677,21 euros.

(II) Em 2018 a variação na rúbrica Comunicações, está diretamente relacionada com a normalização, face a 2017, do número de contraordenações expedidas via correio registado, com pedidos de identificação dos condutores.

(III) Em 2018 a variação na rúbrica Conservação e Reparação Via Pública/Mobilidade, está diretamente relacionada com as competências acrescidas atribuídas a Empresa na área da Mobilidade, nomeadamente os gastos incorridos com os elevadores do percurso Baixa/Castelo, o elevador do percurso Alfama/Castelo, o elevador de Entrecampos, o elevador do Carmo e as escadas rolantes da Mouraria.

NOTA 20. GASTOS COM PESSOAL E REMUNERAÇÕES DOS ORGÃOS SOCIAIS

GASTOS COM PESSOAL

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a repartição dos Gastos com Pessoal, foi a seguinte:

<u>Gastos com Pessoal:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Remunerações dos órgãos sociais	71.768,76	87.646,44
Remunerações do pessoal	8.852.042,16	9.601.155,05
Indemnizações	22.709,64	20.524,87
Encargos sobre remunerações	1.957.464,27	2.120.130,45
Seguros	487.117,14	612.643,77
Gastos de acção social	723,42	5.649,41
Outros gastos com pessoal	267.548,85	505.345,64
	<u>11.659.374,24</u>	<u>12.953.095,63</u>

	<u>2017</u>	<u>2018</u>
Número médio de trabalhadores	518	592

REMUNERAÇÕES ORGÃOS SOCIAIS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a repartição das Remunerações dos Órgãos Sociais, foi a seguinte:

<u>Órgãos Sociais:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Conselho de Administração (I) (II)	71.768,76	87.646,44
Fiscal Único (III)	11.367,24	11.367,24
	<u>83.136,00</u>	<u>99.013,68</u>

(I) Valor relevado em Gastos com Pessoal. A partir de maio de 2017, o Conselho de Administração passou a ser composto pelo Presidente e pelo Vogal não Executivo, em virtude da renúncia ao cargo do Vogal Executivo em abril de 2017. Em 31/12/2017 o Conselho de Administração é composto por 2 elementos, sendo apenas o Presidente remunerado.

(II) Em 18/07/2018 foi eleito o novo Conselho de Administração, tendo sido reconduzidos os anteriores membros, em funções, e nomeado um novo Vogal não Executivo. Em 31/12/2018 apenas são remunerados o Presidente e o Vogal Executivo.

(III) Valor relevado em Fornecimentos e Serviços Externos.

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

OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a repartição dos Outros Rendimentos e Ganhos, foi a seguinte:

<u>Outros rendimentos e ganhos:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Rendimentos suplementares	83.024,43	62.451,38
Rendimentos e ganhos em inv. não financeiros	388.821,00	403.399,53
Outros rendimentos e ganhos (I) (II)	194.340,69	829.081,94
	<u>666.186,12</u>	<u>1.294.932,85</u>

(I) No período findo em 31/12/2017, estão incluídos na rubrica os montantes imputados ao ano, relativos ao subsídio do Lisboa 2020 (FEDER), no valor de 67.295,08 euros e ao subsídio atribuído pelo Fundo Ambiental, no valor de 1.687,32 euros.

(II) No período findo em 31/12/2018, estão incluídos na rubrica os seguintes subsídios: Lisboa 2020 (FEDER), no valor de 161.508,20 euros, PORLisboa (QREN), no valor de 366.063,30 euros, Turismo de Portugal, no valor de 184.843,79 euros e Fundo Ambiental, no valor de 1.687,32 euros.

OUTROS GASTOS E PERDAS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a repartição dos Outros Gastos e Perdas, foi a seguinte:

<u>Outros gastos e perdas:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Impostos	38.540,47	47.065,07
Gastos e perdas em inv. não financeiros (III) (IV)	329.876,75	572.976,50
Outros gastos e perdas	1.053.556,41	564.565,10
	<u>1.421.973,63</u>	<u>1.184.606,67</u>

(III) No exercício de 2017, está incluído na rubrica o montante de 323.806,95 euros, regularizado por contrapartida dos Outros Gastos a Reconhecer em virtude de já não estarem reunidas as condições para a obtenção de benefícios económicos futuros (Rendimentos), de acordo com o anteriormente mencionado na nota 12.

(IV) No exercício de 2018, está incluído na rubrica o montante de 571.270,50 euros, regularizado em virtude de já não estarem reunidas as condições para a obtenção de benefícios económicos futuros (Rendimentos).

NOTA 22. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, os movimentos ocorridos nas rubricas de Gastos com Depreciações e Amortizações, foram os seguintes:

	<u>31/12/2017</u>			<u>31/12/2018</u>		
	<u>Gastos</u>	<u>Reversões</u>	<u>Total</u>	<u>Gastos</u>	<u>Reversões</u>	<u>Total</u>
Propriedades de investimento	51.010,38	-	51.010,38	51.010,38	-	51.010,38
Ativos fixos tangíveis (I) (II)	2.205.920,94	-	2.205.920,94	3.368.164,19	-	3.368.164,19
Ativos intangíveis	354.573,65	-	354.573,65	398.438,43	-	398.438,43
	<u>2.611.504,97</u>	<u>-</u>	<u>2.611.504,97</u>	<u>3.817.613,00</u>	<u>-</u>	<u>3.817.613,00</u>

(I) No exercício de 2017 está incluído na rubrica o montante de gastos transferidos da rubrica FSE's - Conservação e Reparação, no valor de 71.193,33 euros, relativos às depreciações do exercício com as obras do Parque Mayer e Rua Eduardo Malta (Zona 035).

(II) Em 2017, está incluído na rubrica o montante de 333.410,56 euros, resultante do acréscimo nos Ativos Fixos Tangíveis (Outras Obras) da reclassificação dos Gastos a Reconhecer (Imputação Obras), relativos às depreciações do exercício com os investimentos diferidos efetuados em espaços cedidos por terceiros, não pertencentes a Empresa, de acordo com o anteriormente referido na nota 12.

NOTA 23. PARTES RELACIONADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, as transações e saldos entre a Emel e empresa relacionadas, são apresentados no quadro seguinte:

<u>Transações:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Serviços adquiridos	7.872.325,47	38.325,22

<u>Saldos:</u>	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2018</u>
Contas a receber	-	-
Contas a pagar (I)	14.226.977,73	6.653,73
Acréscimo de gastos (II)	38.325,22	9.624.406,10

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 27/10/2016 foi aprovada em reunião de Câmara Extraordinária a proposta nº 607/CM/2016 relativa ao aumento de 18.000.000,00 euros do Capital Social, por conversão de créditos, e consequente alteração estatutária. Posteriormente na reunião da Assembleia Municipal de Lisboa realizada em 22/11/2016, foi aprovada a proposta de alteração estatutária relativa ao aumento do Capital Social, prefazendo neste caso, o valor total de 32.000.000,00 euros. Mais se informa, que o visto prévio necessário do Tribunal de Contas foi concedido em 9/03/2017 e a escritura pública de aumento de Capital Social foi realizada em 05/05/2017.

(II) Em 28/06/2018 foi aprovada em reunião de Câmara Extraordinária a proposta nº 229/CM/2018 relativa a alteração do modelo de remuneração da CML pela gestão e exploração do espaço público urbano tarifado sob gestão da Empresa. Genericamente, a Empresa como contrapartida pela prestação de serviços associados à gestão e exploração de estacionamento e atividades conexas, será remunerada através da aplicação de um mark-up sobre os custos operacionais de 4,3% (2018). Assim, o valor a pagar anualmente à CML será a diferença entre os proveitos operacionais e os gastos operacionais, valorizados pela aplicação do mark-up referido. Acresce, um mecanismo de priorização de pagamentos, que define a valorização de um limite às retribuições financeiras a efetuar pela Empresa ao Município.

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 31/12/2017 e em 31/12/2018, foi o seguinte:

	31/12/2017	31/12/2018
Imposto corrente	306.731,51	447.548,59
Imposto diferido	461.890,64	(149.961,55)
Imposto sobre rendimento do exercício	768.622,15	297.587,04

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, a reconciliação entre a taxa de Imposto sobre o Rendimento e a taxa efetiva de imposto, foi a seguinte:

<u>Imposto sobre Rendimento:</u>	31/12/2017	31/12/2018
Resultado Antes de Impostos	1.675.528,89	690.885,05
Taxa de imposto	21%	21%
Imposto exetável	351.861,07	145.085,86
 Efeito fiscal gerado por:		
Valores a acrescer	319.020,06	259.324,01
Valores a deduzir	(17.093,91)	(19.111,93)
Tributação autónoma	22.765,95	24.686,81
Derrama estadual	46.379,32	10.042,56
Derrama municipal	45.689,66	27.521,28
Imposto sobre rendimento do exercício	768.622,15	447.548,59
Taxa efetiva de imposto	46%	65%

Sobre Impostos Diferidos, ver nota 8 do presente Anexo.

NOTA 25. GARANTIAS PRESTADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2017 e em 31/12/2018, as Garantias Prestadas pela Empresa, foram as seguintes:

<u>Garantias:</u>	31/12/2017	31/12/2018
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
	2.516.750,00	2.546.750,00

(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. Contudo, em 31/12/2017 o Turismo de Portugal apenas tinha transferido para a Empresa 1.250.000,00 Euros em 2016 (ver nota 16).

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

NOTA 26. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Na presente data, o Conselho de Administração da Empresa não tem conhecimento de quaisquer fatos ou acontecimentos posteriores a 31 de Dezembro de 2018, que justifiquem ajustamentos ou divulgação nestas demonstrações financeiras.

AUTORIZAÇÃO PARA EMISSÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

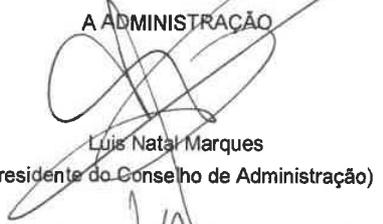
As demonstrações financeiras do período findo em 31 de Dezembro de 2018 foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 18 de Março de 2019, sendo posteriormente remetidas ao Município de Lisboa para aprovação.

O CONTABILISTA CERTIFICADO



Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO



Luis Natal Marques
(Presidente do Conselho de Administração)



Jorge Alves Oliveira
(Vogal do Conselho de Administração)



Francisca Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)

ATIVIDADE EMPRESARIAL LOCAL

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

Unid.:Euro

Caracterização	Relatório e Contas de 2018										Impactos no Município de Lisboa		
	Resultados Operacionais (RO)	Função Financeira			Resultados Antes Impostos (RAI)	Resultados Líquidos (RL)	Capital Social	Capital Próprio	Artigo 40º do RJAELPL (1)		Transfêrencias art. 40º RJAELPL	Capitais próprios Vs Capital Social artº 35º CSC (5)	Divida Total artº 41º RJAELPL (6)
		Custos Financeiros (CF)	Proveitos Financeiros (PF)	Resultados Financeiros (RF)					artº 40º RJAELPL RAI >= 0 (3)	artº 41º RJAELPL Divida Total (4)			
100% Municipal	739.005,67	68.696,58	20.575,96	-48.120,62	690.885,05	393.298,01	32.000.000,00	41.424.998,51	690.885,05	28.973.987,72	Em equilíbrio, não há lugar a transferência pela CML	Sem necessidade de reforço pela CML	Em Equilíbrio, não releva para divida da CML

(1) RJAELPL - Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais (Lei nº 50/2012, de 31 de Agosto)
 (2) RJAELPL conjugado com os artigos 52º e 54º do RFALEI - Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais (Lei nº 73/2013, 3 de Setembro)
 (3) O equilíbrio de contas da empresa é dado por RAI >= a zero, cf. art.º 40.º do RJAELPL
 (4) RJAELPL conjugado com o RFALEI - Valor da divida total, cf. art.º 52º do RFALEI, é dado pelo passivo total resultante de operações orçamentais.
 (5) CSC - Código das Sociedades Comerciais. O art.º 35.º estabelece que o Capital Próprio da empresa deve ser superior a 50% do Capital Social.
 (6) RJAELPL conjugado com RFALEI - A divida total da empresa não releva para a divida municipal quando RAI >= 0. Cf. art.º 54º do RFALEI e 41º do RJAELPL

Grant Thornton

Edifício Amadeo Souza Cardoso
Alameda António Sérgio, 22, 11.º
1495-132 Algés
T: + 351 214 123 520
E-mail: gt.lisboa@pt.gt.com

Avenida Arriaga, 30 – 1.º B
9000-064 Funchal
T: + 351 291 200 540
E-mail: gt.funchal@pt.gt.com

Avenida da Boavista, 1180, 4.º
4100-113 Porto
T: + 351 220 996 083
E-mail: gt.porto@pt.gt.com

Certificação Legal das Contas

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2018 (que evidencia um total de 73.128.082 euros e um total de capital próprio de 41.424.999 euros, incluindo um resultado líquido de 393.298 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. em 31 de dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião com reservas

Na sequência de uma ação de fiscalização efetuada pela Autoridade Tributária e Aduaneira, esta entidade concluiu pela não dedutibilidade fiscal da variação patrimonial negativa reconhecida pela EMEL no exercício de 2015, no montante de 6.836.137 euros, tendo procedido à emissão de uma liquidação adicional de imposto e respetivos juros compensatórios em 23 de agosto de 2017, no valor global de 935.689,50 euros. Por discordar da conclusão constante do referido relatório, o Conselho de Administração procedeu à sua contestação nos termos admitidos pela legislação fiscal. Sem abdicar da Reclamação Graciosa entretanto apresentada, a EMEL refletiu aquele montante como gasto nas demonstrações financeiras de 2017 e efetuou o seu pagamento em 28 de fevereiro de 2018. Em 14 de junho de 2018, no seguimento da submissão da declaração modelo 22, relativa ao exercício de 2017, a Autoridade Tributária comunicou à EMEL que esta não dispunha de prejuízos fiscais reportáveis, situação que originou, o registo de um gasto de 447.759 euros, respeitante a insuficiência de estimativa de IRC. Nestas circunstâncias, não é ainda possível quantificar o

efeito que o desfecho deste processo poderá vir a ter nas contas apresentadas, incluindo o eventual desreconhecimento dos ativos por impostos diferidos (71.134 euros) associados a esta situação.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

Outras matérias

As situações descritas nos parágrafos 1 e 2. da secção “Bases para a opinião com reservas” da Certificação Legal das Contas, referente ao ano findo em 31 de dezembro de 2017, relacionadas com o facto de não estar concluído o processo de reconciliação referente a três instituições bancárias e de o ativo da Empresa incluir um conjunto de projetos de investimento, cujo enquadramento contabilístico e fiscal estava ainda a ser equacionado, encontram-se ultrapassadas.

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devida a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não

detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluímos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

29 de março de 2019



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes



Grant Thornton

Edifício Amadeo Souza Cardoso
Alameda António Sérgio, 22, 11.º
1495-132 Algés
T: + 351 214 123 520
E-mail: gt.lisboa@pt.gt.com

Avenida Arriaga, 30 – 1.º B
9000-064 Funchal
T: + 351 291 200 540
E-mail: gt.funchal@pt.gt.com

Avenida da Boavista, 1180, 4.º
4100-113 Porto
T: + 351 220 996 083
E-mail: gt.porto@pt.gt.com

Relatório e Parecer do Fiscal Único

Ao Acionista da

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

Em conformidade com a legislação em vigor e com o mandato que nos foi confiado, vimos submeter à vossa apreciação o nosso Relatório e Parecer que abrange a atividade por nós desenvolvida e inclui os documentos de prestação de contas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

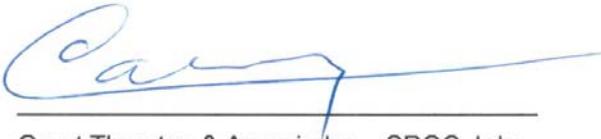
Acompanhámos, com a periodicidade e a extensão que consideramos adequada, a evolução da atividade da Empresa, a regularidade dos seus registos contabilísticos e o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Entidade as informações e os esclarecimentos solicitados.

No âmbito das nossas funções, (i) auditámos o Balanço em 31 de dezembro de 2018, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data e o respetivo Anexo; e (ii) emitimos nos termos do artigo 25.º, da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, o Parecer sobre a informação financeira semestral (relativa ao período compreendido entre 1 de janeiro e 30 de junho de 2018) em 9 de agosto de 2018 e o Parecer sobre os instrumentos de gestão previsional para o exercício de 2019, em 19 de outubro de 2018.

Adicionalmente, procedemos a uma análise do Relatório de Gestão do exercício de 2018 preparado pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluída. Como consequência do trabalho efetuado, emitimos nesta data a Certificação Legal das Contas, que inclui uma reserva.

Face ao exposto, somos de parecer que exceto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários, caso não existisse a limitação descrita na secção “Bases para a opinião com reservas” da Certificação Legal das Contas, as demonstrações financeiras supra referidas e o Relatório de Gestão, bem como a proposta de aplicação de resultados nele expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas, legais e estatutárias aplicáveis, para efeitos de apreciação em Assembleia Geral de Acionistas.

29 de março de 2019



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes